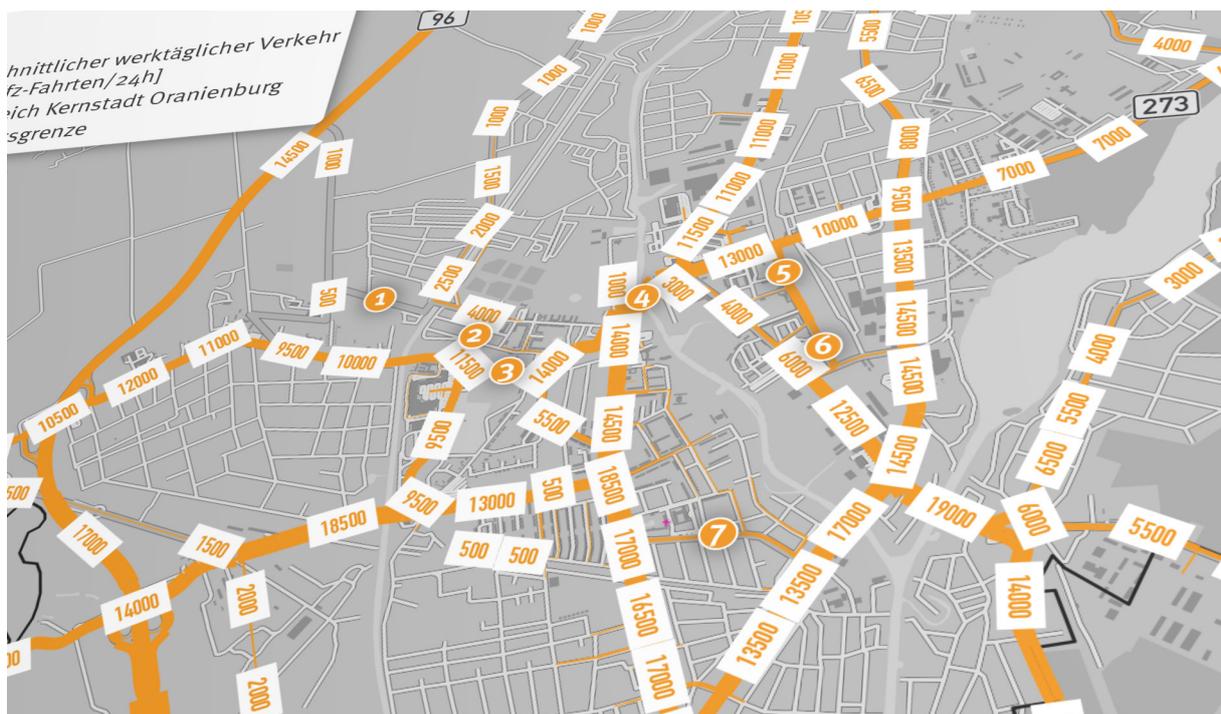


Verkehrsentwicklungsplan

der Stadt Oranienburg für das Jahr 2025



Bearbeitung durch



IMPRESSUM

Titel **Verkehrsentwicklungsplan**
der Stadt Oranienburg für das Jahr 2025

Titelbild eigene Darstellung

Auftraggeber **Stadt Oranienburg**
Stadtplanungsamt
Schlossplatz 1
16501 Oranienburg
www.oranienburg.de

Bearbeitung **HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH**
Bundesallee 13 - 14
10719 Berlin
www.hoffmann-leichter.de

Projektteam Dipl.-Ing. Tobias Lotz (Projektmanager)
Dipl.-Ing. Christian Hecht

Ort | Datum **Berlin | 26. Februar 2016**

**Planer
am
Bau**



INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung und Aufgabenstellung.....	1
2	Planungs- und Untersuchungsraum.....	4
3	Grundlagen	7
3.1	Differenzierung des Verkehrs nach Verkehrsarten	7
3.2	Verkehrsentwicklungsplanung	8
3.3	Demografischer Wandel.....	10
3.4	Mobilitätsverhalten in Deutschland	12
3.5	Bundesverkehrswegeplan / Bundesweite Verkehrsprognose	15
3.6	Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg	22
3.7	Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Oberhavel.....	23
3.8	Pläne und Konzepte der Stadt Oranienburg	26
3.8.1	Flächennutzungsplan (FNP).....	26
3.8.2	Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK).....	27
3.8.3	Lärmaktionsplan (LAP).....	29
3.8.4	ÖPNV-Konzept	31
3.8.5	Parkraumbewirtschaftungskonzept für den innerstädtischen Bereich	34
4	Analyse und Bewertung der derzeitigen Situation	39
4.1	Stadtstruktur.....	39
4.2	Bevölkerung / Demografie	41
4.3	Bildung.....	44
4.4	Wirtschaft	46
4.5	Verkehr	52
4.5.1	Verkehrsinfrastruktur.....	52
4.5.2	Motorisierter Individualverkehr.....	56
4.5.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	67
4.5.4	Fuß- und Radverkehr.....	71
4.6	Verkehrssicherheit	78
5	Ziele und Potenziale der Verkehrsentwicklung	90
5.1	Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer	90
5.2	Sicherheit	90
5.3	Alternative Verkehrsmittel / -konzepte	90
5.4	Verknüpfung der Verkehrssysteme des Umweltverbunds	91
5.5	Optimierung der Wirtschaftsverkehre.....	92
5.6	Reduzierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt	92

6	Prognosebetrachtungen.....	94
6.1	Bevölkerung (Wohnen)	94
6.2	Arbeitsplätze (Wirtschaft)	96
6.3	Modal-Split	96
6.4	Landesverkehrsprognose	96
6.5	Resultierende Veränderungen für die Prognose des motorisierten Individualverkehrs.....	97
6.6	Prognose-Nullfall.....	98
6.7	Workshops zum Verkehrsentwicklungsplan	102
6.8	Prognose-Planfall	105
6.8.1	Szenario 1	106
6.8.2	Szenario 2.....	110
6.9	Ergebnisse der Prognosenetzberechnungen	114
6.9.1	Szenario 1	114
6.9.2	Szenario 2.....	129
6.10	Vorzugsvariante	137
6.10.1	Prognose-Planfall Vorzugsvariante A.....	138
6.10.2	Vorzugsvariante B.....	140
6.11	Vergleich aller Prognosefälle.....	142
7	Maßnahmen.....	145
7.1	Tempo 30 im Hauptstraßennetz der Innenstadt	145
7.1.1	Umfang	145
7.1.2	Begleitende Maßnahmen.....	147
7.2	Förderung des Umweltverbunds.....	148
7.2.1	Ausbau von Querungshilfen	148
7.2.2	Ausbau des Gehwegennetzes	150
7.2.3	Ausbau des Radwegennetzes.....	152
7.2.4	Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).....	153
7.3	Kostenübersicht für die empfohlenen Maßnahmen	154
7.3.1	Vorzugsvariante A (ohne Ortsumgehung Lehnitz).....	155
7.3.2	Vorzugsvariante B (mit Ortsumgehung Lehnitz)	155
8	Zusammenfassung	156
	Anlagen	157

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1-1	Beziehung zwischen Verkehrs- und Stadtentwicklung	1
Abbildung 1-2	eBike als »Ersatz« für den Pkw?	2
Abbildung 2-1	Engerer Verflechtungsraum der Metropolregion Berlin-Brandenburg	4
Abbildung 2-2	Auszug aus dem Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg.....	5
Abbildung 2-3	Verortung des Planungs- und Untersuchungsraums	6
Abbildung 3-1	Hierarchische Gliederung bei der Verkehrsentwicklungsplanung.....	7
Abbildung 3-2	Verkehrsarten je nach Gebietsbezug	8
Abbildung 3-3	Ebenen und Arbeitsbereiche der Verkehrsentwicklungsplanung.....	9
Abbildung 3-4	Einbindungs- und Koordinationserfordernisse für die Verkehrsentwicklungsplanung.....	9
Abbildung 3-5	Prozessablauf der Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)	10
Abbildung 3-6	Entwicklung der durchschnittlichen Lebenserwartung in Deutschland	11
Abbildung 3-7	Demografischer Wandel in Deutschland (2010 - 2025)	12
Abbildung 3-8	Städte, die an der SrV-Erhebung 2008 teilgenommen haben	14
Abbildung 3-9	Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans 2003	15
Abbildung 3-10	Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan 2003 mit Bezug auf die Stadt Oranienburg	16
Abbildung 3-11	Zeitplan für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015.....	17
Abbildung 3-12	Prognostizierte absolute Entwicklung der bundesweiten Verkehrsleistung des Personenverkehrs im Zeitraum von 2004 bis 2025.....	19
Abbildung 3-13	Prognostizierte prozentuale Entwicklung der bundesweiten Verkehrsleistung des Personenverkehrs im Zeitraum von 2004 bis 2025.....	20
Abbildung 3-14	Prognostizierte absolute Entwicklung der bundesweiten Verkehrsleistung des Güterverkehrs im Zeitraum von 2004 bis 2025.....	20
Abbildung 3-15	Prognostizierte prozentuale Entwicklung der bundesweiten Verkehrsleistung des Güterverkehrs im Zeitraum von 2004 bis 2025.....	21
Abbildung 3-16	Struktur der bundesweiten Verkehrsprognose 2030	22
Abbildung 3-17	Auszug aus der Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg.....	23
Abbildung 3-18	Entwicklung des Modal-Splits zwischen MIV und ÖPNV im Landkreis Oberhavel für den Zeitraum 2004 bis 2016	25
Abbildung 3-19	Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Oranienburg	27
Abbildung 3-20	Ablauf bei der Erstellung des INSEK der Stadt Oranienburg	28
Abbildung 3-21	Ergebnisse der INSEK-SWOT-Analyse für den Themenbereich »Verkehr und technische Infrastruktur«	29
Abbildung 3-22	Lärmbrennpunkte in der Stadt Oranienburg	31
Abbildung 3-23	Untersuchungsgebiet für das Parkraumbewirtschaftungskonzept der Stadt Oranienburg.....	35
Abbildung 3-24	Stellplatzangebot in der Innenstadt von Oranienburg	36
Abbildung 3-25	Lage der Parkraumbewirtschaftungszonen	38
Abbildung 4-1	Kernstadt Oranienburg mit eingegliederten Gemeinden (seit 2003)	40
Abbildung 4-2	Siedlungsbezirke der Stadt Oranienburg	41

Abbildung 4-3	Zeitliche Entwicklung der Bevölkerungszahl der Stadt Oranienburg (2005 bis 2013)	42
Abbildung 4-4	Wanderungssaldo der Stadt Oranienburg für die Jahre 2005 bis 2013.....	43
Abbildung 4-5	Alterspyramide der Stadt Oranienburg für die Jahre 2005 und 2010	44
Abbildung 4-6	Bildungseinrichtungen	45
Abbildung 4-7	Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsort in Oranienburg und dem Land Brandenburg von 2000 bis 2013	47
Abbildung 4-8	Beschäftigtenstruktur der Arbeitnehmer der Stadt Oranienburg nach Wirtschaftszweigen	48
Abbildung 4-9	Gewerbegebiete in der Stadt Oranienburg	49
Abbildung 4-10	Pendlerströme der Stadt Oranienburg im Jahr 2009	51
Abbildung 4-11	Straßenkategoriegruppen gemäß RIN.....	52
Abbildung 4-12	Kategorisierung der Straßen in Oranienburg gemäß RIN.....	54
Abbildung 4-13	Schienennetz	55
Abbildung 4-14	Wasserstraßen	56
Abbildung 4-15	Verfügbare Stellplätze	57
Abbildung 4-16	Auszug aus der aktuellen Verkehrsstärkenkarte des Landes Brandenburg für das Jahr 2010	58
Abbildung 4-17	Beispiel für eine automatisierte Erfassungseinrichtung an der Straße Am Kanal	59
Abbildung 4-18	Erfassung des MIV mittels Verkehrserhebungen	59
Abbildung 4-19	Struktur des Netzmodells für die Abbildung des Verkehrsgeschehens im motorisierten Individualverkehr der Stadt Oranienburg	61
Abbildung 4-20	Ablauf der Verkehrsmodellierung für die Stadt Oranienburg.....	62
Abbildung 4-21	Verkehrsaufkommen der Stadt Oranienburg im Ist-Zustand.....	63
Abbildung 4-22	Verkehrsaufkommen der Stadt Oranienburg im Ist-Zustand Detailansicht Kernstadt....	64
Abbildung 4-23	Vorhandenes ÖPNV-Netz der Stadt Oranienburg	67
Abbildung 4-24	Einzugsbereiche des öffentlichen Personennahverkehrs.....	70
Abbildung 4-25	Radverkehrsanlagen und touristische Radrouten in Oranienburg	72
Abbildung 4-26	Geh- und Radwegeinfrastruktur im Hauptstraßennetz der Stadt Oranienburg	73
Abbildung 4-27	Beispiele für zu geringe Breiten der Anlagen für den nMIV	75
Abbildung 4-28	Fehlende Beschilderung von Radverkehrsanlagen im Seitenraum in der Bernauer Straße.....	76
Abbildung 4-29	Fehlende Gehwege am Beispiel der Erfurter Straße.....	76
Abbildung 4-30	Abgestellte Fahrräder in der Willy-Brandt-Straße (gegenüber dem Bahnhofsvorplatz	77
Abbildung 4-31	Unfallhäufungsstellen in der Stadt Oranienburg	80
Abbildung 4-32	Auszug aus der 1 Jahres-Unfalltypensteckkarte (2013) für den Knotenpunkt Berliner Straße / Saarlandstraße (Kreisverkehrsplatz)	81
Abbildung 4-33	Auszug aus der 1 Jahres-Unfalltypensteckkarte (2013) für den Knotenpunkt Berliner Straße / Walter-Bothe-Straße (Lichtsignalanlage).....	82
Abbildung 4-34	Auszug aus der 1 Jahres-Unfalltypensteckkarte (2013) für den Knotenpunkt Bernauer Straße / Fischerstraße (vorfahrtgeregelte Einmündung).....	84
Abbildung 4-35	Auszug aus der 1 Jahres-Unfalltypensteckkarte (2013) für den Knotenpunkt Bernauer Straße / Stralsunder Straße - Mühlenfeld (Lichtsignalanlage)	85

Abbildung 4-36	Auszug aus der 1 Jahres-Unfalltypensteckkarte (2013) für den Knotenpunkt B 273 / Magnus-Hirschfeld-Straße (vorfahrtgeregelte Einmündung)	87
Abbildung 4-37	Auszug aus der 1 Jahres-Unfalltypensteckkarte (2013) für den Knotenpunkt Hauptstraße / Summter Chaussee (vorfahrtgeregelte Einmündung)	88
Abbildung 6-1	Zeitliche Entwicklung der Bevölkerungszahl der Stadt Oranienburg (Analyse und Prognose)	95
Abbildung 6-2	Entwicklung der Altersstruktur der Stadt Oranienburg (2010 bis 2030)	95
Abbildung 6-3	Reduzierung des MIV im Stadtgebiet	98
Abbildung 6-4	Prognose-Nullfall Übersicht.....	99
Abbildung 6-5	Prognose-Nullfall Kernstadt.....	100
Abbildung 6-6	Differenz Prognose-Nullfall gegenüber Analyse-Nullfall Übersicht.....	101
Abbildung 6-7	Differenz Prognose-Nullfall gegenüber Analyse-Nullfall Kernstadt.....	102
Abbildung 6-8	Ablauf des Moderationsverfahrens	103
Abbildung 6-9	Impressionen aus den Workshops zum Verkehrsentwicklungsplan	104
Abbildung 6-10	Maßnahmenübersicht Szenario 1a	106
Abbildung 6-11	Maßnahmenübersicht Szenario 1b	107
Abbildung 6-12	Maßnahmenübersicht Szenario 1c	108
Abbildung 6-13	Maßnahmenübersicht Szenario 1d	109
Abbildung 6-14	Maßnahmenübersicht Szenario 1e	110
Abbildung 6-15	Ansatz für das reduzierte MIV-Aufkommen	111
Abbildung 6-16	Übersicht der Tempo 30-Abschnitte Prognose-Planfall Szenario 2a.....	112
Abbildung 6-17	Übersicht der Tempo 30-Abschnitte Prognose-Planfall Szenario 2b.....	113
Abbildung 6-18	Prognose-Planfall Szenario 1a Übersicht.....	114
Abbildung 6-19	Prognose-Planfall Szenario 1a Kernstadt.....	115
Abbildung 6-20	Differenz Prognose-Planfall Szenario 1a gegenüber Prognose-Nullfall Kernstadt.....	116
Abbildung 6-21	Prognose-Planfall Szenario 1b Übersicht.....	117
Abbildung 6-22	Prognose-Planfall Szenario 1b Kernstadt.....	118
Abbildung 6-23	Differenz Prognose-Planfall Szenario 1b gegenüber Prognose-Nullfall Kernstadt.....	119
Abbildung 6-24	Prognose-Planfall Szenario 1c Übersicht	120
Abbildung 6-25	Prognose-Planfall Szenario 1c Kernstadt	121
Abbildung 6-26	Differenz Prognose-Planfall Szenario 1c gegenüber Prognose-Nullfall Kernstadt.....	122
Abbildung 6-27	Prognose-Planfall Szenario 1d Übersicht.....	123
Abbildung 6-28	Prognose-Planfall Szenario 1d Kernstadt.....	124
Abbildung 6-29	Differenz Prognose-Planfall Szenario 1d gegenüber Prognose-Nullfall Lehnitz	125
Abbildung 6-30	Prognose-Planfall Szenario 1e Übersicht.....	126
Abbildung 6-31	Prognose-Planfall Szenario 1e Kernstadt.....	127
Abbildung 6-32	Differenz Prognose-Planfall Szenario 1e gegenüber Prognose-Nullfall Kernstadt.....	128
Abbildung 6-33	Prognose-Planfall Szenario 2a Übersicht	129
Abbildung 6-34	Prognose-Planfall Szenario 2a Kernstadt	130
Abbildung 6-35	Differenz Szenario 2a gegenüber Prognose-Nullfall Kernstadt.....	131

Abbildung 6-36	Prognose-Planfall Szenario 2b Übersicht	132
Abbildung 6-37	Prognose-Planfall Szenario 2b Kernstadt	133
Abbildung 6-38	Differenz Szenario 2b gegenüber Prognose-Nullfall Kernstadt.....	134
Abbildung 6-39	Prognose-Planfall Szenario 2c Übersicht.....	135
Abbildung 6-40	Prognose-Planfall Szenario 2c Kernstadt.....	136
Abbildung 6-41	Differenz Prognose-Planfall Szenario 2c gegenüber Prognose-Nullfall Kernstadt	137
Abbildung 6-42	Prognose-Planfall Vorzugsvariante A Kernstadt	139
Abbildung 6-43	Differenz Prognose-Planfall Vorzugsvariante A gegenüber Prognose-Nullfall Kern- stadt.....	140
Abbildung 6-44	Prognose-Planfall Vorzugsvariante B Kernstadt	141
Abbildung 6-45	Differenz Prognose-Planfall Vorzugsvariante B gegenüber Prognose-Nullfall Kern- stadt.....	142
Abbildung 6-46	Lage der repräsentativen Querschnitte.....	143
Abbildung 7-1	Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraße in der Innenstadt Oranienburgs	147
Abbildung 7-2	Ergänzende Querungshilfen.....	149
Abbildung 7-3	Auszubauende Bereiche im Gehwegenetz	151
Abbildung 7-4	Ausbaubereiche für das Radwegenetz.....	153
Abbildung 7-5	Stadtbussystem und Einzugsbereiche der Haltestellen	154

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 3-1	Reisezeitvergleich zwischen ÖPNV und MIV von den Ortsteilen / Bezirken ins Zentrum bzw. zum Bahnhof von Oranienburg.....	32
Tabelle 4-1	Verteilung der Bevölkerung von Oranienburg auf die einzelnen Ortsteile und die Kernstadt im Jahr 2013	42
Tabelle 4-2	Übersicht der verfügbaren Kapazitäten der verschiedenen Bildungseinrichtungen.....	46
Tabelle 4-3	Zeitliche Entwicklung des Verkehrsaufkommens ausgewählter Querschnitte von 1995/98 bis 2013	65
Tabelle 4-4	Stärken und Schwächen beim motorisierten Individualverkehr (MIV)	67
Tabelle 4-5	(Regional-)Bahnlinien in der Stadt Oranienburg inkl. Betriebszeiten und Takte	68
Tabelle 4-6	S-Bahnlinien in der Stadt Oranienburg inkl. Betriebszeiten und Takte	68
Tabelle 4-7	Buslinien in der Stadt Oranienburg inkl. Betriebszeiten und Takte.....	69
Tabelle 4-8	Stärken und Schwächen des öffentlichen Verkehrs (ÖV).....	71
Tabelle 4-9	Stärken und Schwächen des nicht motorisierten Verkehrs (nMIV)	78
Tabelle 4-10	Kriterien für Unfallhäufungsstellen.....	79
Tabelle 4-11	Zeitliche Entwicklung der UHS Berliner Straße / Saarlandstraße.....	81
Tabelle 4-12	Zeitliche Entwicklung der UHS Berliner Straße / Walter-Bothe-Straße	83
Tabelle 4-13	Zeitliche Entwicklung der UHS Bernauer Straße / Fischerstraße.....	84
Tabelle 4-14	Zeitliche Entwicklung der UHS Bernauer Straße / Stralsunder Straße - Mühlenfeld.....	86
Tabelle 4-15	Zeitliche Entwicklung der UHS B 273 / Magnus-Hirschfeld-Straße.....	87
Tabelle 4-16	Zeitliche Entwicklung der UHS Hauptstraße / Summter Chaussee	89
Tabelle 6-1	Vergleich der Prognose-Fälle bzgl. des DTVw für repräsentative Querschnitte	144

1 Einleitung und Aufgabenstellung

Der Verkehr in den Städten sichert die Mobilität der Bevölkerung. Er trägt mit dazu bei, dass ein Austausch zwischen den verschiedenen Bereichen der Stadt und damit ein Leben in diesen ermöglicht wird. Zugleich ist der Verkehr Auslöser für eine Reihe von Problemen, wie z. B. Lärm- und Luftschadstoffbelastungen.

Die Verkehrs- und Stadtentwicklung sind eng miteinander verwoben und bedingen sich gegenseitig. Veränderungen in der Stadtstruktur - egal ob z. B. im Bereich Wohnen oder im gewerblichen Bereich - führen zwangsläufig zu Veränderungen beim Verkehrsaufkommen. Auf der anderen Seite nimmt der Verkehr wiederum gewisse Flächen für sich in Anspruch, die anderen Nutzungen damit nicht mehr zur Verfügung stehen. Verkehrs- und Stadtentwicklung befinden sich somit in einem ständigen Konkurrenzkampf miteinander und bedingen sich zugleich (siehe Abbildung 1-1).



Abbildung 1-1 Beziehung zwischen Verkehrs- und Stadtentwicklung

Während insbesondere in den 50er- und 60er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts der motorisierte Individualverkehr die Stadtentwicklung maßgeblich bestimmte, hat in den letzten Jahrzehnten ein deutliches Umdenken aus verschiedensten Gründen eingesetzt. Inzwischen bestimmen Themen wie Umweltfreundlichkeit, Sicherheit und Stadtverträglichkeit die Planungsansätze bei der Verkehrsentwicklung.

Dies hat bereits zu Veränderungen des Verkehrsgeschehens geführt. So sind in den vergangenen Jahren spürbare Veränderungen beim Mobilitätsverhalten der Menschen zu verzeichnen (siehe Abbildung 1-2).

Dies zeigen verschiedene Studien zu diesem Thema - wie die Untersuchung »*Mobilität in Deutschland (MID)*»¹ - deutlich. Zudem vollziehen sich demografische wie auch politische Veränderungen, die ihrerseits einen Einfluss auf den Verkehr nehmen.



Abbildung 1-2 eBike als »Ersatz« für den Pkw?

Diesen Veränderungen gilt es bei der Verkehrsentwicklung und der Aufstellung entsprechender Pläne - den sogenannten Verkehrsentwicklungsplänen (VEP) - zu berücksichtigen. Hieraus leitet sich ein Anpassungs- bzw. Überarbeitungsbedarf bestehender Pläne unmittelbar ab.

Der aktuell gültige Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Oranienburg wurde im Jahr 1999 von den Stadtverordneten beschlossen. Seitdem haben sich eine Reihe von Randbedingungen verändert und es wurden eine Vielzahl der darin enthaltenen Maßnahmen umgesetzt. Insbesondere die Realisierung der Ortsumgehung B 96, die nun westlich an der Stadt Oranienburg vorbeiführt, hat für deutliche Veränderungen im Verkehrsgeschehen der Stadt gesorgt.

Da sich auch mit der Verlagerung der B 96 aus der Stadt heraus die Problematik des hohen Verkehrsaufkommens an den beiden wesentlichen Havelquerungen Schlossbrücke (Bernauer Straße | B 273) sowie der Dropebrücke (Saarlandstraße) nicht wesentlich verbessert hat, besteht der Wunsch bzw. die Forderung, die Möglichkeiten einer weiteren Havelquerung zu prüfen. Hieraus ergibt sich ebenfalls ein Anlass zur Anpassung bzw. Überarbeitung des bestehenden Verkehrsentwicklungsplans.

Um die Auswirkungen dieser sowie weiterer (Infrastruktur-)Maßnahmen qualifiziert untersuchen und veranschaulichen zu können, wird ein makroskopisches Verkehrsmodell erarbeitet. Dieses wird zunächst anhand von aktuellen Verkehrserhebungen kalibriert und im Anschluss auf das Prognosejahr 2025 hochgerechnet. Basierend darauf werden verschiedene Planfälle untersucht und bewertet.

1 Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH (infas), Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR): *Mobilität in Deutschland (MID) 2008* | im Auftrag des bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) | Bonn und Berlin 2010

Der Untersuchungsrahmen sowie -umfang des zu erarbeitenden VEPs hat sich an dem des aktuell gültigen Planwerks² zu orientieren. Vertiefende Betrachtungen zu einzelnen verkehrsbezogenen Themenfeldern wie ÖPNV, Radverkehr oder Lärminderung wurden vorerst nicht durchgeführt, da für diese vergleichsweise aktuelle Pläne und Konzepte vorliegen.

Die Verkehrsentwicklungsplanung betrachtet die gesamtstädtische Verkehrsentwicklung von Oranienburg. Detailbetrachtungen zu einzelnen Stadtgebieten bzw. Straßenzügen sind nicht Ziel der Untersuchungen. Dementsprechend liegt der Fokus der Betrachtungen auf dem Hauptnetz der Stadt. Die Aussagekraft im Nebennetz ist aufgrund der aggregierten Betrachtungsweise vergleichsweise beschränkt. Detaillierte Betrachtungen zu einzelnen Stadtteilen bzw. Straßenzügen sind nicht Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Oranienburg. Hierzu können nachgelagerte Detailuntersuchungen durchgeführt werden, die u. a. auf den Ergebnissen des Verkehrsentwicklungsplans aufbauen.

Abweichend hiervon wurde bereits im Zuge des Aufstellungsverfahrens zum Verkehrsentwicklungsplan eine verkehrstechnische Untersuchung für das Wohngebiet zwischen Berliner Straße und Oranienburger Kanal bzw. zwischen Bahndamm und dem Straßenzug Birkenallee / Saarlandstraße durchgeführt, die Aufschluss über die Höhe des Durchgangsverkehrsaufkommens liefern sollte, nachdem das jahrelang bestehende Einfahrtverbot in die Straße Am Kanal zwischenzeitlich aufgehoben wurde. Das Untersuchungsergebnis zeigt deutlich, dass es sich bei den in das bzw. aus dem Wohngebiet fahrenden Fahrzeugen vornehmlich um Ziel- und Quellverkehre handelt (vgl. Anlage 1). Eine vertiefende Betrachtung der Verkehrssituation im Wohngebiet ist deshalb im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung nicht erforderlich.

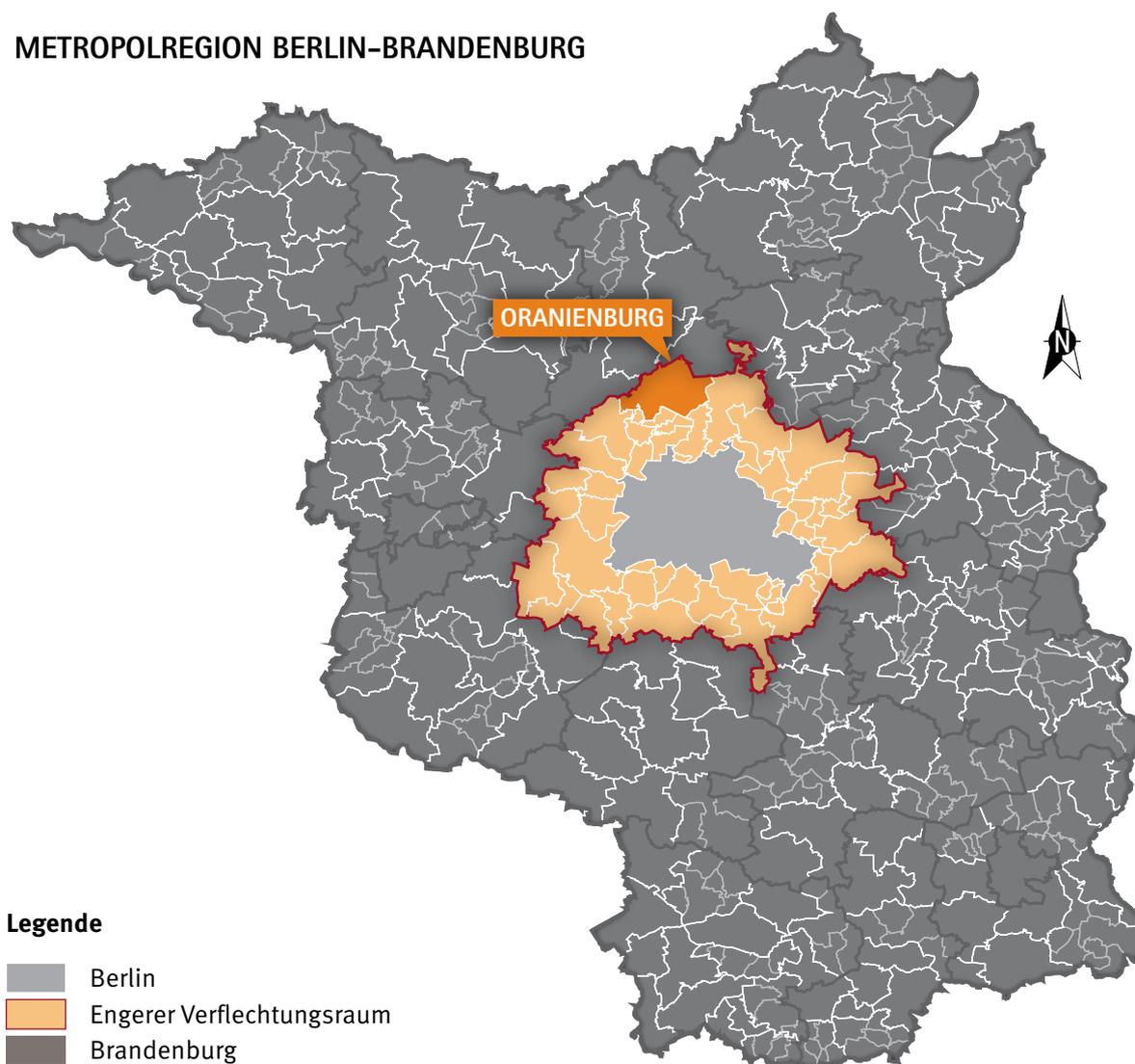
Darüber hinaus wurden anhand des Netzmodells die Auswirkungen einer Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der östlichen Birkenallee zwischen Saarlandstraße und Schubertstraße untersucht (siehe auch Anlage 2 und Anlage 3). Die Grundlage bildete dabei die Vorzugsvariante des Prognose-Planfalls. Mit der bestehenden Regelung beträgt der zu erwartende DTV_w in der Birkenallee ca. 1.000 Kfz/24h (auf Höhe der Aral-Tankstelle sind es ca. 1.500 Kfz/24h). Wird die Einbahnstraßenregelung aufgehoben, so ist ein DTV_w von ca. 2.500 Kfz/24h zu erwarten, womit das Verkehrsaufkommen der Birkenallee also mehr als verdoppelt würde. Dies hätte unter anderem zur Folge, dass die Schallimmissionen durch den Straßenverkehr an den Wohngebäuden der Straße um mehr als 3 dB(A) zunehmen. Teilweise lassen sich auch geringfügige Zu- und Abnahmen des Verkehrsaufkommens um ca. 500 Kfz/24h in der Berliner Straße und in der Saarlandstraße beobachten. Gemessen an der Verkehrsstärke dieser Straßen von mehr als 10.000 Kfz/24h sind diese Veränderungen jedoch marginal und teilweise auch darstellungsbedingt (Rundung auf 500 Kfz/24h).

² **Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Theine (PGT):** Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Oranienburg | im Auftrag der Stadt Oranienburg | Potsdam und Hannover 1998

2 Planungs- und Untersuchungsraum

Die Stadt Oranienburg liegt ca. 30 km nördlich der Bundeshauptstadt Berlin³ (siehe Abbildung 2-3). Die Stadt ist Mittelzentrum (siehe Abbildung 2-2) und Kreisstadt des Brandenburger Landkreises Oberhavel. Ferner ist die Stadt Oranienburg Teil des »Engeren Verflechtungsraums« der Metropolregion Berlin-Brandenburg (siehe Abbildung 2-1).

METROPOLREGION BERLIN-BRANDENBURG



© eigene Darstellung | Grundlage: Senatskanzlei Berlin & Staatskanzlei Brandenburg 2014

Abbildung 2-1 Engerer Verflechtungsraum der Metropolregion Berlin-Brandenburg⁴

³ Luftlinien-Entfernung zwischen dem Zentrum beider Städte

⁴ Senatskanzlei Berlin & Staatskanzlei Brandenburg (Hrsg.): Daten und Fakten zur Hauptstadtregion | Berlin und Potsdam 2014 (online verfügbar unter: <http://www.berlin-brandenburg.de/daten-fakten/> letzter Zugriff: 21.03.2014)

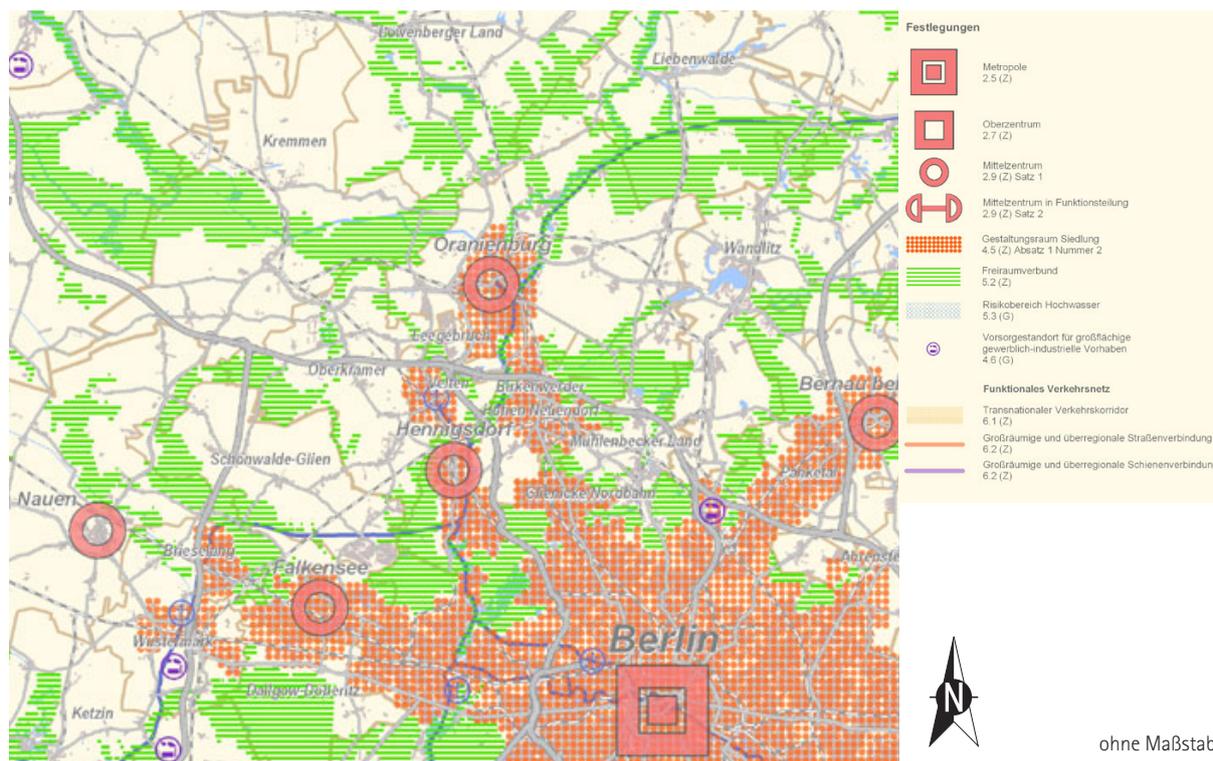


Abbildung 2-2 Auszug aus dem Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg⁵

Der Planungsraum, welcher durch die Amtsgrenze der Stadt beschrieben wird, umfasst eine Fläche von ca. 160 km² (Stand 2011).⁶ Er wird von einer Kreis- sowie mehreren Landes- und Bundesstraßen durchkreuzt. Die Bundesautobahn A 10 (Berliner Ring) befindet sich in südlicher Richtung in unmittelbarer Nähe. In Nord-Süd-Richtung verläuft die Bahntrasse Berlin ◀ ▶ Rostock / Stralsund (RE 5). Wasserseitig ist die Stadt durch die Havel erschlossen (siehe Abbildung 2-3).

⁵ **Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (Hrsg.):** Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) | Potsdam 2009 (online verfügbar unter: http://gl.berlin-brandenburg.de/imperia/md/content/bb-gl/landesentwicklungsplanung/lepbb_festlegungskarte_1.pdf letzter Zugriff: 02.04.2014)

⁶ **Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV | Hrsg.):** Mittelbereichsprofil Oranienburg 2013 | Hoppegarten 2013 (online verfügbar unter: http://www.lbv.brandenburg.de/dateien/stadt_wohnen/mbpr_Oranienburg_2013.pdf letzter Zugriff: 21.03.2014)

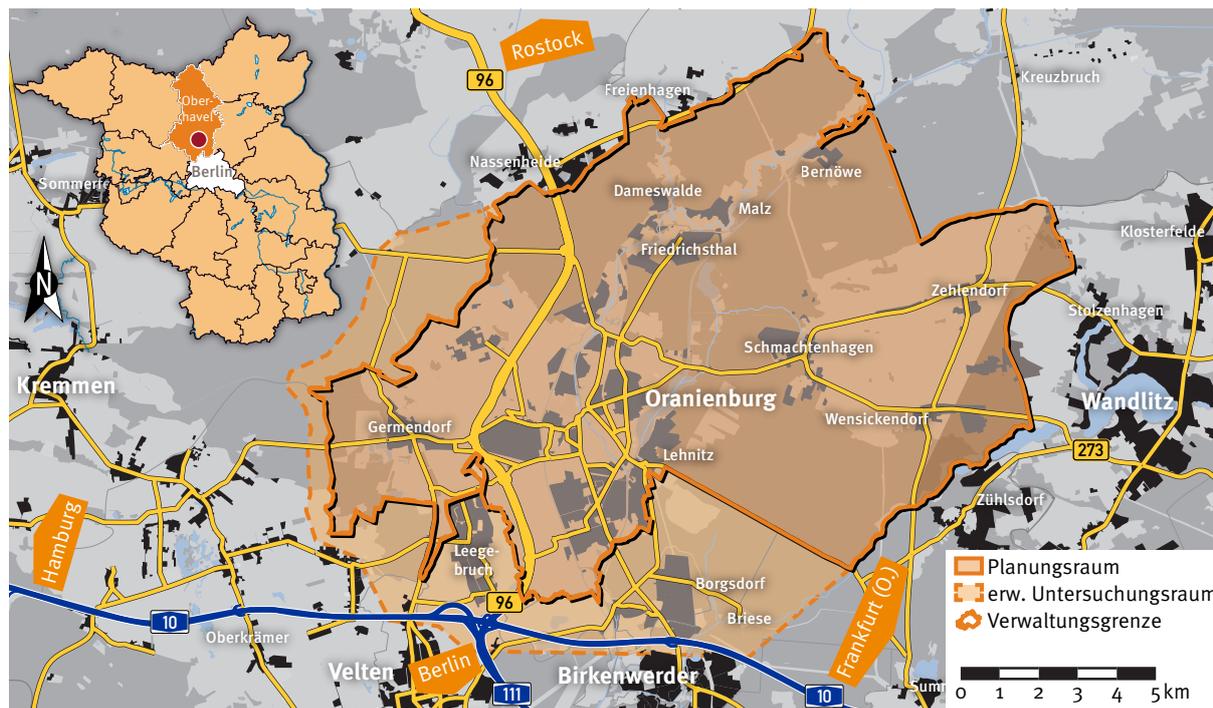


Abbildung 2-3 Verortung des Planungs- und Untersuchungsraums

Im Norden grenzt der Planungsraum an die Orte Nassenheide und Freienhagen. Im Osten wird er von den Orten Wandlitz, Stolzenhagen und Zühlsdorf begrenzt. Im Süden schließen Borgsdorf, Birkenwerder sowie Velten direkt an den Planungsraum an. In westlicher Richtung ist Schwante die nächstgelegene Ortschaft (siehe Abbildung 2-3).

Der Planungsraum ist Teil des »engeren Verflechtungsraums« der Metropolregion Berlin-Brandenburg (siehe Abbildung 2-1). Somit besteht eine enge und direkte Verbindung zur südlich gelegenen Bundeshauptstadt Berlin. Vor diesem Hintergrund wird für den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Oranienburg neben dem eigentlichen Planungsraum ein erweiterter Untersuchungsraum für das Netzmodell definiert (siehe Abbildung 2-3). Dieser umfasst den gesamten Planungsraum und weitet sich darüber hinaus in südlicher Richtung aus. Er beinhaltet die A 10 mit dem Dreieck Oranienburg (Berliner Ring / B 96 - Umfahrung Oranienburg) sowie die Anschlussstelle Birkenwerder. Ferner werden Leegebruch, Borgsdorf und der nördlich der A 10 gelegene Bereich von Birkenwerder vom erweiterten Untersuchungsraum eingeschlossen.

3 Grundlagen

Bevor mit der eigentlichen Darstellung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Oranienburg für den Planungshorizont 2025 begonnen wird, sollen zunächst die Grundlagen, die indirekt bzw. direkt in die Erarbeitung eingeflossen sind, dargestellt werden.

Der Verkehrsentwicklungsplan gliedert sich dabei in eine Reihe von verkehrlichen Planwerken ein (siehe Abbildung 3-1). Es existieren auf europäischer wie auch auf Bundes- und Landesebene vorgelagerte Planwerke, die einen Einfluss auf die Erarbeitung und damit die Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplans haben und entsprechend zu berücksichtigen sind.



Abbildung 3-1 Hierarchische Gliederung bei der Verkehrsentwicklungsplanung

Neben den o. g. Planwerken mit direktem verkehrlichem Bezug wirken weitere Planungen auf den Verkehrsentwicklungsplan. Auf die wesentlichsten Einflussgrößen wird nachfolgend Bezug genommen.

3.1 Differenzierung des Verkehrs nach Verkehrsarten

Der Straßenverkehr lässt sich in verschiedene Verkehrsarten differenzieren. Zunächst wird hierbei nach öffentlichem und privatem Verkehr unterschieden. Ferner erfolgt eine Unterscheidung anhand des Gebietsbezugs. Hierbei kommen insgesamt fünf Verkehrsarten zum Tragen (siehe Abbildung 3-2).

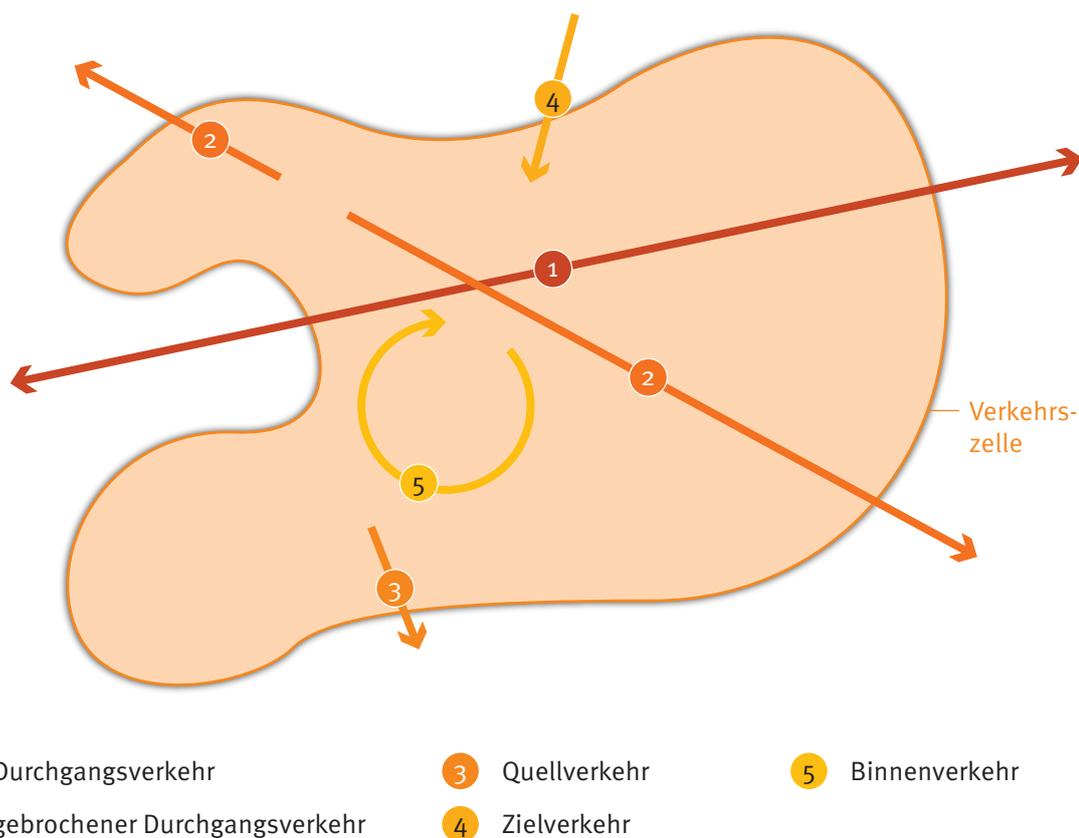


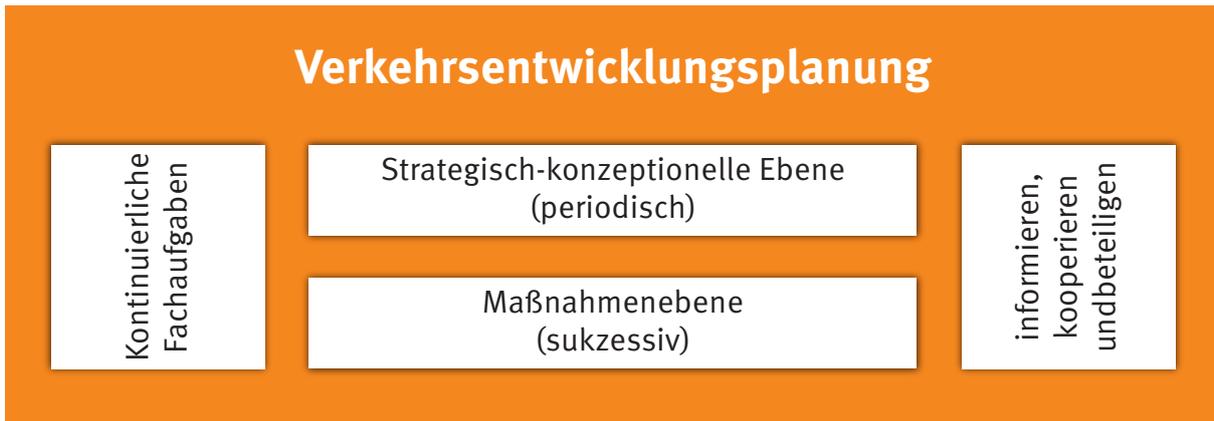
Abbildung 3-2 Verkehrsarten je nach Gebietsbezug

Der Durchgangsverkehr zeichnet sich dadurch aus, dass er den Untersuchungsraum bzw. die jeweilige Verkehrszelle ohne Unterbrechung durchfährt. Beim gebrochenen Durchgangsverkehr wird der zu untersuchende Bereich ebenfalls durchfahren - in diesem Fall allerdings mit einer zielgebundenen Unterbrechung. Der Quellverkehr hat seinen Ursprung im Untersuchungsraum und verlässt diesen. Beim Zielverkehr verhält es sich in umgekehrter Richtung. Dieser hat seine Quelle außerhalb und sein Ziel in der zu betrachtenden Verkehrszelle. Beim Binnenverkehr liegen sowohl Quelle als auch Ziel innerhalb des Untersuchungsraums. Dieser wird nicht verlassen.

3.2 Verkehrsentwicklungsplanung

Verkehrsentwicklungspläne (VEP) haben sich im Laufe der Zeit von den sogenannten General- bzw. Gesamtverkehrsplänen (GVP) abgeleitet. Sie werden heute auch als Mobilitäts(master)-pläne bzw. im europäischen Kontext Stadtmobilitätspläne (Sustainable Urban Mobility Plans | SUMP | siehe auch Abbildung 3-5) bezeichnet. Sie gliedern sich gemäß den Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung⁷ in eine periodische strategisch-konzeptionelle und eine sukzessive Maßnahmenebene.

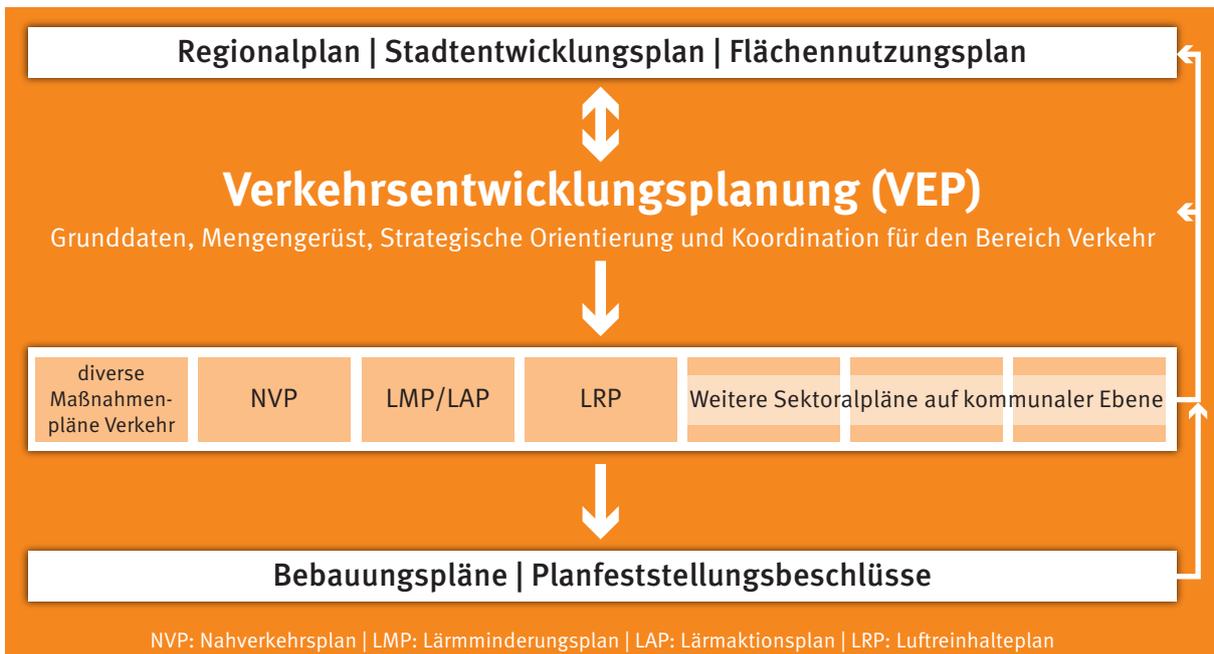
⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV | Hrsg.): Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung | Seite 5 | FGSV-Verlag | Köln, Dezember 2013



© eigene Darstellung | Grundlage: FGSV 2013

Abbildung 3-3 Ebenen und Arbeitsbereiche der Verkehrsentwicklungsplanung

Aufgrund veränderter Gesetzgebungen auf nationaler wie auch europäischer Ebene liegt das Hauptaugenmerk der Verkehrsentwicklungsplanung inzwischen bei der »...Koordination sowie strategischen Einbindung vieler anderer Fachpläne...«. ⁸ So gibt es neben den Verkehrsentwicklungsplänen, die einen eher informellen Charakter ⁹ genießen, inzwischen eine Reihe von formellen Planwerken wie dem Nahverkehrsplan (NVP), dem Lärmaktionsplan (LAP) oder dem Luftreinhalteplan (LRP). Der Verkehrsentwicklungsplan liefert dabei die notwendigen (verkehrlichen) Grundlagen für die nachgelagerten Planwerke (siehe Abbildung 3-4).



© eigene Darstellung | Grundlage: FGSV 2013

Abbildung 3-4 Einbindungs- und Koordinationserfordernisse für die Verkehrsentwicklungsplanung

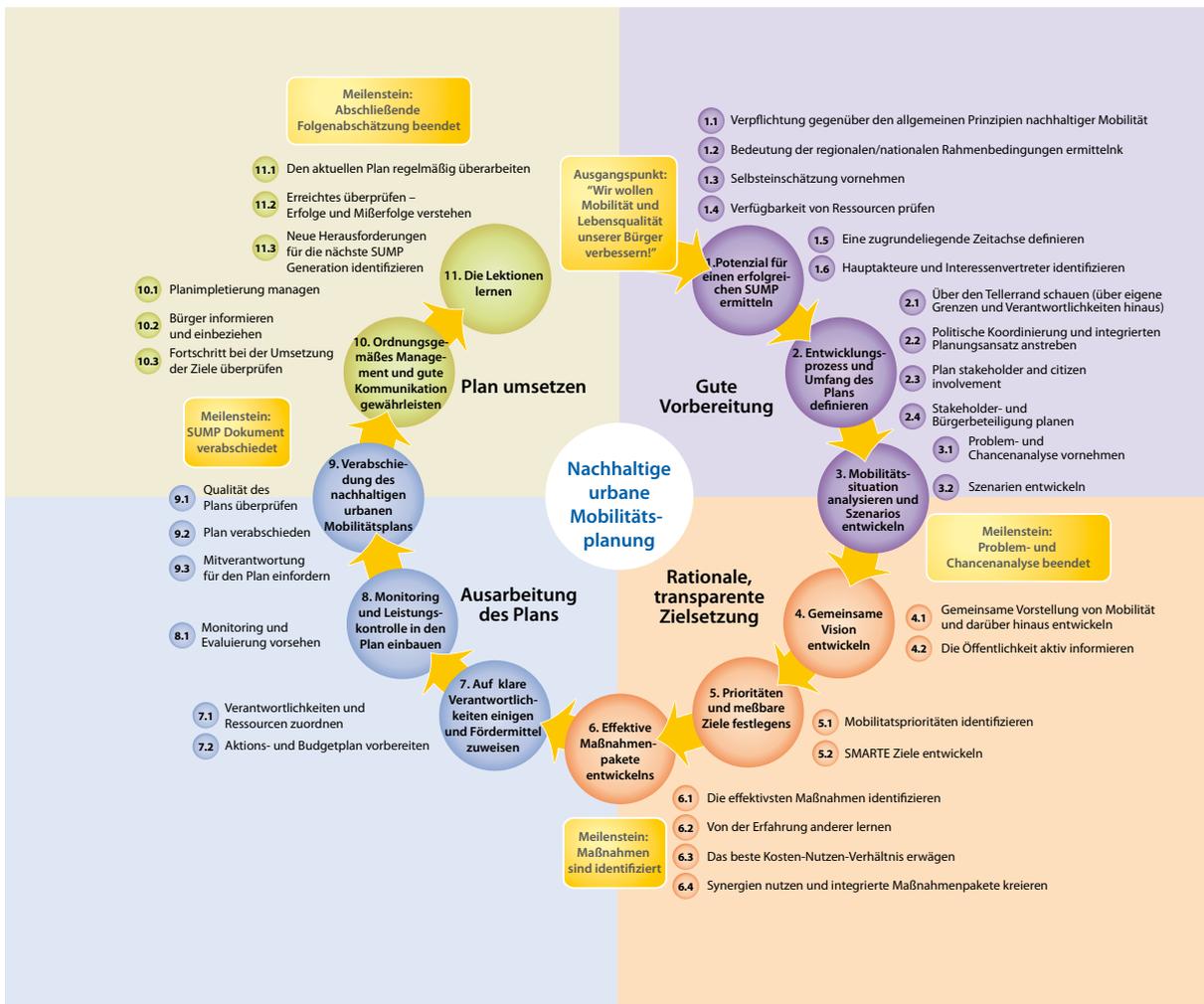
⁸ **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV | Hrsg.):** Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung | Seite 5 | FGSV-Verlag | Köln, Dezember 2013

⁹ Das Baugesetzbuch fordert zwar die Erarbeitung von VEP als Fachplanung der Bauleitplanung. Eine formelle Regelung bzgl. der Aufstellung und des Verfahrensablaufs liegt indes nicht vor.

In der Abbildung 3-5 ist der ideale Prozessablauf bei der Erarbeitung eines Stadtmobilitätsplans (SUMP) dargestellt. Demzufolge gliedert sich dieser in die vier Teilprozesse:

- Vorbereitung
- Zielsetzung
- Ausarbeitung und
- Umsetzung

Jeder dieser Teilprozesse schließt mit einem Meilenstein ab.



© Rupprecht Consult 2014

Abbildung 3-5 Prozessablauf der Sustainable Urban Mobility Plans¹⁰ (SUMP)

3.3 Demografischer Wandel

Die Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland (BRD) durchläuft bereits seit langem einen demografischen Veränderungsprozess. Dieser wird auch in den nächsten Jahren bzw. Jahrzehnten weiter anhalten.

¹⁰ dt. Nachhaltige urbane Mobilitätspläne

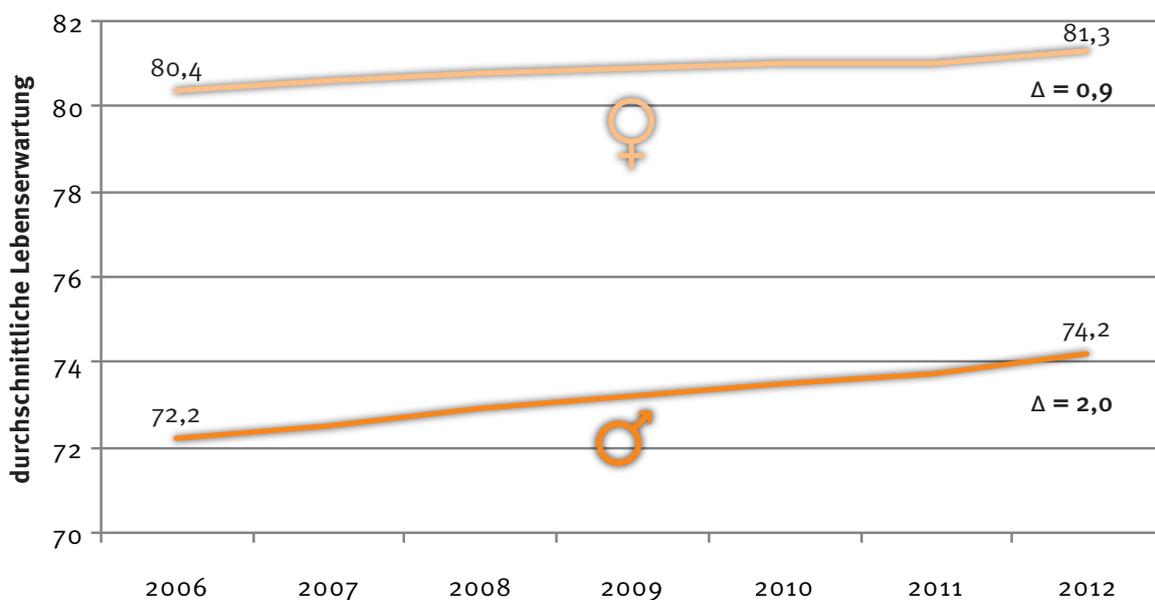


Abbildung 3-6 Entwicklung der durchschnittlichen Lebenserwartung in Deutschland¹¹

Aufgrund des medizinischen Fortschritts steigt die Lebenserwartung der Bevölkerung stetig an¹². Gleichzeitig ist die Geburtenrate zum Anfang der 1990er Jahre auf einen Tiefststand von ca. 1,4 Kindern je Frau gesunken und bewegt sich fortan relativ konstant auf diesem Niveau¹³.

Die Auswirkungen einer solchen Entwicklung werden in Abbildung 3-7 veranschaulicht. Dort wird die »Alterung« der deutschen Bevölkerung bis zum Jahr 2025 prognostiziert. Während im Jahr 2010 bei den 45 bis 50jährigen der höchste Anteil an der Gesamtbevölkerung zu verzeichnen ist, wird sich dies bis zum Jahr 2025 in Richtung der 60 bis 65jährigen verlagern. Gleichzeitig verringert sich der Anteil der »jungen« Bevölkerung (unter 30 Jahre) deutlich (siehe Abbildung 3-7).

11 Statistisches Bundesamt (DESTATIS | Hrsg.): Durchschnittliches Sterbealter (online verfügbar unter: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Bevoelkerung/Sterbefaelle/Tabellen/SterbealterDurchschnitt.html> | letzter Zugriff: 21.03.2014)

12 Statistisches Bundesamt (DESTATIS | Hrsg.): Sterbefälle, Lebenserwartung | Wiesbaden 2013 (online verfügbar unter: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Bevoelkerung/Sterbefaelle/Sterbefaelle.html> | letzter Zugriff: 21.03.2014)

13 Statistisches Bundesamt (DESTATIS | Hrsg.): Geburten | Wiesbaden 2013 (online verfügbar unter: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Bevoelkerung/Geburten/Geburten.html> | letzter Zugriff: 21.03.2014)

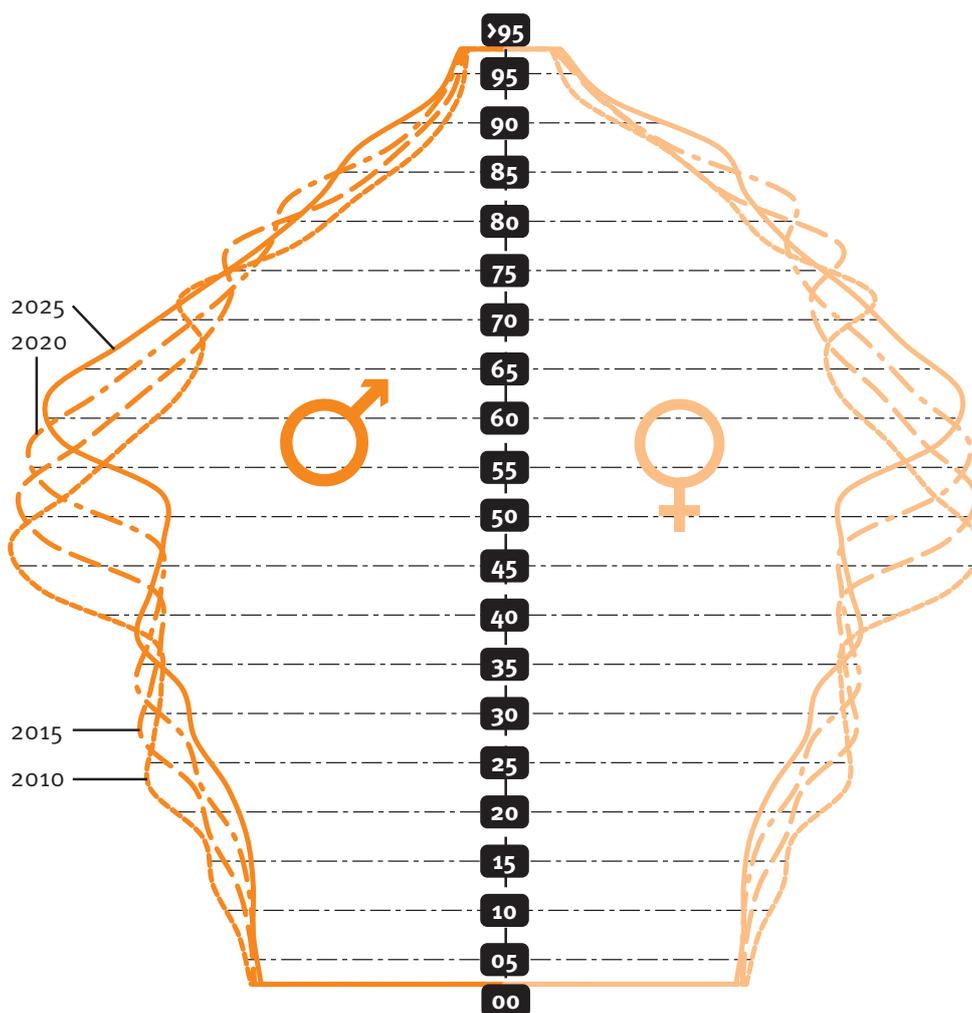


Abbildung 3-7 Demografischer Wandel in Deutschland (2010 - 2025)¹⁴

3.4 Mobilitätsverhalten in Deutschland

Das Mobilitätsverhalten in Deutschland wird in regelmäßigen Abständen mittels verschiedener Studien untersucht. Hervorzuheben sind dabei:

- **Mobilität in Deutschland (MID)¹⁵**
Durchführung: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH (infas)
Ursprung: »Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten« (KONTIV) (seit 1976)
letzte Durchführung: 2008
Stichprobenumfang: 60.713 Personen
nächste Aktualisierung: Vorbereitungen für die MID 2015 laufen | Ergebnisse voraussichtlich 2016

14 Statistisches Bundesamt (DESTATIS | Hrsg.): Bevölkerung Deutschlands bis 2060 | 12. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung | Wiesbaden 2009 (online verfügbar unter: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Bevoelkerung/Bevoelkerungsvorausberechnung/Bevoelkerungsvorausberechnung.html> | letzter Zugriff: 21.03.2014)

15 Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH (infas): Mobilität in Deutschland 2008 | im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) | Bonn und Berlin 2010 (online verfügbar unter: <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de> | letzter Zugriff: 25.03.2014)

- **Mobilität in Städten (SrV)¹⁶**

Durchführung: Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung an der Technischen Universität Dresden (TU Dresden)

Ursprung: »System repräsentativer Verkehrsbefragungen« (SrV) (seit 1972)

letzte Durchführung: 2008

Stichprobenumfang: 111.299 Personen

nächste Aktualisierung: SrV 2013 seit 2012 in der Durchführung | Ergebnisse voraussichtlich 2014

Beide Studien wurden zuletzt im Jahr 2008 durchgeführt. Während die Studie »Mobilität in Deutschland« eher auf Bundes- und Landesebene ausgerichtet ist und hierfür entsprechend aufbereitete Verhaltensdaten bereitstellt, liefert die Erhebung »Mobilität in Städten« ortsspezifische Kennwerte¹⁷.

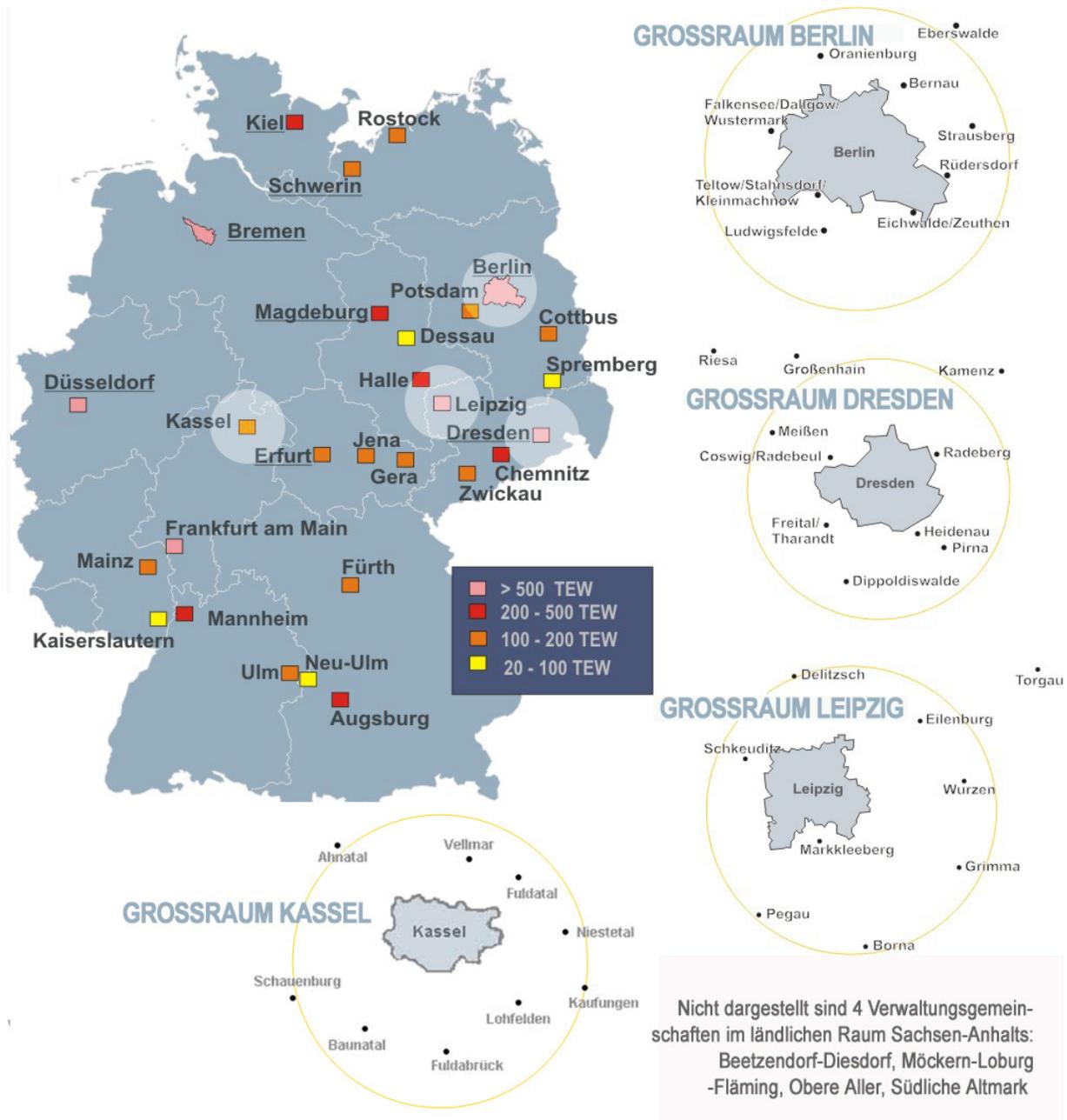
Wesentliche bundesweite Erkenntnisse der MID-Untersuchung 2008 im Vergleich zum Jahr 2002 sind dabei¹⁸:

- leichter Anstieg der Zahl der täglichen Wege von 272 auf 281 Mio.
- geringfügige Veränderungen des Modal Splits zugunsten des Öffentlichen Verkehrs und des Fahrrads
- ausgeprägte Mobilität der heutigen Senioren - diese nutzen häufiger das Auto
- junge Leute nutzen vermehrt den ÖPNV und das Fahrrad - insbesondere im urbanen Raum
- 90 % aller Personen gehen täglich aus dem Haus (+4 % gegenüber 2002)
- die durchschnittliche Anzahl an Wegen pro Tag liegt bei 3,4 (+0,1 Wege gegenüber 2002)
- der Pkw bleibt trotz abgeschwächtem Wachstum weiterhin das Kernelement bei der Mobilität der Menschen
- häufigste Gründe für Ortsveränderungen sind Freizeit und Einkaufen (zusammen mehr als 50 %)
- Arbeitswege und dienstliche Wege verlieren gleichzeitig weiter an Bedeutung
- verkehrsreichster Tag ist der Freitag

¹⁶ **Technische Universität Dresden (TU Dresden | Hrsg.):** Mobilität in Städten - SrV 2008 | im Auftrag von Städten, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden und Bundesländern | Dresden 2009 (online verfügbar unter: http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv | letzter Zugriff: 25.03.2014)

¹⁷ **Technische Universität Dresden (TU Dresden | Hrsg.):** Endbericht zur Verkehrserhebung »Mobilität in Städten - SrV 2008« und Auswertung zum SrV-Städtepegel | Seite 1 | im Auftrag von Städten, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden und Bundesländern | Dresden 2009 (online verfügbar unter: http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv/dateien/staedtepegel_srv2008.pdf | letzter Zugriff: 25.03.2014)

¹⁸ **Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH (infas):** Mobilität in Deutschland 2008 | Kurzbericht | Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends | im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) | Bonn und Berlin 2010 (online verfügbar unter: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Kurzbericht_I.pdf | letzter Zugriff: 25.03.2014)



© TU Dresden 2009

Abbildung 3-8 Städte, die an der SrV-Erhebung 2008 teilgenommen haben

Unter anderem hat auch die Stadt Oranienburg an der SrV-Erhebung im Jahr 2008 teilgenommen (siehe Abbildung 3-8).

3.5 Bundesverkehrswegeplan / Bundesweite Verkehrsprognose

Bundesverkehrswegeplan 2003

Die Bundesregierung lässt in regelmäßigem Abstand (ca. alle 10 Jahre) einen Bundesverkehrswegeplan erarbeiten und vom Bundeskabinett beschließen. Dieser »stellt die Investitionsstrategie der Bundesregierung für die Verkehrsinfrastruktur dar«¹⁹. Derzeit gültig ist der Bundesverkehrswegeplan 2003.

Sämtliche darin enthaltenen Maßnahmen werden nach Dringlichkeiten priorisiert. Dabei wird nach »Vordringlichem« und »Weiterem« Bedarf unterschieden. Das dabei angewandte Bewertungsverfahren berücksichtigt sowohl wirtschaftliche als auch ökologische und raumordnerische Belange (siehe Abbildung 3-9). Ziel ist sowohl die Substanzerhaltung vorhandener Verkehrsanlagen als auch der bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.²⁰



Abbildung 3-9 Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans 2003

Der derzeit gültige Bundesverkehrswegeplan 2003 enthält einige Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs mit Bezug zur Stadt Oranienburg (siehe Abbildung 3-10). Dabei werden sowohl im Bereich bereits laufender bzw. fest dispositionierter Maßnahmen als auch bei neuen Vorhaben entsprechende Streckenabschnitte genannt, die im Zusammenhang mit dem hier betrachteten Untersuchungsraum (Stadt Oranienburg) stehen. Konkret sind dies:

- A 10 um das Dreieck Oranienburg
- B 96 nördlich der A 10 bis zur Landesgrenze nach Mecklenburg-Vorpommern

¹⁹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI | Hrsg.): Bundesverkehrswegeplan 2003 | Berlin 2014 (online verfügbar unter: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2003.html> | letzter Zugriff: 26.03.2014)

²⁰ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI | Hrsg.): Bundesverkehrswegeplan 2003 | Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland | Berlin 2003 (online verfügbar unter: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/2003/bundesverkehrswege-plan-2003-beschluss-der-bundesregierung-vom-02-juli-2003.pdf?__blob=publicationFile | letzter Zugriff: 26.03.2014)

Der Umbau der A 10 im Bereich des Kreuzes Oranienburg ist ebenso wie die Ortsumfahrung B 96 um Oranienburg herum bereits seit geraumer Zeit fertiggestellt und die Infrastruktur in Betrieb²¹. Offen sind hingegen weiterhin die Vorhaben entlang der B 96 im Bereich nördlich von Oranienburg, wo eine Reihe von Ortsumfahrungen geplant sind (siehe Abbildung 3-10).

Vordringlicher Bedarf							
Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BVWP-Nr.	Bemerkung
Laufende und fest disponierte Vorhaben							
4	A 10	AD Havelland–AD Oranienburg (A 111)	46KB	10,8	56,3	BB5017	A
5	A 10	w AD Oranienburg–ö AD Oranienburg	46KB	3,7	20,2		A
6	A 10	ö AD Oranienburg–AD Pankow	46KB	17,1	93,5	BB5018	A
7	A 10	Weißensee–AD Schwanebeck	46KB	2,7	20,5	BB5018	A
16	B 87	OU Luckau	02KK	9,3	12,5		
17	B 96	OU Oranienburg	04KK	13,6	16,1		
18	B 96	Lgr. BE/BB–AS Rangsdorf (A 10)	24KK	8,0	38,3		
Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB							
138	B 87	OU Lübben	02KK	10,1	20,2	BB6616	
139	B 96	OU Fürstenberg	02KK	10,2	19,5	BB5604	RWA
140	B 96	OU Gransee/Altlüdersdorf	02KK	10,5	19,5	BB5604	RWA
141	B 96	OU Löwenberg/Teschendorf (n B 167)	02KK	2,7	8,4	BB5604	RWA
142	B 96	OU Löwenberg/Teschendorf (s B 167)	04KK	12,4	43,1	BB5604	RWA
143	B 101	OU Elsterwerda	02KK	6,5	9,6	BB7512	

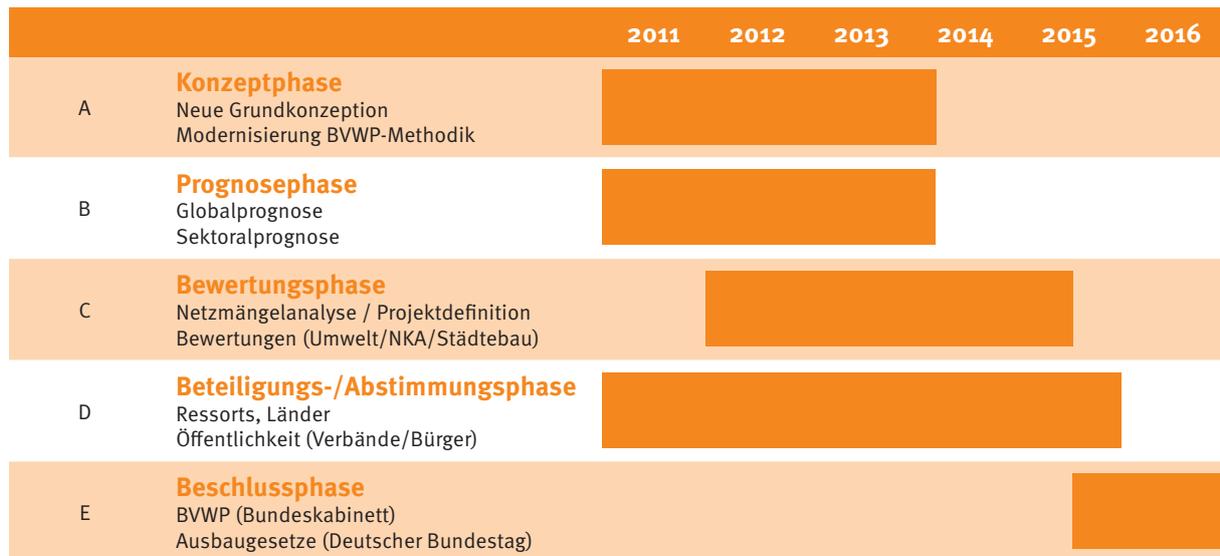
© eigene Darstellung | Grundlage: BMVBS 2003

Abbildung 3-10 Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan 2003 mit Bezug auf die Stadt Oranienburg

Bundesverkehrswegeplan 2015

Der Bundesverkehrswegeplan 2015 befindet sich derzeit in der Bearbeitung. Mit einer Beschlussfassung ist nicht vor Ende 2016 zu rechnen (siehe Abbildung 3-11).

²¹ Für die A 10 laufen die Vorbereitungen für den sechsstreifigen Ausbau.



© eigene Darstellung | Grundlage BMWI 2014

Abbildung 3-11 Zeitplan für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015

Die folgenden zwölf Kernpunkte werden bei der Grundkonzeption (Entwurf) des Bundesverkehrswegeplans 2015 genannt:

- **Wir dürfen unsere Infrastruktur nicht auf Verschleiß fahren**
Der Bedarf für Erhaltungsinvestitionen wird im BVWP 2015 fachlich ermittelt und hat Vorrang vor Aus- und Neubauvorhaben.
- **Aus- und Neubau müssen streng am Bedarf orientiert sein**
Vorhaben zur Engpassauflösung werden künftig in der zusätzlichen Kategorie »Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)« prioritär umgesetzt, sofern sie ökologisch verträglich sind.
- **Hauptachsen stehen im Vordergrund**
Für die überregional wichtigen Bundesautobahnen wird der Großteil der Aus- und Neubaumittel des Verkehrsträgers Straße reserviert.
- **Effiziente Verteilung und Anstieg der verfügbaren Finanzmittel müssen Hand in Hand gehen**
Engpassanalysen und Erhaltungsbedarf zeigen, dass eine dauerhafte Anhebung der Finanzmittel auch bei strengerer Priorisierung dringend erforderlich ist.
- **Infrastrukturpolitik ist ein wichtiger Baustein der Verkehrspolitik, muss aber fokussiert werden**
Der BVWP konzentriert sich auf die durch Infrastruktur beeinflussbaren Ziele.
- **Alles kommt auf den Prüfstand**
Auch Vorhaben des letzten BVWP, die noch nicht begonnen wurden bzw. nicht bis 2015 in Bau gehen, werden erneut bewertet.
- **Vorhandene Infrastruktur besser nutzen**
Der BVWP bezieht nunmehr alternative kapazitätssteigernde Maßnahmen systematisch in seine Prüfung mit ein.
- **Wir brauchen gute Entscheidungsgrundlagen**
Egal ob Lärm, Verkehrssicherheit, Klimawirkung, Wachstumseffekte oder Erreichbarkeiten – die ökonomischen, ökologischen, raumordnerischen und städtebaulichen Bewertungsverfahren werden systematisch überprüft und modernisiert.
- **Gesamtnetzplanung UND Einzelprojektbetrachtung**
Der BVWP 2015 untersucht Einzelprojekte, bündelt deren Korridorwirkung und vergleicht Verkehrsnetzalternativen als Basis der Investitionsentscheidung.

- **Wir wollen Projekte realistischer planen**
Die systematische Plausibilitätsprüfung von angemeldeten Projekten und deren Kosten wird gestärkt.
- **Entscheidungen absichern**
Die Stabilität von Bewertungsergebnissen wird hinsichtlich künftiger wirtschaftlicher Unsicherheiten und langfristiger demografischer Veränderungen in Sensitivitätsanalysen geprüft.
- **Ein gemeinsames Verständnis für die Infrastruktur ermöglichen**
Der BVWP 2015 wird transparent erarbeitet, dokumentiert und öffentlich diskutiert.

Bedarfspläne

Ferner ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) dazu verpflichtet, Bedarfspläne für den Ausbau der Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen zu erarbeiten und diese alle 5 Jahre auf ihre wirtschaftliche und verkehrstechnische Notwendigkeit hin zu überprüfen.²² Die Grundlage dafür bilden:

- Erstes Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes - Bedarfsplan für die Bundesschienenwege - (seit 22. September 2004 in Kraft)
- Fünftes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes - Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen - (seit 16. Oktober 2004 in Kraft)

Die letzte Überprüfung der Bedarfspläne erfolgte im Jahr 2009/10.

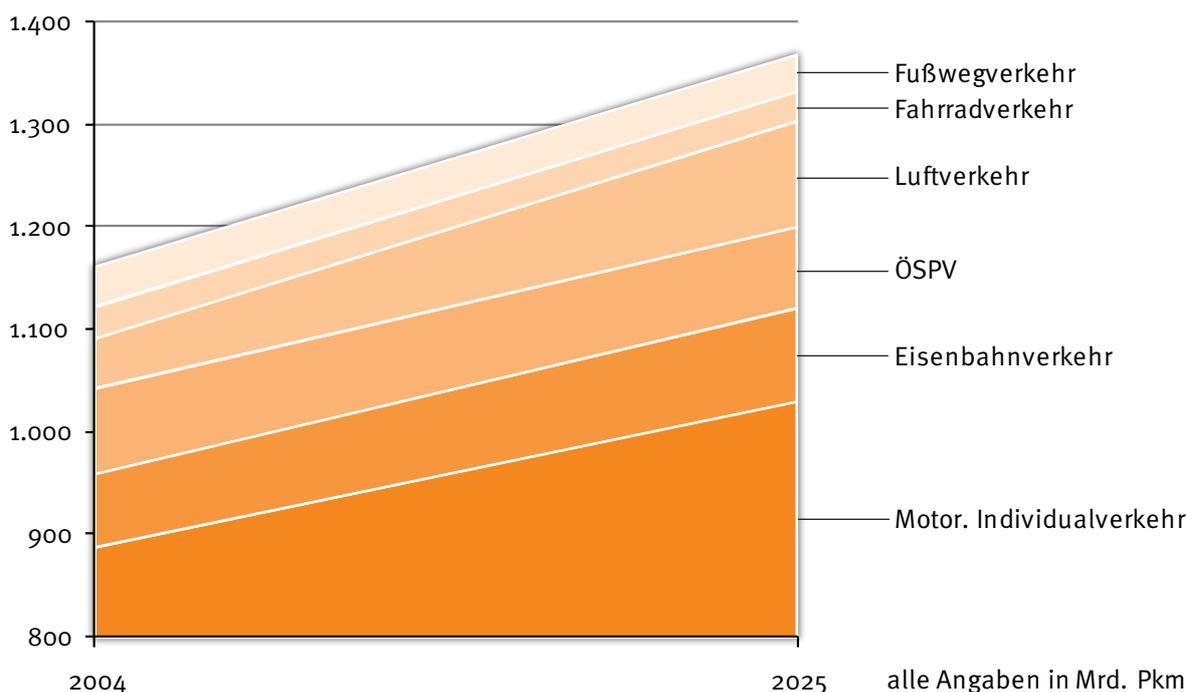
Bundesverkehrsprognose 2025

Die bundesweite Verkehrsprognose²³ dient als eine Entscheidungsgrundlage für den Bundesverkehrswegeplan und damit für die Infrastrukturplanung der Bundesregierung. Dem aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan 2003 liegt dabei die Verflechtungsprognose 2015 zugrunde. Seit Ende 2007 ist zudem die Verkehrsprognose 2025 verfügbar.²⁴ Sie beschreibt die bundesweite Entwicklung des Verkehrs und bezieht dabei alle Verkehrsträger mit ein. Mit ihr als Grundlage wurde die Überprüfung der Bedarfspläne im Jahr 2010 durchgeführt.

²² **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI | Hrsg.):** Bedarfsplanüberprüfung | Berlin 2014 (online verfügbar unter: http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bedarfsplanueberpruefung/bedarfsplanueberpruefung_node.html | letzter Zugriff: 26.03.2014)

²³ Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025

²⁴ **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI | Hrsg.):** Verkehrsprognose 2025 | Berlin 2014 (online verfügbar unter: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/verkehrsprognose-2025.html?nn=35978> | letzter Zugriff: 26.03.2014)



© eigene Darstellung | Grundlage: ITP und BVU 2007

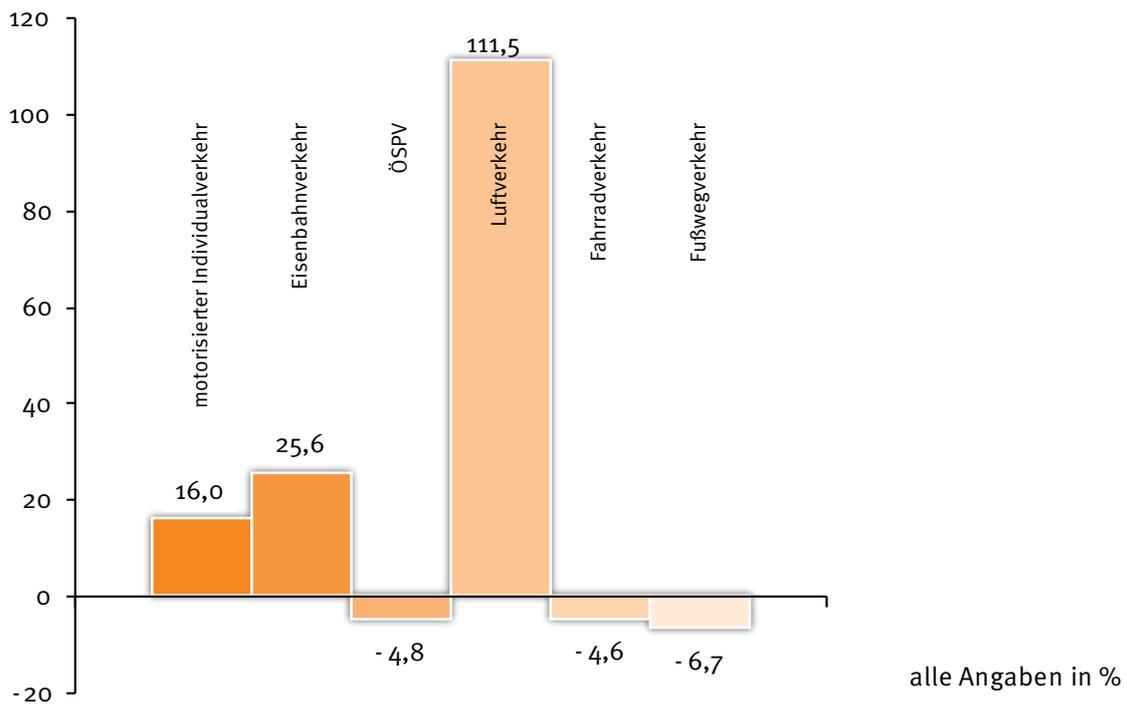
Abbildung 3-12 Prognostizierte absolute Entwicklung der bundesweiten Verkehrsleistung des Personenverkehrs im Zeitraum von 2004 bis 2025

Um Veränderungen analysieren zu können, wird das Prognosejahr 2025 dem Basisjahr 2004 gegenübergestellt. Ferner werden alle im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthaltenen Infrastrukturprojekte des vorrangigen Bedarfs als realisiert angenommen.

Die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen für das Jahr 2025 geht von einem leichten Wachstum im Personenverkehr aus. Dieses soll demnach »...zwischen 2004 und 2025 von 100,3 Mrd. auf 103,1 Mrd. Fahrten oder um 2,7 %...«²⁵ steigen. Die Verkehrsleistung soll gar um ca. 17,9 % von 1.161 Mrd. Personenkilometer (Pkm) auf 1.368 Mrd. Pkm ansteigen (siehe Abbildung 3-12).

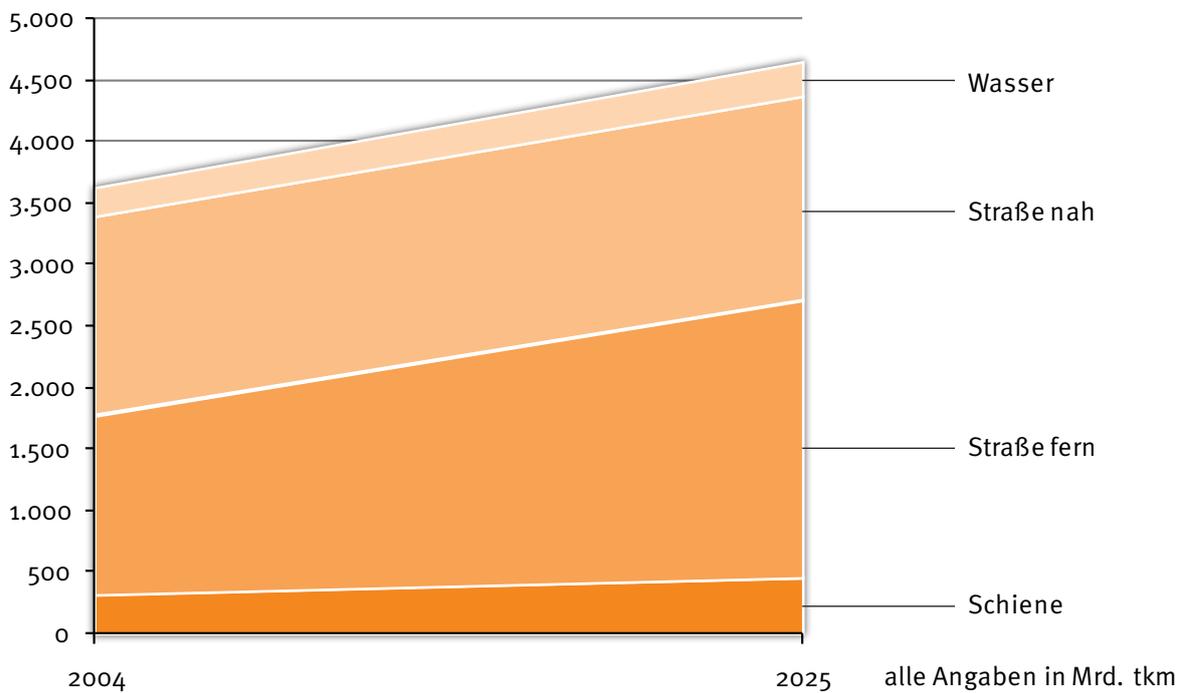
Das Wachstum der verschiedenen Verkehrszweige unterscheidet sich dabei deutlich (siehe Abbildung 3-13). Während beim Luftverkehr mit mehr als einer Verdopplung gerechnet wird, werden die Verkehrsträger des Umweltverbundes (ÖSPV, Fahrrad und Fußgänger) demnach einen leichten Rückgang der Verkehrsleistung (4,6 - 6,7 %) erfahren. Eisenbahn- und motorisierter Individualverkehr (MIV) erfahren gemäß der Prognose ebenfalls ein spürbares Wachstum in Höhe von 25,6 % (Eisenbahn) bzw. 16,0 % (MIV).

²⁵ INTRAPLAN Consult GmbH (ITP) und Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH (BVU): Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 | FE-Nr. 96.0857/2005 | Kurzfassung | Seite 3 | im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) | München und Freiburg 2007 (online verfügbar unter: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsprognose-2025-kurzfassung.pdf?__blob=publicationFile | letzter Zugriff: 27.03.2014)



© eigene Darstellung | Grundlage: ITP und BVU 2007

Abbildung 3-13 Prognostizierte prozentuale Entwicklung der bundesweiten Verkehrsleistung des Personenverkehrs im Zeitraum von 2004 bis 2025

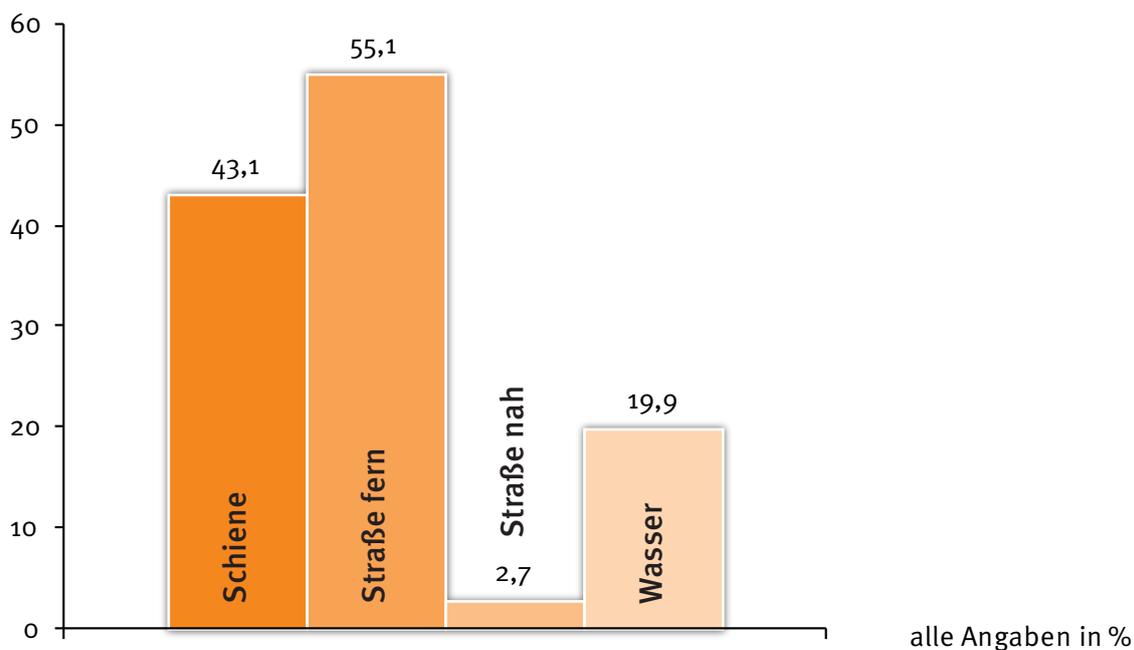


© eigene Darstellung | Grundlage: ITP und BVU 2007

Abbildung 3-14 Prognostizierte absolute Entwicklung der bundesweiten Verkehrsleistung des Güterverkehrs im Zeitraum von 2004 bis 2025

Auch beim Güterverkehr ist gemäß der bundesweiten Prognose der Verkehrsverflechtungen bis zum Jahr 2025 mit spürbaren Zuwächsen zu rechnen. Demnach steigt die Verkehrsleistung von ca. 3.600 auf über 4.600 Tonnenkilometer (tkm) an (siehe Abbildung 3-14). Es zeichnen sich allerdings eben-

so - wie beim Personenverkehr auch - unterschiedliche Entwicklungen der einzelnen Verkehrsträger ab. Während der Schienen- und Straßengüterfernverkehr eine deutliche Steigerung verzeichnen und dabei Zunahmen von ca. der Hälfte ihrer Verkehrsleistung im Jahr 2004 erfahren, steigt die Verkehrsleistung im Straßengüternahverkehr nur marginal an (2,7%). Beim Binnenschiffahrtsgüterverkehr fallen die Zunahmen zwar mit nahezu 20 % rund 10mal so hoch aus wie beim Straßengüternahverkehr. Verglichen mit Schienen- und Straßengüterfernverkehr fällt dieser Wert allerdings nur halb so hoch aus (siehe Abbildung 3-15).



© eigene Darstellung | Grundlage: ITP und BVU 2007

Abbildung 3-15 Prognostizierte prozentuale Entwicklung der bundesweiten Verkehrsleistung des Güterverkehrs im Zeitraum von 2004 bis 2025

Bundesverkehrsprognose 2030

Aktuell befindet sich die bundesweite Verkehrsprognose für das Jahr 2030 in der Bearbeitung. Gemäß BMVI ist noch in diesem Jahr mit einer Fertigstellung und Veröffentlichung dieser Prognose zu rechnen, da sie mit in den ebenfalls in der Bearbeitung befindlichen Bundesverkehrswegeplan 2015 einfließen soll²⁶.

Die bundesweite Verkehrsprognose für das Jahr 2030 ist so strukturiert, dass sich diese in mehrere Lose gliedert. Der Aufbau / Ablauf wird in Abbildung 3-16 dargestellt.

²⁶ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI | Hrsg.): Bundesverkehrsprognose 2030 | Berlin 2014 (online verfügbar unter: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/verkehrsprognose-2030.html> | letzter Zugriff am: 03.04.2014)



Abbildung 3-16 Struktur der bundesweiten Verkehrsprognose 2030

3.6 Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg

Neben einer bundesweiten Verkehrsprognose (siehe Kapitel 3.5), welche ausschließlich die Straßenverkehrsinfrastruktur des Bundes (Autobahnen und Bundesstraßen) betrachtet, werden auch auf Ebene der Bundesländer eigene Verkehrsprognosen erarbeitet.

Für das Land Brandenburg steht seit Mitte 2011 die Straßenverkehrsprognose 2025 zur Verfügung. In dieser wird die Entwicklung des Straßenverkehrs im Land Brandenburg bis zum Jahr 2025 dargestellt. Sie ersetzt die bis dato gültige Landesprognose Straßenverkehr 2020. Die Ergebnisse der Prognose werden durch das Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) zur Verfügung gestellt²⁷.

Die Straßenverkehrsprognose 2025 baut auf der Verkehrsprognose 2025 des Bundes auf und verfeinert diese für den Bereich der beiden Länder Berlin und Brandenburg²⁸. Für diese vertiefende Betrachtung wurde auf Strukturdaten sowie deren Entwicklung zurückgegriffen. Maßgeblichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen haben dabei:

- Einwohner und Altersstruktur
- Erwerbstätige
- Arbeitsplätze / sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Sektoren
- Schülerzahlen
- Motorisierungsgrad (Pkw/1.000 Einwohner)

²⁷ **Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL | Hrsg.):** Straßenverkehrsprognose 2025 | Potsdam 2011 (online verfügbar unter: <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.258066.de> | letzter Zugriff: 27.03.2014)

²⁸ **Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL | Hrsg.):** Einführung technischer Regelwerke für das Straßenwesen im Land Brandenburg | Straßenplanung / Straßenentwurf | Straßenverkehrsprognose 2025 | Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (Abteilung 4) - Nr. 06/2011 - Einführung Straßenverkehrsprognose 2025 | Potsdam 2011 (online verfügbar unter: http://www.mil.brandenburg.de/media_fast/4055/Einf%C3%BChrung_Stra%C3%9Fenverkehrsprognose_%202025%20Original.pdf | letzter Zugriff: 27.03.2014)

Für den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Oranienburg hat diese insofern eine maßgebliche Relevanz, als dass der verkehrliche Austausch zwischen dem Planungsraum und dem umgebenden Netz (Landkreis Oberhavel → Brandenburg → Deutschland) im zu erarbeitenden Netzmodell mit den Daten der Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg in Einklang zu bringen ist. Nachfolgend ist ein Ausschnitt aus der Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg für den Untersuchungsraum dargestellt (siehe Abbildung 3-17).

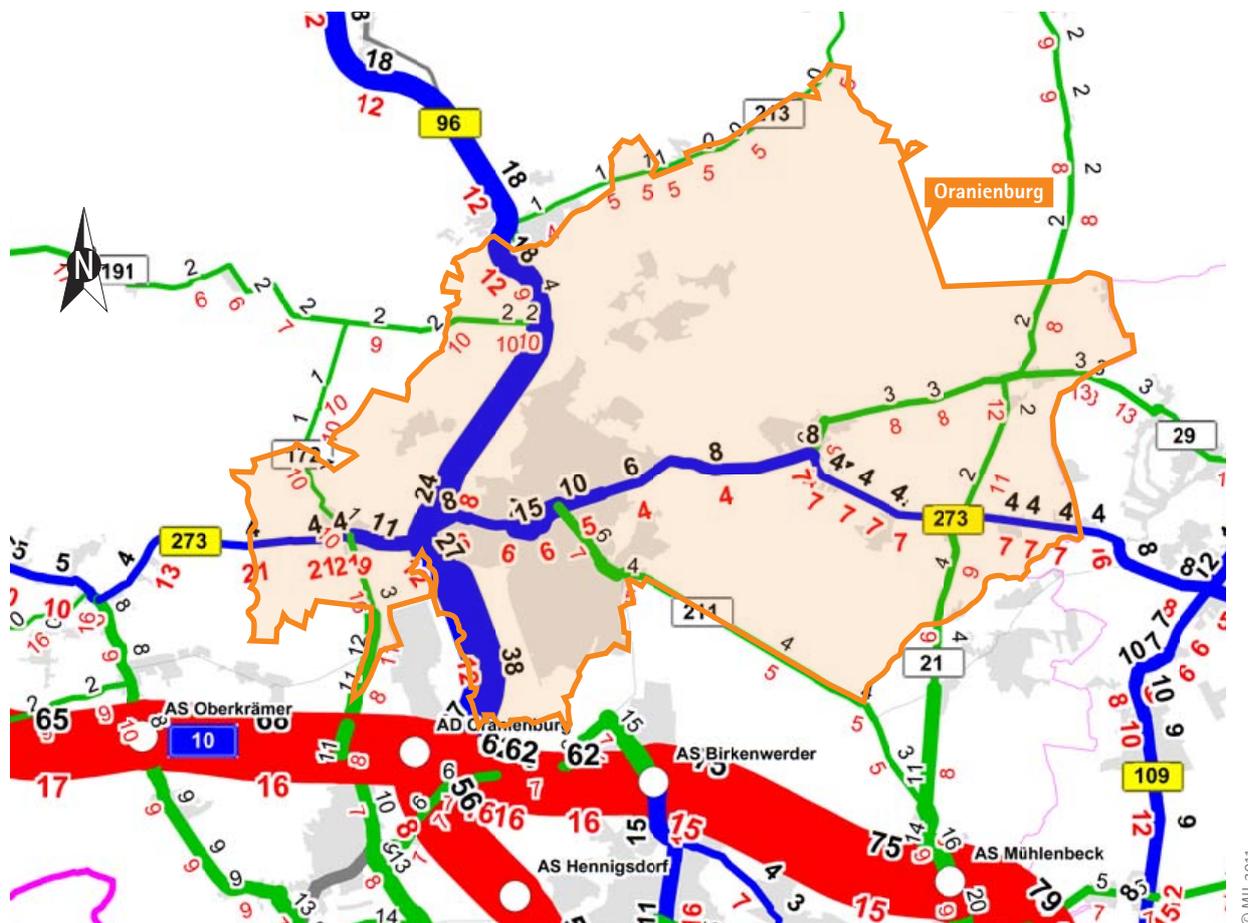


Abbildung 3-17 Ausschnitt aus der Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg²⁹

3.7 Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Oberhavel

Der Landkreis Oberhavel hat im Dezember 2011 den Nahverkehrsplan für den Zeitraum von 2012 bis 2016 beschlossen³⁰. Zielvorgaben durch das Land Brandenburg sind dabei:

- Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV
- Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen

²⁹ Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL | Hrsg.): Straßenverkehrsprognose 2025 | Anlage 2 - Eberswalde | Potsdam 2011 (online verfügbar unter: http://www.mil.brandenburg.de/media_fast/4055/SVP2025_An12_Eberswalde.pdf | letzter Zugriff: 27.03.2014)

³⁰ Landkreis Oberhavel (Hrsg.): Nahverkehrsplan für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr des Landkreises Oberhavel 2012 - 2016 | Landkreis Oberhavel | Oranienburg 2011 (online verfügbar unter: http://www.oberhavel.de/media/custom/2244_4326_1.PDF?1364305853 | letzter Zugriff: 02.06.2014)

- Beachtung von Umweltschutz und Verkehrssicherheit
- Entwicklung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Sicherstellung der Erreichbarkeit aller wichtigen Wohn- und Gewerbegebiete, Schulen und Ausbildungsstätten sowie Erholungsgebiete durch einen attraktiven ÖPNV

Ferner werden im NVP folgende Anforderungen an das ÖPNV-Angebot formuliert:

- ganzjährige Anbindung aller Gemeinden (auch Ortsteile)
- Durchsetzung von Ordnung und Sicherheit an den Zugangsstellen (Haltestelle bzw. Bahnhof) sowie in den Beförderungsmitteln
- Prüfen von Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern durch geeignete Maßnahmen
- Sicherstellung der Beförderung von Schülern, Studenten und Auszubildenden unter Beachtung zumutbarer Wartezeiten
- Gewährleistung von:
 - barrierefreiem Einstieg in die Verkehrsmittel
 - Sitzplatz während der Beförderung
 - Mitnahmemöglichkeit von Rollstühlen und Kinderwagen
 - Witterungsschutz an Zugangsstellen

für Menschen mit Behinderung, Personen mit Kleinkindern und Senioren

In einem ersten Schritt wird das bestehende Angebot sowie die vorhandene Nachfrage analysiert. Aufbauend auf dieser Analyse werden Prognosebetrachtungen vorgenommen. Die Untersuchungen kommen u. a. zu dem in Abbildung 3-18 dargestellten Ergebnis für die Verteilung (Modal Split) der jährlichen Fahrten zwischen MIV und ÖPNV im Zeitraum von 2004 bis 2016.

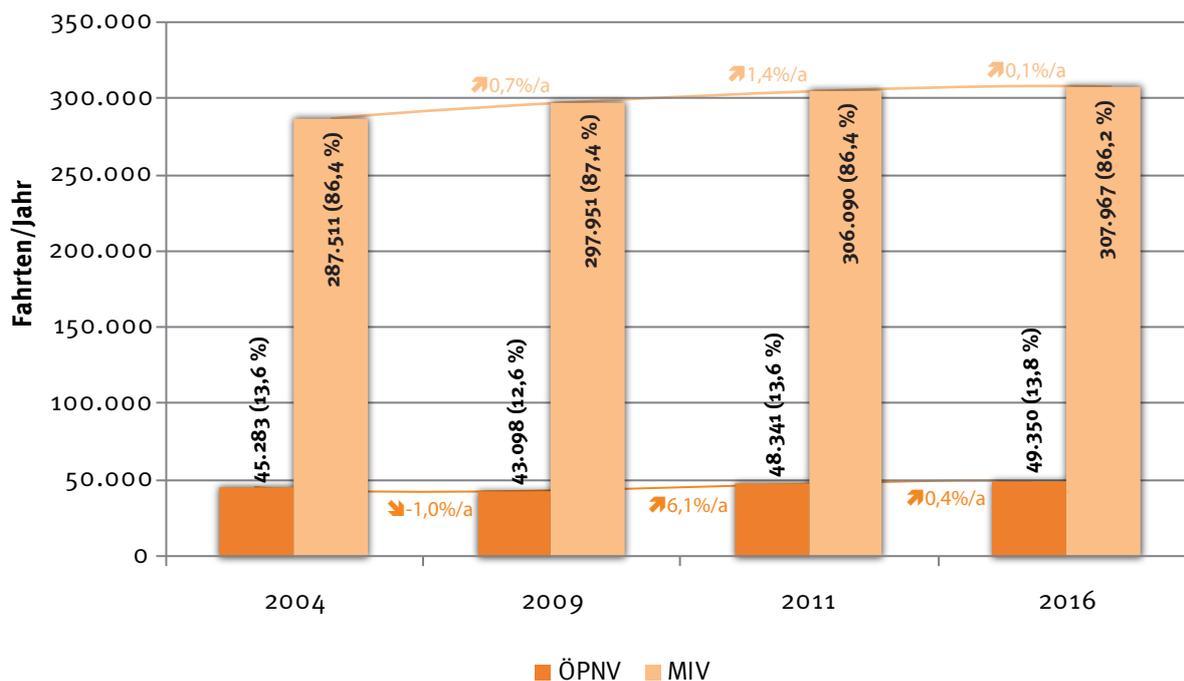


Abbildung 3-18 Entwicklung des Modal-Splits zwischen MIV und ÖPNV im Landkreis Oberhavel für den Zeitraum 2004 bis 2016

Wie die Abbildung 3-18 zeigt, wird für den MIV von einer rückläufigen Entwicklung ausgegangen. Während in den vorangegangenen Jahren ein jährlicher Zuwachs von bis zu 1,4 % (2009 - 2011) zu verzeichnen ist, gehen die Prognosen bis zum Jahr 2016 von einer zurückhaltenderen Entwicklung mit einem jährlichen Zuwachs von lediglich 0,1 % aus. Beim ÖPNV sieht dies anders aus. Im Zeitraum von 2004 bis 2009 ist für diesen ein Rückgang um jährlich ca. 1 % zu verzeichnen. Zwischen 2009 und 2011 hat sich dies in ein vergleichsweise hohes Wachstum von 6,1 % pro Jahr umgekehrt. Dieser Trend wird sich gemäß der Prognose des NVP für den Landkreis Oberhavel allerdings bis 2016 nicht fortsetzen. Vielmehr wird davon ausgegangen, dass das Wachstum auf eine jährliche Steigerungsrate von ca. 0,4 % sinken wird.

Der Anteil beider Verkehrsarten erfährt weder in der Analyse noch in der Prognose eine spürbare Veränderung. Das Verhältnis zwischen beiden liegt bei 86-87 (MIV) zu 13-14 (ÖPNV).

Als eine Hauptachse des übrigen ÖPNV³¹ wird im Nahverkehrsplan des Landkreises Oberhavel die Trasse

Oranienburg ◀▶ Germendorf ◀▶ Leegebruch ◀▶ Velten ◀▶ Marwitz ◀▶
Hennigsdorf ◀▶ (Berlin-Spandau)

genannt. Darüber hinaus verläuft die Hauptradiale mit Berlin in der Relation

Oranienburg ◀▶ Borgsdorf ◀▶ Birkenwerder ◀▶ Hohen Neuendorf ◀▶ Glienicke/
Nordbahn ◀▶ (Berlin)

Weitere wichtige Relationen, die einen Bezug zur Stadt Oranienburg aufweisen sind dabei

Beetz-Sommerfeld ◀▶ Hohenbruch ◀▶ Teerofen ◀▶ Oranienburg (Anschluss
Hauptachse)

³¹ übriger ÖPNV = sämtlicher ÖPNV-Angebote außer dem schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV)

Hammer ◀ ▶ Liebenwalde ◀ ▶ Nassenheide ◀ ▶ Oranienburg (Anschluss Hauptachse)

Liebenwalde ◀ ▶ Zehlendorf ◀ ▶ Wensickendorf ◀ ▶ Schmachtenhagen ◀ ▶
Oranienburg (Anschluss Hauptachse)

In allen Fällen macht der Schülerverkehr einen hohen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen aus. Während dieser im übrigen Netz (ländlicher Raum) dominiert, liegt sein Anteil bei den Hauptrelationen bis auf wenige Ausnahmen bei unter 50 %.

Für den ländlichen Raum ergeben sich aufgrund der Dominanz des Schülerverkehrs und allgemein rückläufigen Fahrgastzahlen die Erfordernis, über alternative Bedienformen nachzudenken. Hierbei bieten sich die beiden Angebotsformen³²

- **Flächenbetrieb**
flächenhafte Verteilung und bedarfsabhängige Bedienung von Haltestellen bzw. Bedienung Haustür ◀ ▶ Haustür | ungerichteter Fahrtenverlauf (Bündelung von Fahrtwünschen möglich) | keine Fahrplanbindung
Angebotsformen: Anruf-Bus | BürgerBus
- **Richtungsbandbetrieb**
fest bediente (höheres Fahrgastaufkommen) und bedarfsgerecht bediente Haltestellen (geringes Fahrgastaufkommen) | linienförmiger Fahrtenverlauf | Fahrplanbindung | Anmeldung von Fahrtwünschen erforderlich | Ausstieg an Haltestellen oder an der Haustür
Angebotsformen: Anruf-Sammeltaxi (AST) | Anruf-Sammelbus

an. Für die Stadt Oranienburg wird der Bereich Schmachtenhagen - Zehlendorf potenziell für den Richtungsbandbetrieb ausgewiesen. Der Bereich Teerofen (Nordwestlich der Kernstadt) wird für den Flächenbetrieb ausgewiesen.

3.8 Pläne und Konzepte der Stadt Oranienburg

3.8.1 Flächennutzungsplan (FNP)

»Der Flächennutzungsplan ist als vorbereitender Bauleitplan für Oranienburg das zentrale räumliche Steuerungsinstrument. Hier sind die Grundzüge der räumlichen Entwicklung der Stadt für ca. ein Jahrzehnt festgelegt. Wo neue Gewerbegebiete oder Sportplätze, Friedhöfe und Parks, Straßen und Kiesabbaugebiete geplant sind, all das und mehr kann man dem Plan entnehmen.«³³

Das vorgenannte Zitat macht deutlich, welche Beziehung zwischen dem Verkehrsentwicklungsplan und dem Flächennutzungsplan der Stadt Oranienburg besteht. Beide Werke sind in Einklang miteinander zu bringen. Mit seiner Steuerungsfunktion für die Flächennutzung innerhalb des Stadtgebiets von Oranienburg hat der Flächennutzungsplan einen maßgeblichen Einfluss auf die Entwicklung des Verkehrsgeschehens. Entwicklungen im Verkehrsbereich wiederum wirken sich auch auf die Stadtstrukturen aus (siehe Abbildung 1-1). Es kann in diesem Zusammenhang auch von einem »gegenseitigen Geben und Nehmen« gesprochen werden.

³² **Landkreis Oberhavel (Hrsg.):** Nahverkehrsplan für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr des Landkreises Oberhavel 2012 - 2016 | Anlage 9 - Potentiale für alternative Bedienformen | Oranienburg | 2011 (online verfügbar unter: http://www.oberhavel.de/media/custom/2244_4377_1.PDF?1364305745 | letzter Zugriff am: 14.05.2014)

³³ **Stadt Oranienburg:** Flächennutzungsplan | Abschluss des Verfahrens | Oranienburg 2013 (online verfügbar unter: <http://www.oranienburg.de/texte/seite.php?id=140361> | letzter Zugriff: 27.03.2014)

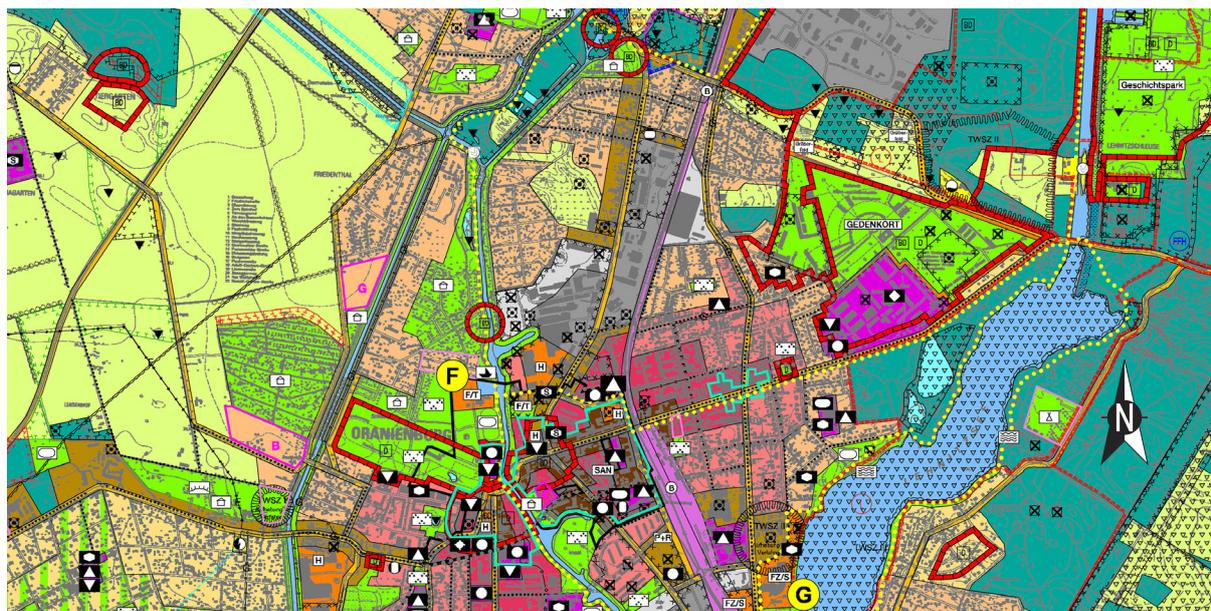


Abbildung 3-19 Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Oranienburg³⁴

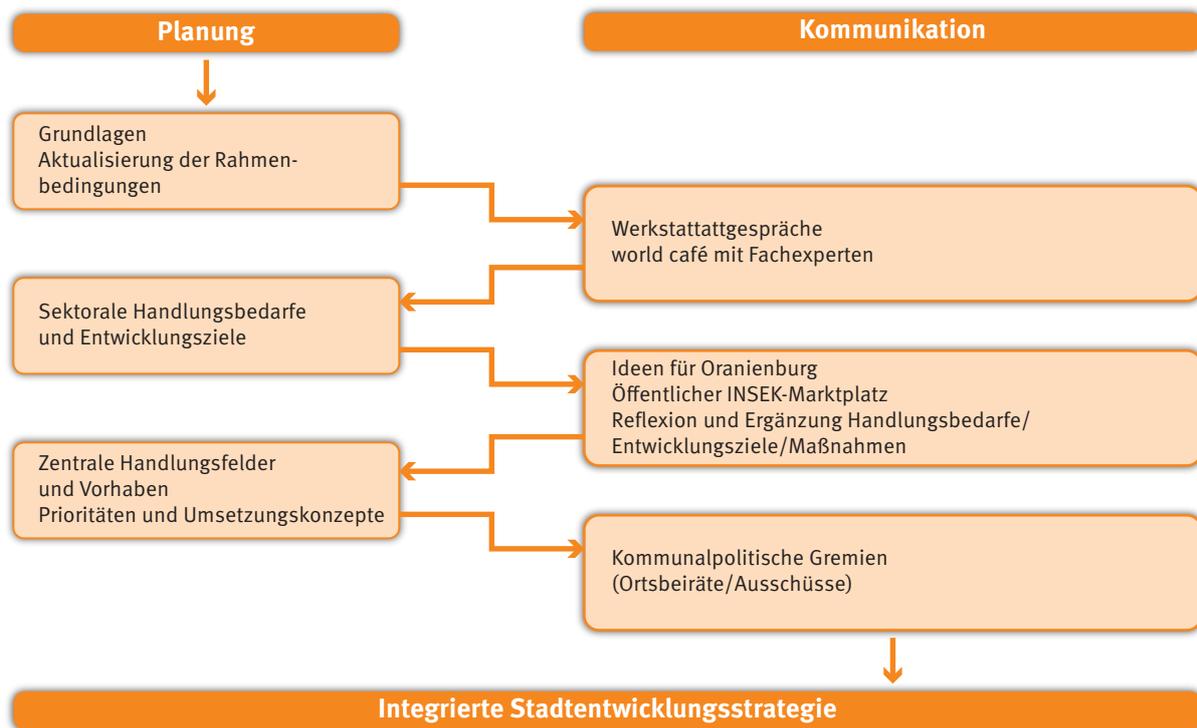
Der aktuell gültige Flächennutzungsplan der Stadt Oranienburg wurde im Jahr 2009 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Seitens der Genehmigungsbehörde - dem Landkreis Oberhavel - wurde seinerzeit ein umfangreicher Überarbeitungsbedarf angemerkt und Auflagen erteilt, so dass der Flächennutzungsplan nochmals angepasst wurde. Seit dem Jahr 2012 liegt dieser nun in aktueller, aber noch nicht rechtswirksamer Fassung vor. Unter folgendem Link kann er online eingesehen werden:

- <http://www.mapvertise.de/oranienburg/index.html> (letzter Zugriff: 28.03.2014)

3.8.2 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK)

Neben dem Flächennutzungsplan stellt das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK) ein weiteres gesamtstädtisches Planwerk dar. Mit diesem werden Ziele und Aufgaben der Stadt- und Wirtschaftsentwicklung der gesamten Stadt Oranienburg betrachtet.

³⁴ **Stadt Oranienburg:** Flächennutzungsplan | Karte | Oranienburg 2013 (online verfügbar unter: http://www.mapvertise.de/oranienburg/Bilder/Oranienburg_FNP_Karte.pdf | letzter Zugriff: 27.03.2014)



© eigene Darstellung | Grundlage: complan 2013

Abbildung 3-20 Ablauf bei der Erstellung des INSEK der Stadt Oranienburg³⁵

Das INSEK der Stadt Oranienburg wurde in den Jahren 2013/2014 überarbeitet. Der Planungshorizont liegt dabei im Jahr 2030. Der Ablauf bei der Erarbeitung des neuen INSEKs kann der Abbildung 3-20 entnommen werden. Es werden die folgenden Themenfelder näher untersucht:

- Baustruktur | Stadtgestalt | öffentlicher Raum
- Wohnen | Wohnumfeld
- Verkehr | technische Infrastruktur
- Bildung | Soziales
- Wirtschaft | Beschäftigung
- Kultur | Tourismus | Marketing
- Energie | Umwelt | Altlasten

Für jedes dieser Themenfelder wird eine SWOT-Analyse³⁶ durchgeführt und zentrale Handlungsfelder mit entsprechenden Maßnahmen herausgearbeitet. Nachfolgend sind die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken für den Themenkomplex »Verkehr und technische Infrastruktur« dargestellt.

³⁵ **complan Kommunalberatung:** Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) Oranienburg | Fortschreibung bis zum Jahr 2030 | Entwurf | im Auftrag der Stadt Oranienburg | Potsdam 2013

³⁶ SWOT = Strength, Weakness, Oportunity, Threat (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken)



© eigene Darstellung | Grundlage: complan 2013

Abbildung 3-21 Ergebnisse der INSEK-SWOT-Analyse für den Themenbereich »Verkehr und technische Infrastruktur«³⁷

3.8.3 Lärmaktionsplan (LAP)

Verkehr und Lärm sind eng miteinander verbunden. Je mehr Verkehr auf den Straßen vorhanden ist, desto höher sind die Schallimmissionen bei den umliegenden Nutzungen. Um diesen Sachverhalt bei der städtischen Planung in einer angemessenen Form zu berücksichtigen, werden in regelmäßigen Abständen sogenannte Lärmaktionspläne aufgestellt, die von Seiten der Europäischen Union vorgeschrieben sind. Diese analysieren die momentane schalltechnische Situation und geben Empfehlungen für die Minderung der Schallimmissionen im Bereich von schützenswerten Nutzungen. Die dabei vorgeschlagenen Maßnahmen haben einen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen. Andersherum hat auch die Verkehrsentwicklungsplanung mit ihren Maßnahmen einen Einfluss auf die schalltechnische Situation im jeweiligen Untersuchungsraum. Insofern sind enge Abstimmungen beider Planwerke unabdingbar.

Grundsätzlich handelt es sich beim Lärmaktionsplan um ein dem Verkehrsentwicklungsplan nachgelagertes Planungsinstrumentarium (siehe Abbildung 3-4). Der Lärmaktionsplan (2. Stufe) der Stadt Oranienburg wurde 2014 beschlossen. Die Ziele beider Pläne sollten also miteinander konform laufen, wenngleich der LAP nur auf aktuellen Verkehrsaufkommen aufbaut und hieraus entsprechende Maßnahmen formuliert, wohingegen der VEP darüber hinaus auch prognostische Entwicklungen in die Betrachtungen mit einbezieht.

³⁷ **complan Kommunalberatung:** Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) Oranienburg | Fortschreibung bis zum Jahr 2030 | Entwurf | im Auftrag der Stadt Oranienburg | Potsdam 2013

Der im Jahr 2009 beschlossene LAP der Stadt Oranienburg³⁸ führt die folgenden Problem- bzw. Konfliktbereiche auf:

- B 96n (Ortsumfahrung)
- Germendorfer Allee (B 273)
- Berliner Straße
- Bernauer Straße (B 273)
- Sachsenhausener Straße
- Breite Straße / Havelstraße (B 273)
- Saarlandstraße
- Kremmener Straße (B 273)
- Chausseestraße / Granseer Straße
- Walther-Bothe-Straße
- Straße der Einheit
- Lehnitzstraße

Zur Minderung der schalltechnischen Beeinträchtigungen werden u. a. die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- Erweiterung des ÖPNV-Systems
- Verbesserung des Radverkehrsnetzes
- Verbesserung der Bedingungen für den Fußgängerverkehr
- Verbesserung des P+R und B+R Angebots
- Sanierung von mangelhaften Gehwegoberflächen
- Immissionsgünstige Stadtentwicklung
- Verstetigung des Verkehrs
- Erneuerung von Fahrbahnoberflächen
- aktiver / passiver Schallschutz

Einige dieser Maßnahmen sind bereits umgesetzt worden. Zur Verbesserung der Bedingungen des Fußverkehrs wurden z. B. im Zuge von Straßenumbaumaßnahmen eine Reihe von Querungshilfen eingerichtet. Auch wurden z. B. im Bereich der Ortseinfahrten Umgestaltungen des Straßenraums mittels Mittelinseln vorgenommen, um die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs bei der Einfahrt in den Ort zu reduzieren. Ebenso wurden an den Knotenpunkten Berliner Straße / Saarlandstraße und Sachsenhausener

³⁸ **Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger:** Lärmaktionsplan für die Stadt Oranienburg | im Auftrag der Stadt Oranienburg | Dresden 2009 (online verfügbar unter: http://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/100113_obg_lapendbericht.pdf | letzter Zugriff: 02.06.2014)

Straße / Rungestraße weitere Kreisverkehrsplätze errichtet. Einige der o. g. Straßenzüge wurden in der Zwischenzeit saniert bzw. umgebaut. Dies betrifft z. B. die Saarlandstraße (nordwestlich der Berliner Straße) wie auch die Lehnitzstraße.

Auf der anderen Seite bestehen in einigen Bereichen die seinerzeit festgestellten Mängel bzw. Probleme weiterhin. So hat sich die Parksituation am Bahnhof Oranienburg trotz Erweiterungen des P+R-Angebots nur geringfügig verbessert. Beim Radverkehr (B+R) herrschen nahezu unveränderte Verhältnisse. Auch wurden die im LAP 2009 vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen entlang einiger der o. g. Straßenzüge bisher nicht umgesetzt.

Der Bericht zum Lärmaktionsplan der zweiten Stufe³⁹ führt die in der Abbildung 3-22 dargestellten Lärmbrennpunkte auf. Es zeigt sich, dass eine Reihe der bereits im LAP aus dem Jahr 2009 enthaltenen Problembereiche aus schalltechnischer Sicht weiterhin Mängel aufweisen.

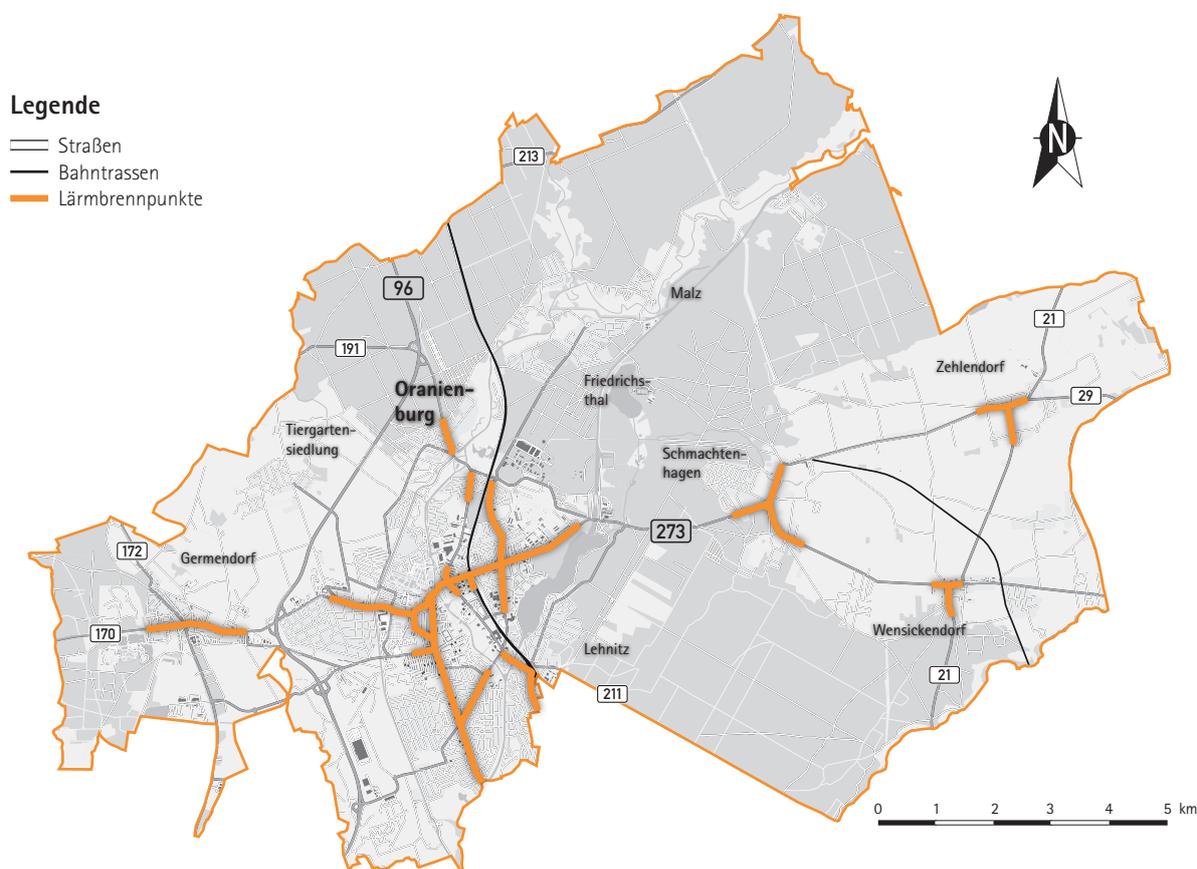


Abbildung 3-22 Lärmbrennpunkte in der Stadt Oranienburg

3.8.4 ÖPNV-Konzept

In Ergänzung zum Nahverkehrsplan des Landkreises Oberhavel hat die Stadt Oranienburg ein ÖPNV-Konzept erarbeiten lassen. Hinsichtlich des bestehenden Angebots innerhalb des Stadtgebiets werden die folgenden Punkte näher beleuchtet und entsprechende Defizite aufgezeigt:

³⁹ LK Argus GmbH: Fortschreibung der Lärmaktionsplanung für die Stadt Oranienburg 2013/2014 | Endbericht | Stand: Oktober 2014 | im Auftrag der Stadt Oranienburg | Berlin 2014

▪ **Erschließungsqualität**

Die Beurteilung der Erschließungsqualität erfolgt anhand der Einzugsbereiche der Haltestellen. Für Bushaltestellen im Kernstadtbereich werden Einzugsradien von 300 bis 500 m beim Busverkehr definiert. In den Ortsteilen betragen die Radien einheitlich 500 m. Für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) betragen die Radien einheitlich 800 m.

In der Kernstadt werden fünf Bereiche identifiziert, die entsprechende Defizite bei der Erschließung durch den ÖPNV aufweisen. Hinzu kommen sechs Bereiche in den Ortsteilen Germendorf, Lehnitz, Schmachtenhagen und Wensickendorf.

▪ **Verbindungsqualität**

Die Bewertung der Verbindungsqualität erfolgt mithilfe eines Reisezeitvergleichs zwischen ÖPNV und MIV von den verschiedenen Ortsteilen / Bezirken der Kernstadt hin zum Zentrum bzw. zum Bahnhof. Dabei gilt ein Verhältnis von ≤ 1 als sehr gut und zwischen 1 und 1,5 als akzeptabel. Bei einem Verhältnis von $> 1,5$ sinkt die Akzeptanz bei den Fahrgästen des ÖPNV deutlich ab.

Wie in Tabelle 3-1 zu sehen ist, wird bei der überwiegenden Anzahl der Bezirke / Ortsteile eine nicht akzeptable Verbindungsqualität festgestellt - d. h., dass das Reisezeitverhältnis bei 1,5 oder höher liegt. In nur 3 Fällen wird ein akzeptables Verhältnis der Reisezeiten ermittelt. Einzig die Verbindung von Lehnitz zum Zentrum bzw. Bahnhof der Kernstadt weist - aufgrund der direkten S-Bahnverbindung - ein sehr gutes Reisezeitverhältnis auf.

Tabelle 3-1 Reisezeitvergleich zwischen ÖPNV und MIV von den Ortsteilen / Bezirken ins Zentrum bzw. zum Bahnhof von Oranienburg

Relation ins Zentrum	Reisezeit ÖV	Reisezeit MIV	Verhältnis ÖV:MIV	Bewertung
Kernstadt (inkl. Sachsenhausen)				
Altstadt	4	3	1,3	➔
Eden	9	7	1,3	➔
Friedenthal	19	9	2,1	⬇
Mittelstadt	8	4	2,0	⬇
Neustadt	5	2	2,5	⬇
Sachsenhausen	8	5	1,6	⬇
Süd	13	6	2,2	⬇
Tiergartensiedlung	27	10	2,7	⬇
Ortsteile (seit 2003)				
Friedrichsthal	22	9	2,4	⬇
Germendorf	13	10	1,3	➔
Lehnitz	2	4	0,5	⬆
Malz	30	12	2,5	⬇
Schmachtenhagen	15	8	1,9	⬇
Wensickendorf	22	11	2,0	⬇
Zehendorf	30	14	2,1	⬇

Bewertung: ⬆ - sehr gut | ➔ - akzeptabel | ⬇ - nicht akzeptabel

▪ **Bedienungsqualität**

Für die Beurteilung der Bedienungsqualität werden die Betriebszeiten und Taktungen der einzelnen ÖPNV-Linien im Stadtgebiet analysiert und mit definierten Standards verglichen. In sieben Fällen werden dabei Defizite festgestellt. Diese werden sowohl werktags als auch am Wochenende registriert. Einzig für den Stadtteil

Eden sowie den Ortsteil Lehnitz können keine Defizite festgestellt werden. Das vorhandene Angebot ist in diesen beiden Fällen als ausreichend zu bewerten.

»Zentraler Verknüpfungspunkt des ÖPNV innerhalb des Stadtgebietes ist der Bahnhof in Oranienburg. Dort bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen den Buslinien untereinander sowie zum SPNV.«⁴⁰ Nahezu sämtliche Buslinien, die im Stadtgebiet verkehren, orientieren sich mit ihren Fahrzeiten am Schülerverkehr und berücksichtigen Anschlüsse von und zur Bahn bzw. S-Bahn am Bahnhof Oranienburg. Die Buslinie 824 verfügt zudem an den Bahnhöfen Hennigsdorf und Velten über Verknüpfungen zum SPNV.

Aus den Analysen wird folgender Handlungsbedarf abgeleitet:

- Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV
- Prüfung der Einrichtung zusätzlicher Haltestellen
- Verbesserung der Bedienungsqualität im Kernstadtbereich
- Verbesserung der Bedienungsqualität in den Ortsteilen
- Verbesserung der Bedienungsqualität im Abendverkehr
- Überprüfung des ÖPNV-Angebots hinsichtlich der bestehenden Nachfrage | ggf. Umstellen auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (RufBus) in Tagesrandlagen
- Verbesserung der Verbindungsqualität durch direkte Linienführung
- Ausrichtung der Buslinien am Bahnhof Oranienburg auf das Angebot des SPNV und Verknüpfung der Buslinien untereinander
- Vermeidung von Stich- und Schleifenfahrten mit Wartezeiten
- Weiterführung des Ausbaus von Haltestellen mit Hochborden, Leitstreifen, Wartehalle und Sitzmöglichkeiten sowie Dynamischer Fahrgastinformation
- Ausstattung von Haltestellen mit zusätzlichen Informationen (z. B. zum Tarif, Umgebungspläne)
- Prüfen geeigneter Maßnahmen zur Busbeschleunigung im Stadtgebiet
- Prüfen der Einrichtung ausreichender Abstell- und Wartepositionen am Bahnhof Oranienburg

Zur Verbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebots in Oranienburg werden im Zuge des ÖPNV-Konzepts zwei Grundvarianten erarbeitet:

▪ **Grundvariante 1**

Die Grundlage bildet das bestehende ÖPNV-Angebot. Durch punktuelle Einzelmaßnahmen sollen bestehende Linien weiterentwickelt und so eine Verbesserung der Angebotsstruktur erreicht werden. Die Maßnahmen sehen z. B. die Errichtung zusätzlicher Haltestellen sowie die Einrichtung eines ÖPNV-Angebots in Lehnitz vor. Ferner sollen die Verknüpfungen am Bahnhof Oranienburg und Sachsenhausen geprüft und ggf. optimiert werden. Optional sind Maßnahmen zur Verbesserung der Bedienungsqualität im Kernstadtbereich vorgesehen. Ergänzt werden sollen diese organisatorischen Maßnahmen durch infrastrukturelle Maßnahmen wie den Ausbau von Haltestellen oder die Beschleunigung des ÖPNV. Für die Linie 813 wird aufgrund der vergleichsweise geringen Nachfrage die Umstellung auf ein RufBus-System vorgeschlagen⁴¹.

⁴⁰ LK Argus GmbH: ÖPNV-Konzept für die Stadt Oranienburg | Zwischenbericht | Seite 26 | im Auftrag der Stadt Oranienburg | Berlin 2009

⁴¹ dieses wurde zwischenzeitlich bereits umgesetzt

- **Grundvariante 2**

Die Grundvariante 2 sieht die Entwicklung von bausteinartigen Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots vor. Es wird die Einrichtung von vier neuen Buslinien vorgeschlagen. Ferner sollen auch bei dieser Variante neue Haltestellen sowie die Einrichtung eines ÖPNV-Angebots in Lehnitz vor. Darüber hinaus wird auch für den Bereich Tiergartensiedlung, Kolonie Eintracht und Astenweg/Hinter dem Schloss die Einrichtung eines ÖPNV-Angebots vorgeschlagen. Auch bei der Grundvariante 2 soll die Verknüpfung am Bahnhof Oranienburg optimiert und am Bahnhof Sachsenhausen zumindest geprüft werden. Die Beschleunigung von Buslinien sowie der weitere Ausbau von Haltestellen sind ebenso auch in der Grundvariante 2 enthalten wie die Umstellung der Linie 813 auf ein RufBus-System.

Die Oberhavel Holding Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH (OHBV) - zuständig für den übrigen ÖPNV im Landkreis Oberhavel sowie die Erarbeitung des Nahverkehrsplans - äußerte sich in einem Schreiben vom 02.08.2011 zum ÖPNV-Konzept der Stadt Oranienburg wie folgt:

- **Grundvariante 1**

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließungswirkung werden von der OHBV unterstützt. Die angedachte Verbesserung der Verbindungsqualität - insbesondere im Bereich des Bahnhofs Oranienburg - lässt sich mit dem bestehenden Angebot nicht realisieren. Die Einrichtung eines 30-Minuten-Takts zwischen dem Bahnhof Oranienburg und der Gedenkstätte Sachsenhausen würde die An- und abreise für Touristen erleichtern und die Verknüpfung an den Bahnhöfen Oranienburg und Sachsenhausen verbessern. Die OHBV schlägt dazu vor, dass die Stadt Oranienburg im Rahmen eines Pilotprojekts die damit verbundenen Aufwendungen vorfinanziert. Der Ausbau der Haltestellen wird befürwortet. Hierfür stünden finanzielle Zuwendungen des Landkreises im Rahmen der Förderrichtlinie für Bau- und Ausbaumaßnahmen an Verknüpfungs- und zugangsanlagen im Bereich des übrigen ÖPNV an. Gleiches gilt auch für ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen.

- **Grundvariante 2**

Die Umsetzung der Grundvariante 2 erachtet die OHBV grundsätzlich aus verschiedenen Gründen als problematisch. Ein zentraler Kritikpunkt sind nach Ansicht der OHBV die damit gefährdeten Umsteigeverbindungen für den Schülerverkehr. Für die Einrichtung von RufBussen in den Randzeiten auf den Linien 804, 805 sowie 821 schlägt die OHBV eine Bedarfsanalyse im Zuge eines Pilotprojekts vor.

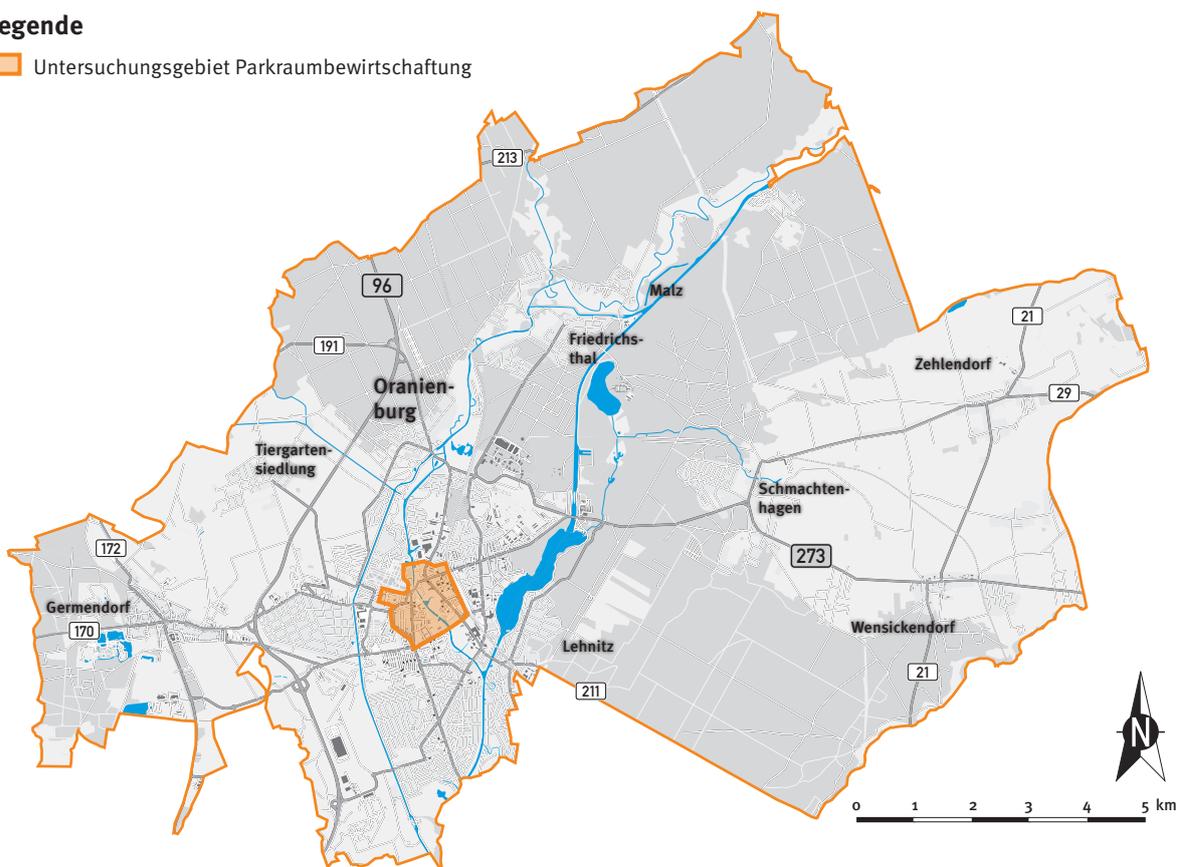
3.8.5 Parkraumbewirtschaftungskonzept für den innerstädtischen Bereich

Für den Kernstadtbereich von Oranienburg wurde im Mai 2014 ein Parkraumbewirtschaftungskonzept⁴² erarbeitet (siehe Abbildung 3-23). Neben einer allgemeinen Analyse des vorhandenen Parkraumangebots und der Nachfrage wurde die Auslastung der verschiedenen Stellplatzanlagen untersucht.

⁴² LK Argus GmbH: Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt von Oranienburg | Bericht | im Auftrag der Stadt Oranienburg | Berlin 2014

Legende

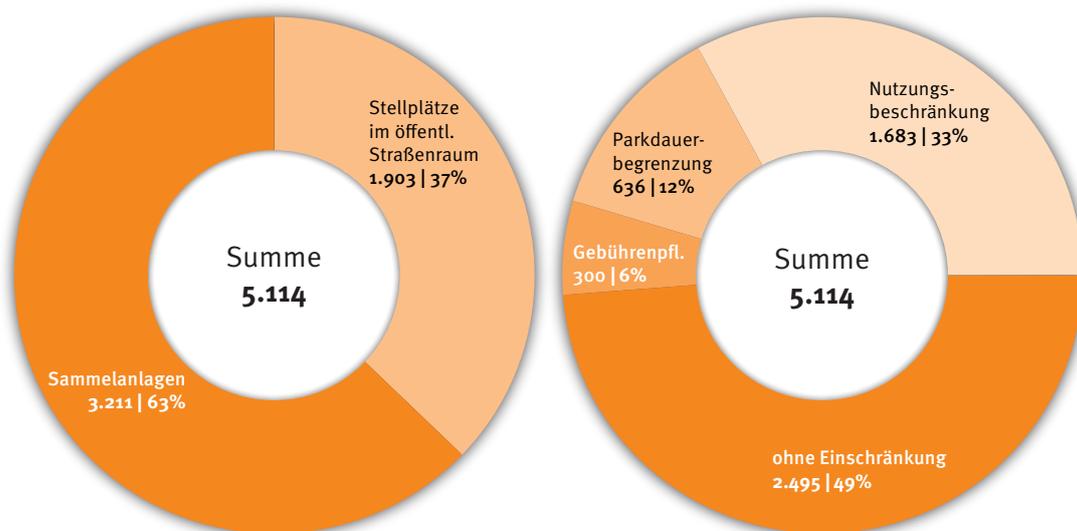
 Untersuchungsgebiet Parkraumbewirtschaftung



© eigene Darstellung | Grundlage: LK Argus 2014

Abbildung 3-23 Untersuchungsgebiet für das Parkraumbewirtschaftungskonzept der Stadt Oranienburg

Zum Zeitpunkt der Erhebung (2012) stehen demnach im Innenstadtbereich von Oranienburg ca. 5.100 Stellplätze zur Verfügung (siehe Abbildung 3-24). Davon entfallen ca. 37 % auf Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Die übrigen ca. 63 % stehen in Form von Sammelanlagen (z. B. Kundenparkplätze von Einzelhandelseinrichtungen) zur Verfügung. Der geringste Teil (ca. 6 %) der Stellplätze wurde zum Zeitpunkt der Erstellung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts mittels Parkgebühren bewirtschaftet. Weitere 12 % der Stellplätze unterliegen einer Parkdauerbeschränkung. Ein Drittel der ca. 5.100 Stellplätze unterliegt einer Nutzungsbeschränkung. Etwa die Hälfte und damit der überwiegende Teil (ca. 49 %) der Stellplätze wird bisher nicht bewirtschaftet.



© eigene Darstellung | Grundlage: LK Argus 2014

Abbildung 3-24 Stellplatzangebot in der Innenstadt von Oranienburg

»Berücksichtigt wurden alle öffentlichen Abstellstände im Straßenraum und in den Sammelanlagen sowie private, aber öffentlich zugängliche Sammelanlagen ab einer Größe von 20 Stellplätzen (z. B. Kundenparkplätze). Private Stellplätze mit genau angegebener Reservierung, z.B. für ein bestimmtes Kraftfahrzeug, wurden nicht betrachtet.«⁴³ Aufgrund von Baumaßnahmen war das Stellplatzangebot zum Zeitpunkt der Erhebung eingeschränkt.

Die Analyse der Parkraumnachfrage ergab, dass tagsüber ca. 72 % der öffentlich zugänglichen Stellplätze belegt sind. Im Nachtzeitraum reduziert sich der Wert auf ca. 14 %. Im öffentlichen Straßenraum fällt die Auslastung merklich höher aus. Am Tag wird ein Wert von bis zu 85 % und in der Nacht von bis zu 51 % erreicht. Von den bewirtschafteten Stellplätzen sind insbesondere diejenigen mit Parkscheibe stark nachgefragt. Die Auslastung liegt dort bei bis zu 90 %, wohingegen die gebührenpflichtigen Stellplätze lediglich zu 59 % ausgelastet waren.

Die Auswertung der Parkraumbelugung zeigt im Wesentlichen folgendes:

- Die durchschnittliche Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet liegt bei 40 bis 59 %.
- An Werktagen fällt der Parkraumbelugungsgrad tagsüber (11 Uhr) mit ca. 59 % am höchsten aus. In der Nacht (03 Uhr) sowie am Wochenende (Samstag 11 Uhr) liegt die Auslastung bei »nur« 40 bis 46 %.
- Der öffentliche Straßenraum ist höher ausgelastet als die Sammelanlagen. Zudem weist er tags und nachts mit 66 bzw. 68 % nahezu identische Belegungsgrade auf. An Samstagen liegt der Wert bei leicht reduzierten 61 %. Für die Sammelanlagen wurden werktags Belegungsgrade zwischen 55 und 23 % ermittelt. Am Samstag fällt deren Auslastung mit ca. 36 % nahezu halb so hoch aus, wie im öffentlichen Straßenraum.
- Die Auslastung verteilt sich ungleichmäßig im Straßenraum. Einzelne Straßenabschnitte weisen eine hohe bis sehr hohe Auslastung auf. Vereinzelt lässt sich die Nachfrage mit dem bestehenden Angebot nicht mehr abdecken.

43 LK Argus GmbH: Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt von Oranienburg | Bericht | Seite 2 | im Auftrag der Stadt Oranienburg | Berlin 2014

Als Gebiete mit einer hohen Parkraumnachfrage und einer damit verbunden hohen Auslastung der vorhandenen Stellplatzanlagen wurden die folgenden Bereiche identifiziert:

- Bahnhof Oranienburg
- Bernauer Straße
- Rudolf-Grosse-Straße (südl. Landratsamt)

Bei der Analyse der Parkdauer wurde nach folgenden Nutzergruppen unterschieden:

- Gebietsfremde Langparker (z. B. Beschäftigte)
- Gebietsfremde Kurzparker (z. B. Kunden und Besucher)
- Bewohner

Die Auswertungen zeigen, dass die Bewohner zwischen 29 und 65 % der parkenden Fahrzeuge stellen. Die gebietsfremden Langparker haben einen Anteil von 11 bis 45 %. Kunden und Besuchern (gebietsfremde Kurzparker) haben einen Anteil von 22 bis 28 %.

Gebietsfremde Langparker zeigen sich insbesondere im Nordwesten des Untersuchungsgebiets (56 %). Ihr Anteil erreicht in allen untersuchten Teilbereichen gegen 13 Uhr seinen Höhepunkt und nimmt zum Abend hin ab. Der Anteil der Bewohner erreicht im Gegenzug um 11 Uhr seinen Tiefststand. Dabei werden hier die höchsten Auslastungen im südwestlichen Bereich des Untersuchungsgebiets (83 %) festgestellt.

Das Parkraumbewirtschaftungskonzept schlägt die Einrichtung zweier Parkraumbewirtschaftungszonen vor (siehe Abbildung 3-25). Die »Parkzone West« erstreckt sich in West-Ost-Richtung von der Elisabethstraße und der Julius-Leber-Straße im Westen über die Berliner Straße bis hin zur Havel im Osten. In Nord-Süd-Richtung reicht die »Parkzone West« vom Schlossplatz im Norden bis zur Walter-Bothe-Straße im Süden. Die »Parkzone Ost« reicht in West-Ost-Richtung von der Havel bis zur Bahntrasse (Berlin ◀ ▶ Rostock/ Stralsund). In Nord-Süd-Richtung reicht sie von der Rungestraße über die Bernauer Straße bis hin zur Dr.-Heinrich-Byk-Straße.

Als am besten geeignete Bewirtschaftungsform für diese beiden Parkraumbewirtschaftungszonen wird eine Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung vorgeschlagen. Anwohner sowie Gewerbetreibende dieser Bereiche sind durch den Erwerb entsprechender Vignetten (Bewohnerparkausweis oder Ausnahmegenehmigung) von der Gebührenpflicht »ausgenommen« und werden von einer entsprechenden Maßnahme nicht negativ beeinträchtigt. Es wird davon ausgegangen, dass sich der Anteil gebietsfremder Langparker durch eine solche Maßnahme deutlich reduzieren wird. Dies erhöht die Parkchancen für Bewohner und Besucher. Die bestehenden Bewirtschaftungszeiten von 08 bis 18 Uhr sollen beibehalten bleiben. Ebenso sollen die ersten 15 Minuten weiterhin kostenfrei sein. Für eine Parkdauer von einer Stunde soll künftig ein Euro erhoben werden.

Legende

- Untersuchungsgebiet Parkraumbewirtschaftung
- Parkraumbewirtschaftungszone West
- Parkraumbewirtschaftungszone Ost

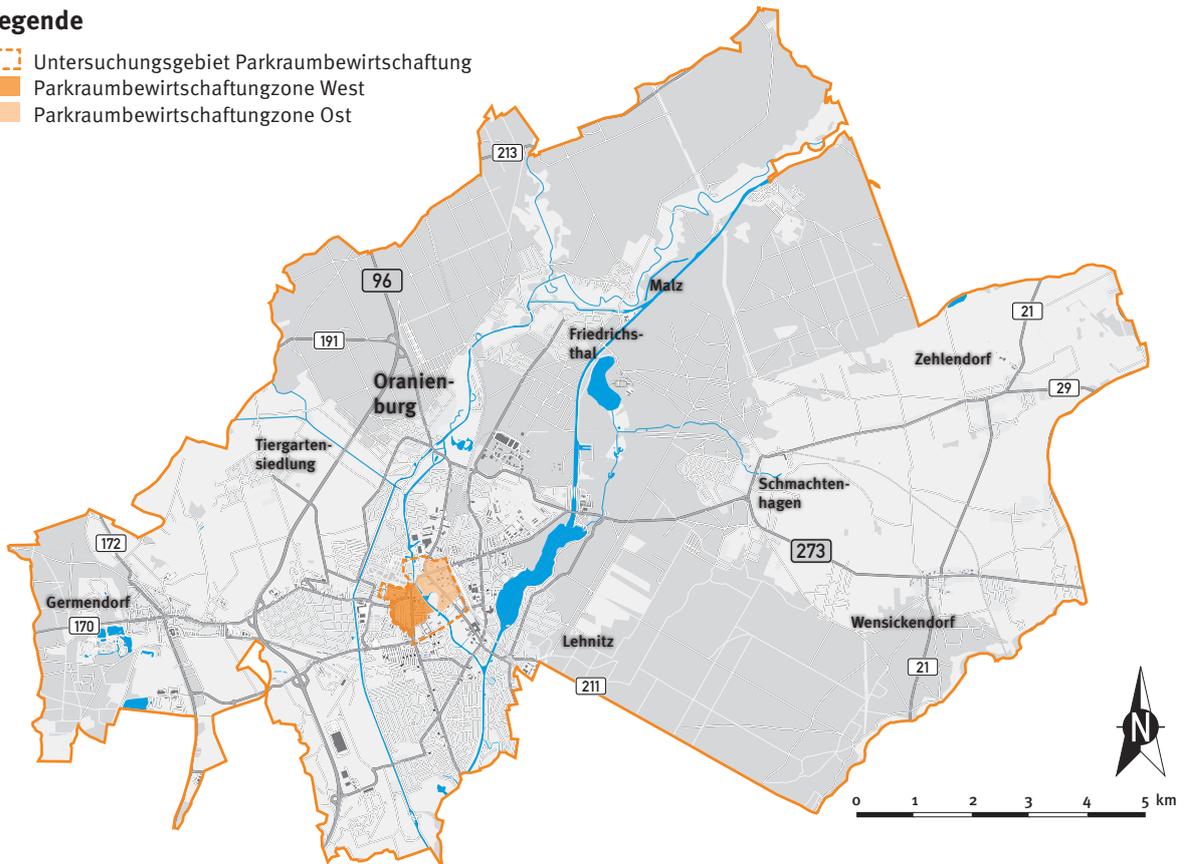


Abbildung 3-25 Lage der Parkraumbewirtschaftungszonen

4 Analyse und Bewertung der derzeitigen Situation

Für die Erstellung / Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans sind zunächst die bestimmenden Eingangsgrößen einer Bestandsanalyse zu unterziehen. Neben der Verkehrsinfrastruktur selbst haben weitere Faktoren wie die demografische Entwicklung, die Wirtschaft und andere einen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen. Sie sollen im Folgenden analysiert werden. Entsprechende Mängel an der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur werden - sofern vorhanden - identifiziert und benannt.

4.1 Stadtstruktur

Mit der Brandenburgischen Gemeindegebietsreform im Jahr 2003 erfolgten eine Reihe von strukturellen Veränderungen in ganz Brandenburg, welche auch Auswirkungen auf die Stadt Oranienburg hatten. Die bis dahin im Amt »Oranienburg-Land« gemeinsam zusammengefassten und verwalteten Gemeinden:

- Friedrichsthal
- Germendorf
- Lehnitz
- Malz
- Schmachtenhagen
- Wensickendorf und
- Zehlendorf

wurden in die amtsfreie Stadt Oranienburg als Ortsteile eingegliedert^{44,45}. Das Stadtgebiet vervierfachte sich damit nahezu von bisher ca. 4.600 ha auf knapp 16.000 ha⁴⁶

⁴⁴ **Ministerium des Inneren Brandenburg (MI | Hrsg.):** Die Gemeindegebietsreform in Brandenburg | Freiwillige Gemeindezusammenschlüsse 2003 | Potsdam 2014 (online verfügbar unter: [http://www.mi.brandenburg.de/sixcms/list.php?page=mi_sg_zusammenschlusse&sv\[topics246\]=51921&_grid=2003](http://www.mi.brandenburg.de/sixcms/list.php?page=mi_sg_zusammenschlusse&sv[topics246]=51921&_grid=2003) | letzter Zugriff: 31.03.2014)

⁴⁵ **Sachsenhausen:** Im Zuge der Eingliederung der ehemaligen Gemeinden erhielt auch das 1997 eingemeindete Sachsenhausen den Status eines Ortsteils.

⁴⁶ **Planergemeinschaft:** Flächennutzungsplan Oranienburg | Begründung | Stand: Januar 2008 | Überarbeitet Fassung März 2012 nach Einarbeitung der »Maßgaben und Auflagen« der höheren Verwaltungsbehörde | im Auftrag der Stadt Oranienburg | Berlin 2012 (online verfügbar unter: http://www.mapvertise.de/oranienburg/Bilder/Oranienburg_FNP_Text.pdf | letzter Zugriff: 31.03.2014)

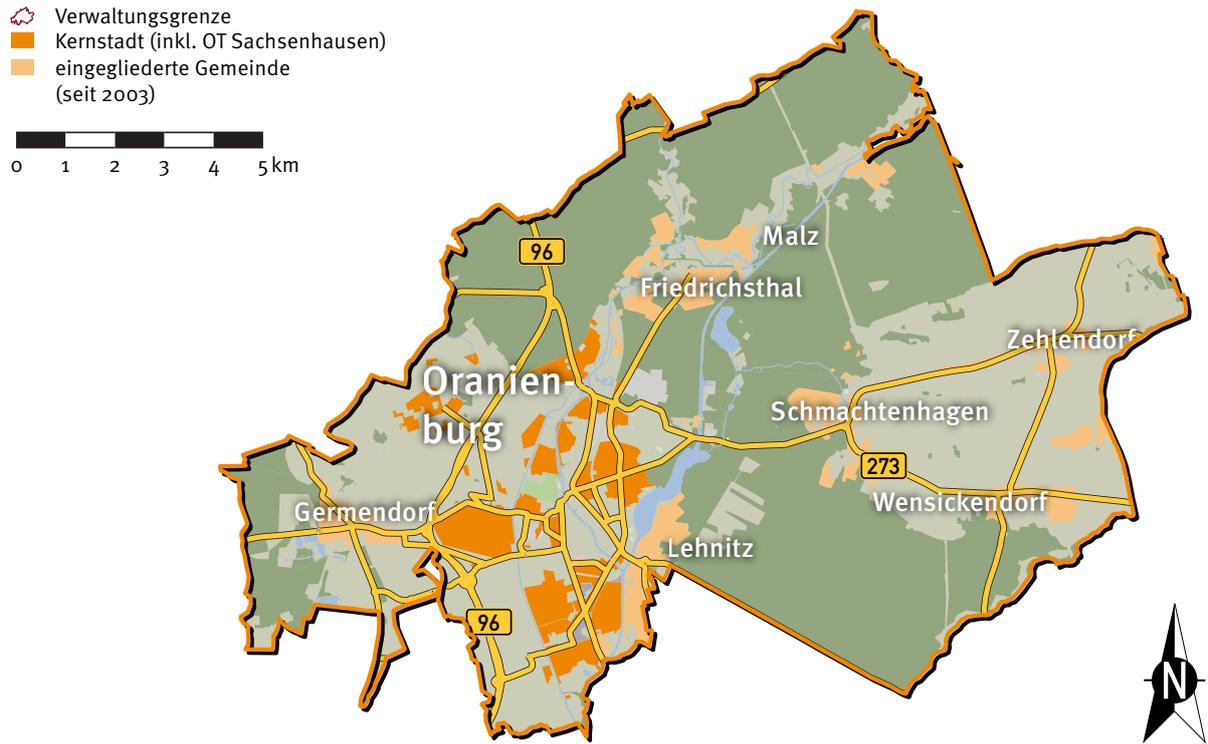


Abbildung 4-1 Kernstadt Oranienburg mit eingegliederten Gemeinden (seit 2003)

Neben der Untergliederung in Kernstadt und Ortsteile wird die Stadt Oranienburg von Seiten der Stadtverwaltung in mehrere sogenannte Siedlungsbezirke unterteilt (siehe Abbildung 4-2). Für jeden dieser liegen Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen aus dem Jahr 2013 vor.

Verkehrsbezirke

■ Kernstadt (inkl. OT Sachsenhausen)

- ① Tiergartensiedlung
- ② Sachsenhausen
- ③ Friedenthal
- ④ Eintracht Orania
- ⑤ Eichendorff-Siedlung
- ⑥ Eden
- ⑦ Chausseestraße
- ⑧ Nord-Ost
- ⑨ Zukunft
- ⑩ Friedenthaler Brücke
- ⑪ Mittelstadt Nord
- ⑫ Neustadt-Nord
- ⑬ Altstadt
- ⑭ Altstadt-Süd
- ⑮ Mittelstadt-Süd
- ⑯ Neustadt-Süd
- ⑰ Bernauer Straße
- ⑱ Weiße Stadt
- ⑲ Robert-Koch-Straße
- ⑳ Süd-Zentralbereich
- ㉑ Oranienburg-Süd
- ㉒ Annahof-Wilhelmsthal
- ㉓ Teerofen
- ㉔ Anglersiedlung

■ Germendorf

- ㉕ Germendorf

■ Lehnitz

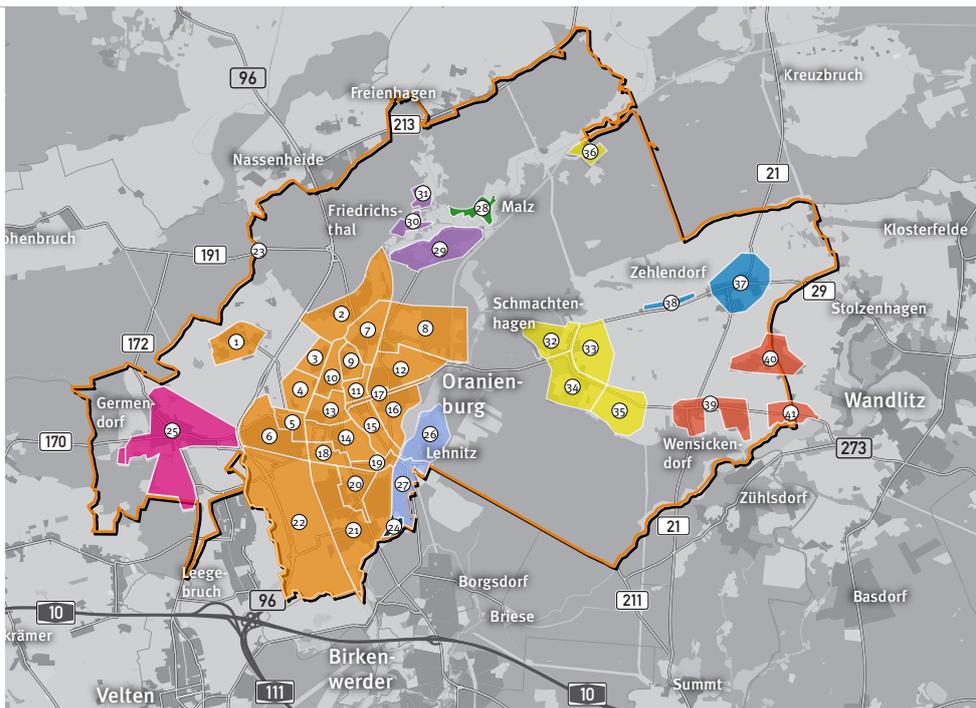
- ㉖ Lehnitz-Nord
- ㉗ Lehnitz-Süd

■ Malz

- ㉘ Malz

■ Friedrichsthal

- ㉙ Friedrichsthal
- ㉚ Neu-Friedrichsthal
- ㉛ Dameswalde



■ Schmachtenhagen

- ㉜ Schmachtenhagen-West
- ㉝ Schmachtenhagen-Mitte
- ㉞ Schmachtenhagen-Süd
- ㉟ Schmachtenhagen-Ost
- ㊱ Bernöwe

■ Zehlendorf

- ㊲ Zehlendorf
- ㊳ Schmachtenhagener Straße

■ Wensickendorf

- ㊴ Wensickendorf
- ㊵ Triftweg
- ㊶ Rahmer See



Abbildung 4-2 Siedlungsbezirke der Stadt Oranienburg

4.2 Bevölkerung / Demografie

Seit der Wiedervereinigung Deutschlands hat die Stadt Oranienburg bis zum jetzigen Zeitpunkt ein stetiges Bevölkerungswachstum verzeichnet. Bezogen auf die Einwohnerzahl des Jahres 1990 (37.111 Ew⁴⁷) liegt das Wachstum bisher bei ca. 15 % (2013: 42.610 Ew | siehe Abbildung 4-3).

⁴⁷ Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV | Hrsg.): Übersicht zur Entwicklung der Wohnbevölkerung im gesamten Planungsraum Berlin-Brandenburg 1990 bis 2004 | Fachbeitrag Raumbewertung | Seite 71 | Potsdam 2005 (online verfügbar unter: http://www.lbv.brandenburg.de/dateien/stadt_wohnen/gesamt_entw_wohnbevoelkerung_1990_2004.pdf letzter Zugriff: 01.04.2014)

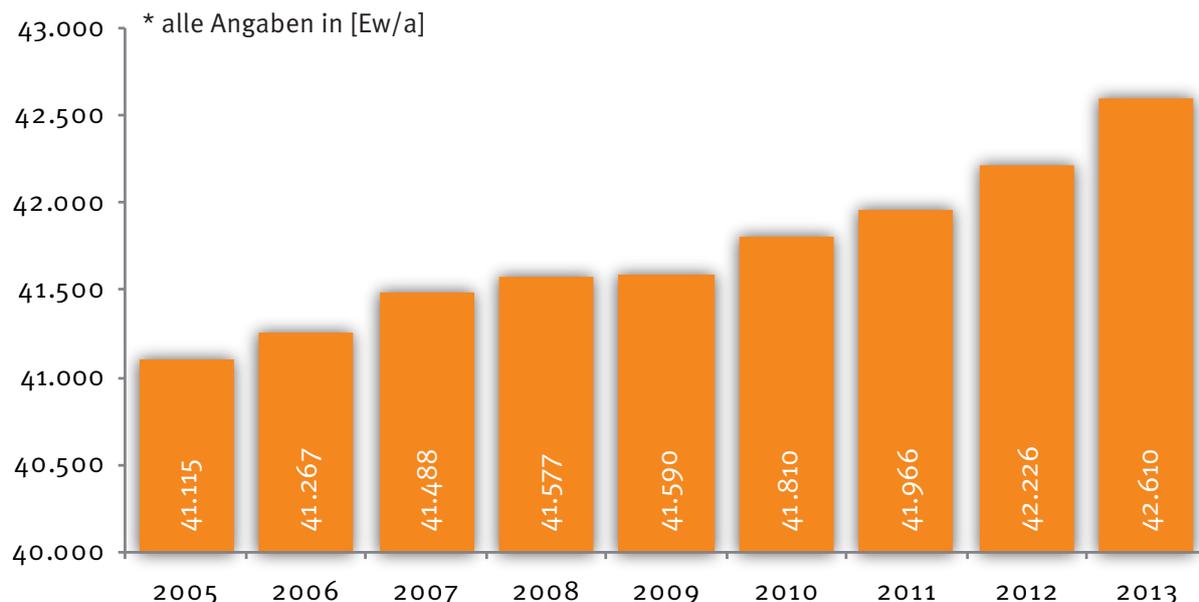


Abbildung 4-3 Zeitliche Entwicklung der Bevölkerungszahl der Stadt Oranienburg (2005 bis 2013)⁴⁸

In der Tabelle 4-1 ist die Verteilung der Bevölkerung auf die einzelnen Ortsteile sowie die Kernstadt dargestellt. Demzufolge lebt der überwiegende Teil der Bevölkerung (mehr als 70 %) in der Stadt Oranienburg. Auf die umliegenden Ortsteile entfallen in Summe weniger als 30 %. Die Ortsteile Malz, Wensickendorf und Zehlendorf weisen dabei mit jeweils weniger als 3 % die geringsten Anteile auf. Lehnitz weist mit ca. 7 % den höchsten Anteil der einzelnen Ortsteile auf.

Tabelle 4-1 Verteilung der Bevölkerung von Oranienburg auf die einzelnen Ortsteile und die Kernstadt im Jahr 2013⁴⁹

Stadt/Ortsteil	Einwohner absolut	Einwohner prozentual
Oranienburg (Kernstadt inkl. Sachsenhausen)	30.944	72,4
Friedrichsthal	2.058	4,8
Germendorf	1.844	4,3
Lehnitz	3.059	7,2
Malz	533	1,2
Schmachtenhagen	2.328	5,4
Wensickendorf	995	2,3
Zehlendorf	966	2,3
Summe	42.727	100

* Stand 31.12.2013 gemäß Einwohnermelderegister | keine Berücksichtigung der Ergebnisse der Zensuserhebung im Jahr 2011

⁴⁸ für die Jahre 2000 bis 2011:

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.): Bevölkerungsstand | Potsdam 2014 (online verfügbar unter: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/statis/login.do?guest=guest&db=BevBBBE> | letzter Zugriff am: 01.04.2014)

für die Jahre 2012 und 2013

Stadt Oranienburg: E-Mail von Herrn Dehler (Stadtplanungsamt) vom 04.09.2014

⁴⁹ **Stadt Oranienburg (Hrsg.):** Zahlen, Daten und Fakten zur Kreisstadt Oranienburg | Oranienburg 2014 (online verfügbar unter: <http://www.oranienburg.de/texte/seite.php?id=13066> | letzter Zugriff: 03.04.2014)

Die Wanderungsbilanz der vergangenen Jahre weist nahezu durchweg ein leichtes Plus auf, d. h. die Zahl der Zuzüge überwiegt die Fortzüge (siehe Abbildung 4-4). Einzig in den Jahren 2008 und 2009 ist die Bilanz annähernd ausgeglichen.



Abbildung 4-4 Wanderungssaldo der Stadt Oranienburg für die Jahre 2005 bis 2013⁵⁰

Dem bundesweiten Trend (siehe Kapitel 3.4) entsprechend ist auch für Oranienburg eine zunehmende Alterung der Bevölkerung zu beobachten. Dies zeichnet sich bereits bei der Betrachtung der Alterspyramide der Bevölkerung Oranienburgs im Vergleich der beiden Jahre 2005 und 2010 ab (siehe Abbildung 4-5).

Die Abbildung 4-5 lässt bei einer alleinigen Betrachtung der Alterspyramide für das Jahr 2006 vermuten, dass die Geburtenrate wieder einen Aufwärtstrend erfährt. Wie die Daten für das Jahr 2010 allerdings zeigen, stellt sich hier zumindest in den letzten Jahren wieder ein Gleichgewicht ein. Die Anzahl der Kinder der Jahrgänge unter 10 Jahren ist zumindest nahezu konstant.

⁵⁰ für die Jahre 2000 bis 2011:

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.): Bevölkerungsstand | Potsdam 2014 (online verfügbar unter: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/statis/login.do?guest=guest&db=BevBBBE> | letzter Zugriff am: 01.04.2014)

für die Jahre 2012 und 2013

Stadt Oranienburg: E-Mail von Herrn Dehler (Stadtplanungsamt) vom 19.11.2014

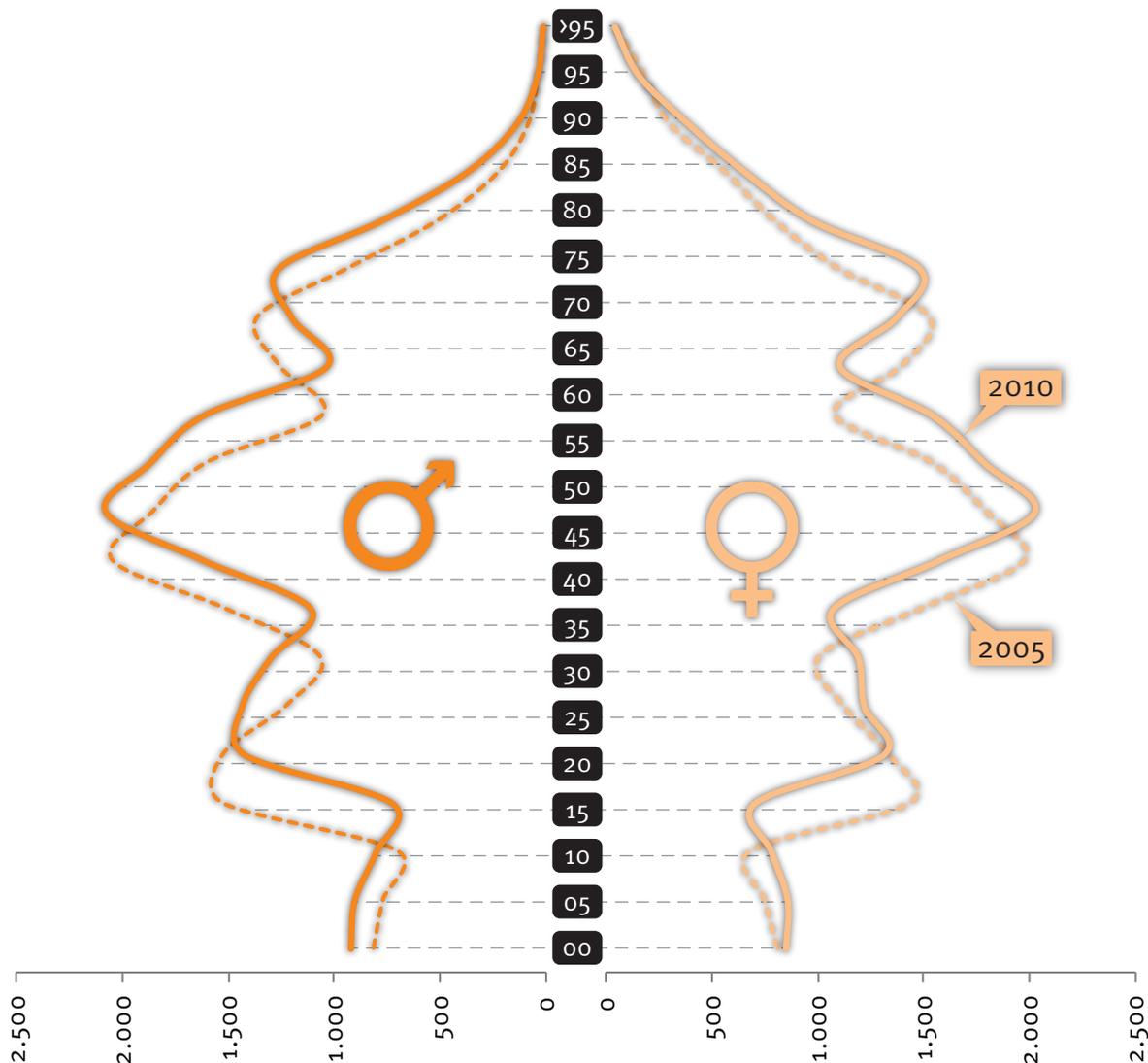


Abbildung 4-5 Alterspyramide der Stadt Oranienburg für die Jahre 2005 und 2010⁵¹

4.3 Bildung

Die Stadt Oranienburg verfügt über eine Vielzahl von Bildungseinrichtungen (siehe Abbildung 4-6), womit es seiner Funktion als Mittelzentrum gerecht wird. Diese verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet, wobei der Fokus auf der Kernstadt selbst liegt. Insbesondere die weiterführenden Schulen konzentrieren sich im Kernstadtbereich. In den umliegenden 2003 eingegliederten Gemeinden ist zumindest eine Kita vorhanden - im Fall von Friedrichsthal, Germendorf, Lehnitz und Schmachtenhagen darüber hinaus auch eine Grundschule (siehe Abbildung 4-6). Ferner reicht das Bildungsangebot in Oranienburg im Bereich der weiterführenden Schulen von Gesamtschulen über Oberstufenzentren bis hin zu Gymnasien.

⁵¹ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.): Bevölkerungsstand | Potsdam 2014 (online verfügbar unter: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/statis/login.do?guest=guest&db=BevBBBE> | letzter Zugriff am: 01.04.2014)

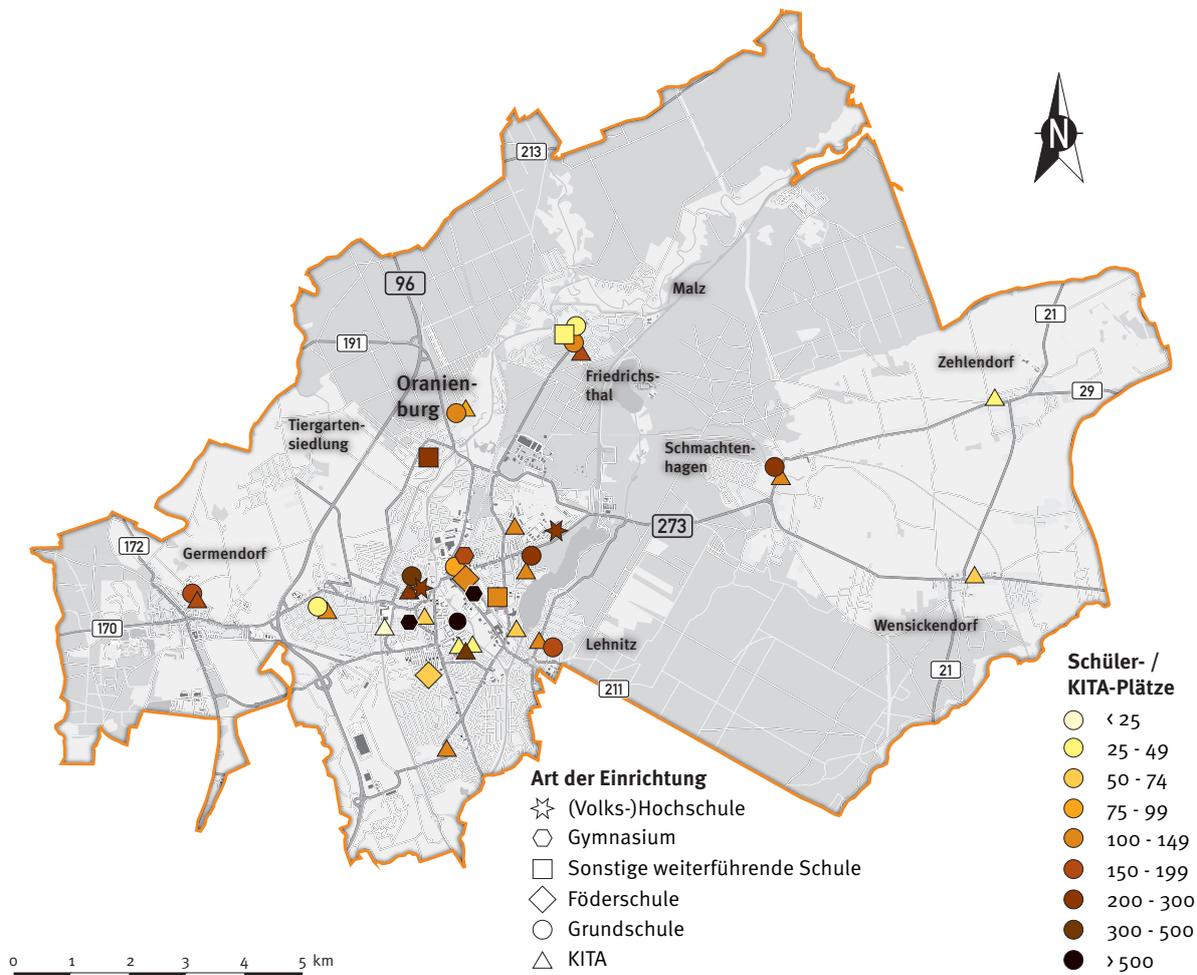


Abbildung 4-6 Bildungseinrichtungen

Wie in der Tabelle 4-2 zu sehen ist, fallen die Gesamtkapazitäten der verschiedenen Bildungseinrichtungen vergleichsweise hoch aus. Die größten Kapazitäten werden dabei bei Kitas, Grundschulen sowie weiterführenden Schulen erreicht. Die Kapazitäten der einzelnen Einrichtungen der verschiedenen Typen von Bildungseinrichtungen weisen dabei allerdings teils eine starke Bandbreite auf.

Tabelle 4-2 Übersicht der verfügbaren Kapazitäten der verschiedenen Bildungseinrichtungen⁵²

Einrichtungstyp	Anzahl	Gesamtkapazität [Kinder Schüler]	Spannweite Einzelkapazitäten [Kinder Schüler]
Kitas	19	2.082	20 ... 314
Grundschulen	11	2.191	28 ... 584
Förderschulen	2	188	73 ... 115
Gymnasien	3	1.472	193 ... 713
sonstige weiterführende Schulen	4	2.927*	42 ... 1.858*
Fach- und Volkshochschulen	2	423	155 ... 268

* Das Georg-Mendheim-Oberstufenzentrum verfügt über einen weiteren Standort in Zehdenick (Oberhavel). Die Schülerzahl bezieht sich auf beide Standorte und fällt damit höher aus.

4.4 Wirtschaft

»Die (brandenburgische) Landesregierung hat 2004 damit begonnen, ihre Förderpolitik regional und sektoral neu auszurichten und zu konzentrieren. ... Unter dem Motto „Stärken stärken“ hat die Landesregierung im November 2005 15 sogenannte Regionale Wachstumskerne (RWK) bestimmt.«⁵³

Zusammen mit den beiden benachbarten Städten Hennigsdorf und Velten bildet die Stadt Oranienburg den regionalen Wachstumskern OHV. Bei der Investitionsförderung im Land Brandenburg wird dabei der Fokus auf die folgenden »starken« Cluster mit hohem Innovations- und Wachstumspotenzial gelegt:

- Schienenverkehrstechnik
- Kunststoffe | Chemie
- Metall
- Biotech | Life Sciences
- Logistik

Dass die Neuausrichtung der Brandenburgischen Förderpolitik ein Schritt in die richtige Richtung ist, zeigt sich zum einen in den Ergebnissen eines Rankings von Focus Money, bei dem die Wirtschaftskraft deutscher Regionen miteinander verglichen wurde. Demnach ist der Landkreis Oberhavel der wirtschafts-

⁵² **Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM | Hrsg.):** Bildungsserver Berlin Brandenburg Schulporträts im Land Brandenburg | Im Auftrag des Ministeriums für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg (MBS) | Ludwigsfelde 2014 (online verfügbar unter: <http://www.bildung-brandenburg.de/schulportraits/index.php?id=70&schuljahr=2013&kreis=9&plz=16515&schulform=&jahrgangsstufe=o&traeger=o&submit=Suchen> | letzter Zugriff: 02.04.2014) (für schulische Einrichtungen)

Stadt Oranienburg (Hrsg.): Kitas | Oranienburg 2014 (online verfügbar unter: <http://www.bildung-brandenburg.de/schulportraits/index.php?id=70&schuljahr=2013&kreis=9&plz=16515&schulform=&jahrgangsstufe=o&traeger=o&submit=Suchen> | letzter Zugriff: 02.04.2014)

⁵³ **Landesregierung Brandenburg (Hrsg.):** Regionale Wachstumskerne in Brandenburg | Potsdam 2014 (online verfügbar unter: <http://www.stk.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.138294.de> | letzter Zugriff: 02.04.2014)

stärkste Landkreis der »Neuen Bundesländer«.^{54,55} Zum anderen wird dies auch deutlich, wenn ein Blick auf die Entwicklung bei den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsort in Brandenburg und Oranienburg geworfen wird (siehe Abbildung 4-7). Wird das Jahr 2005 - indem die Neuausrichtung der Brandenburgischen Förderpolitik beschlossen wurde - als Maßstab (100 %) herangezogen, so zeigt sich, dass Oranienburg von 2005 bis 2013 eine deutlich positive Entwicklung erfahren hat. Während in den Jahren 2000 bis 2003 leichte Rückgänge zu verzeichnen sind, steigt die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten seit dem konstant an. Eine Ausnahme bildet dabei der Zeitraum 2004/05. Im Zuge der Neuausrichtungen ist hier nochmals ein leichter Rückgang festzustellen. Für das gesamte Bundesland Brandenburg konnte mit der Fokussierung auf einzelne Wachstumskerne eine Kehrtwende eingeleitet werden. Seit dem Jahr 2005 entwickelt sich die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in Oranienburg dabei nochmals deutlich positiver als im gesamten Land Brandenburg.

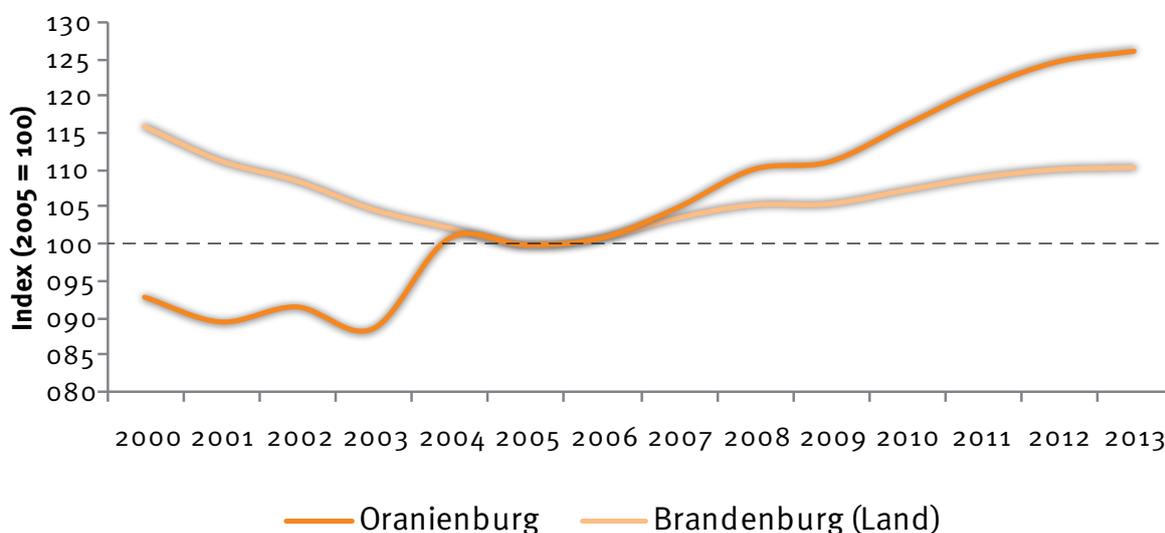


Abbildung 4-7 Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsort in Oranienburg und dem Land Brandenburg von 2000 bis 2013⁵⁶

Die Gesamtzahl der Beschäftigten beläuft sich auf nahezu 15.000 Personen (Stand: 30.06.2011) (siehe Abbildung 4-8). Der Dienstleistungssektor hat mit mehr als 50 % (unternehmensorientierte und sonstige Dienstleistungen) den höchsten Anteil aller Beschäftigten in der Stadt Oranienburg. Handel, Verkehr und Gastgewerbe sowie das produzierende Gewerbe machen jeweils 20 % der Gesamtbeschäftigten aus. Baugewerbe (6 %) sowie Land- und Forstwirtschaft und Fischerei (1 %) haben die geringsten Anteile.

⁵⁴ **Fokus Online (Hrsg.):** Das große Landkreis-Ranking | Das sind die erfolgreichsten Regionen Deutschlands | München 2014 (online verfügbar unter: http://www.fokus.de/immobilien/kaufen/landkreis-ranking-2013-das-sind-die-erfolgreichsten-regionen-deutschlands_id_3511653.html#ergebnis | letzter Zugriff am: 02.04.2014)

⁵⁵ **Regionaler Wachstumskern Oranienburg Hennigsdorf Velten (Hrsg.):** News | Oberhavel mit höchster Wirtschaftskraft in Ostdeutschland | Hennigsdorf 2014 (online verfügbar unter: <http://rwk-ohv.de/oberhavel-mit-hoechster-wirtschaftskraft-in-ostdeutschland/> | letzter Zugriff: 02.04.2014)

⁵⁶ **Bundesagentur für Arbeit (BA | Hrsg.):** Arbeitsmarkt in Zahlen - Beschäftigungsstatistik | Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort mit Pendlerdaten | Deutschland nach Kreisen und Gemeinden | Nürnberg 2001 - 2014 (online verfügbar unter: http://statistik.arbeitsagentur.de/nn_31966/SiteGlobals/Forms/Rubrikensuche/Rubrikensuche_Form.html?view=processForm&resourceId=210368&input_=&pageLocale=de&topicId=17372&year_month=201312&year_month.GROUP=1&search=Suchen | letzter Zugriff am 02.04.2014)

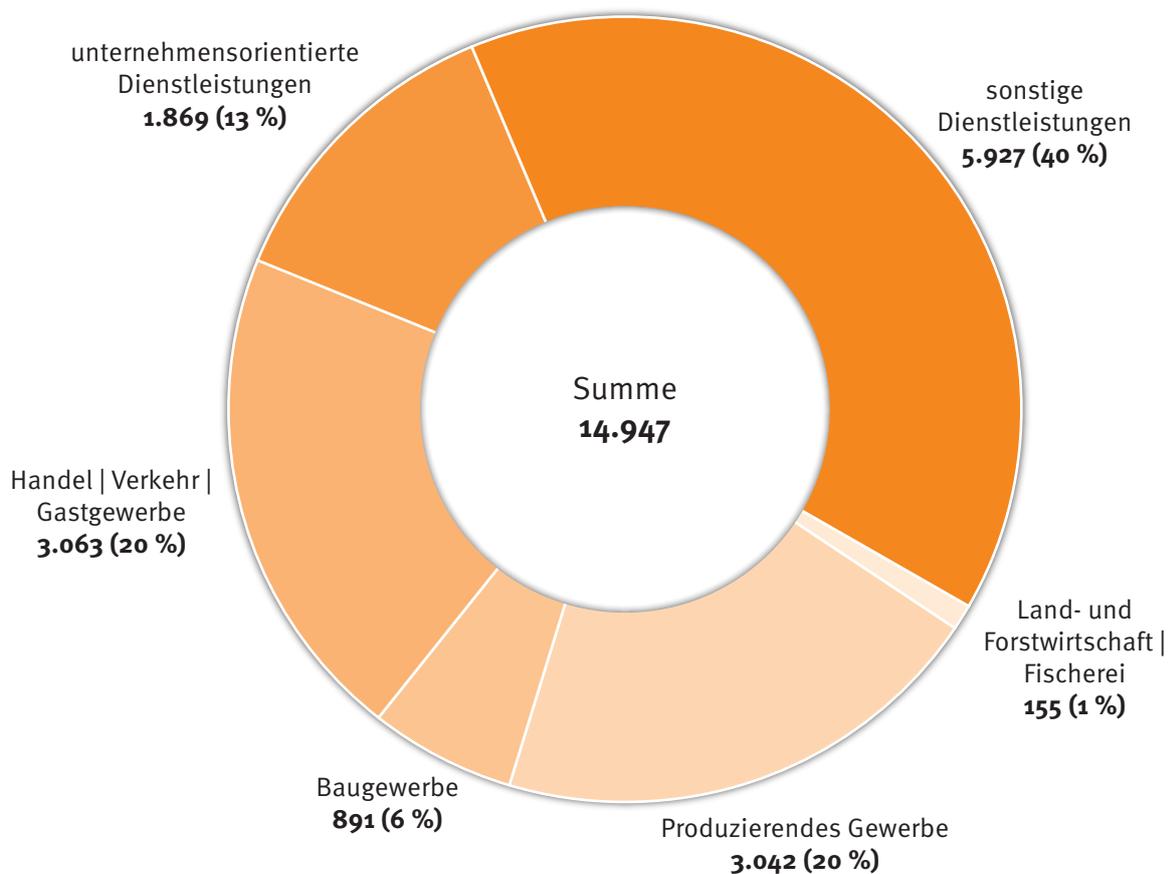
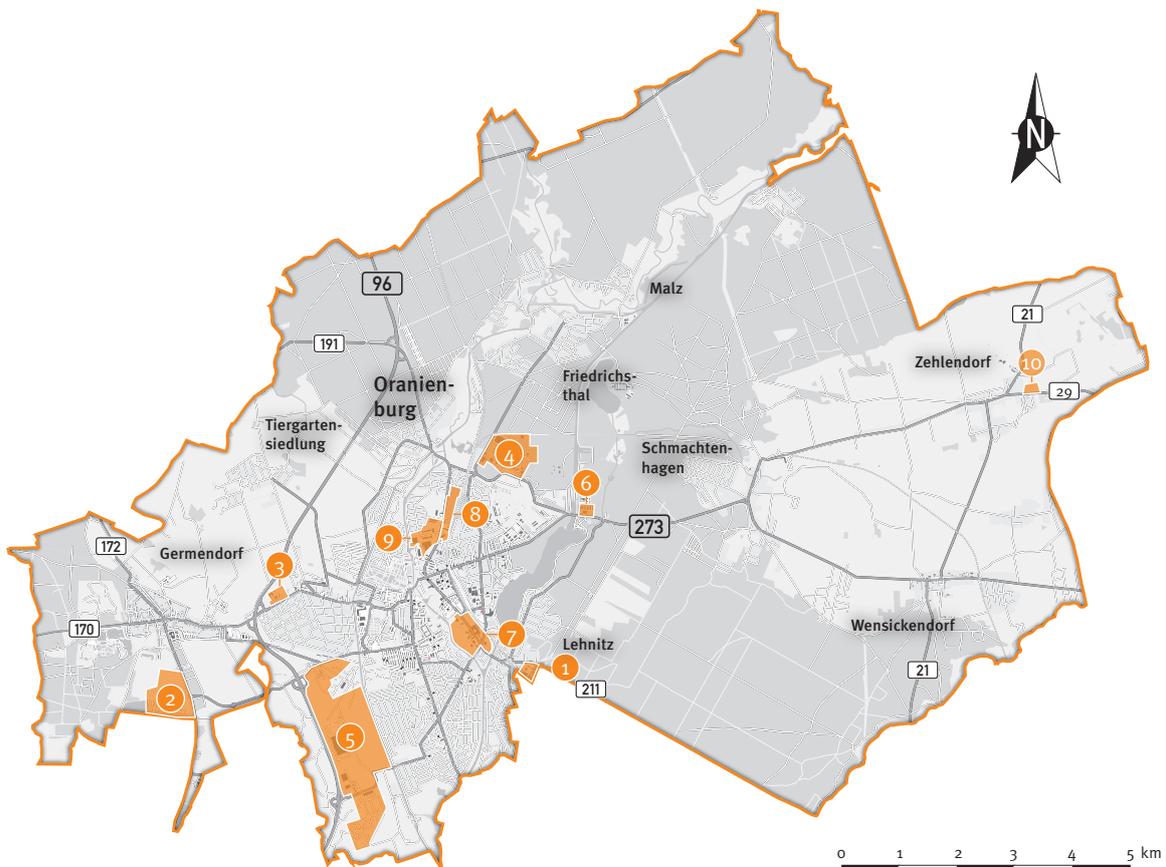


Abbildung 4-8 Beschäftigtenstruktur der Arbeitnehmer der Stadt Oranienburg nach Wirtschaftszweigen⁵⁷

Die Stadt Oranienburg verfügt über 10 Gewerbegebiete (siehe Abbildung 4-9). Diese verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet, wobei auch in diesem Fall - ähnlich wie bei den Bildungsstätten - der Fokus auf der Kernstadt liegt. Die Gesamtfläche aller Gewerbegebiete beläuft sich auf 3.353.210 m². Davon sind insgesamt ca.426.300 m² verfügbar. Dies entspricht einem Anteil von ca. 13 % der Gesamtfläche.

⁵⁷ Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV | Hrsg.): Mittelbereichsprofil Oranienburg 2013 Raumbewertung und Stadtmonitoring | Hoppegarten 2013 (online verfügbar unter: http://www.lbv.brandenburg.de/dateien/stadt_wohnen/mbpr_Oranienburg_2013.pdf | letzter Zugriff: 01.04.2014)



Gewerbegebiete

<p>① An der Kaserne Lehnitz Gesamtgröße: 419.710 m² genutzte Fläche: 390.210 m² verfügbar: 29.500 m²</p>	<p>② Germendorf Germendorf Gesamtgröße: 500.000 m² genutzte Fläche: 410.000 m² verfügbar: 90.000 m²</p>	<p>③ Germendorfer Allee Oranienburg Gesamtgröße: 35.000 m² genutzte Fläche: 15.000 m² verfügbar: 20.000 m²</p>
<p>④ Gewerbepark Nord Oranienburg Gesamtgröße: 478.000 m² genutzte Fläche: 465.500 m² verfügbar: 12.500 m²</p>	<p>⑤ Gewerbepark Süd* Oranienburg Gesamtgröße: 1.310.000 m² genutzte Fläche: 1.233.700 m² verfügbar: 76.300 m²</p>	<p>⑥ Lehnitzschleuse Oranienburg Gesamtgröße: 60.000 m² genutzte Fläche: 45.000 m² verfügbar: 15.000 m²</p>
<p>⑦ Lehnitzstraße Oranienburg Gesamtgröße: 200.000 m² genutzte Fläche: 100.000 m² verfügbar: 100.000 m²</p>	<p>⑧ Sachsenhausener Str. Oranienburg Gesamtgröße: 100.000 m² genutzte Fläche: 55.000 m² verfügbar: 45.000 m²</p>	<p>⑨ Sachsenh. Str. (W) Oranienburg Gesamtgröße: 200.000 m² genutzte Fläche: 164.000 m² verfügbar: 38.000 m²</p>
<p>⑩ Stolzenhagener Chaussee Zehlendorf Gesamtgröße: 50.500 m² genutzte Fläche: 50.500 m² verfügbar: 0 m²</p>	<p>● genutzte Fläche ● verfügbare Fläche</p>	

* zusätzliche Erweiterungsfläche: 530.000 m²

Abbildung 4-9 Gewerbegebiete in der Stadt Oranienburg⁵⁸

Der Gewerbepark Süd (ehemaliger Flugplatz) ist dabei mit einer Gesamtfläche von ca. 1.300.000 m² das größte Gewerbegebiet. Hinzu kommt ein weiteres Erweiterungspotenzial von ca. 500.000 m². Die Mehrzahl der einzelnen Gewerbegebiete verfügt nur noch über wenig freie Flächen. Neben dem Gewerbepark Süd verfügen die Standorte Lehnitzstraße, Germendorf sowie Sachsenhausener Straße über relativ große verfügbare Flächen. Diese bewegen sich jeweils zwischen ca. 80.000 und 100.000 m².

⁵⁸ Stadt Oranienburg (Hrsg.): Gewerbegebiete | Oranienburg 2014 (online verfügbar unter: <http://www.oranienburg.de/texte/seite.php?id=70225> | letzter Zugriff am: 03.04.2014)

Wirtschafts-, Innovations- und Tourismusförderung Oberhavel GmbH (WinTO | Hrsg.): Gewerbeflächen Oranienburg | Hennigsdorf 2014 [online verfügbar unter: <http://www.wirtschaft-oberhavel.de/index.php?id=105> | letzter Zugriff: 03.04.2014)

Aufgrund seiner Funktion als Mittelzentrum (siehe Abbildung 2-2) und Kreisstadt werden in der Stadt Oranienburg eine Reihe von Aufgaben erfüllt, die über die Anforderungen der Stadt selbst hinaus gehen. Beispiele hierfür sind u. a. folgende Einrichtungen:

- Verwaltungsstellen des Landkreises
- Kraftfahrzeug-Zulassungsstelle
- Polizeiinspektion
- Fachhochschule der Polizei
- Klinikum

Im Zuge des ÖPNV-Konzepts für die Stadt Oranienburg (vgl. Kapitel 3.8.4) wurde u. a. auch eine Analyse der Pendlerströme vorgenommen. Die Abbildung 4-10 stellt die Ergebnisse dieser Analyse grafisch dar. Es zeigt sich, dass der mit Abstand größte Teil der Pendlerbewegungen zwischen Oranienburg und Berlin stattfindet. Weitere wesentlich Quellen bzw. Ziele der Pendlerbewegungen sind die südwestlich angrenzenden Gemeinden und Städte Birkenwerder, Hennigsdorf, Hohen Neuendorf, Leegebruch, Oberkrämer, und Velten. In nördlicher und östlicher Richtung fallen die Pendlerbewegungen im Gegenzug vergleichsweise gering aus. Es zeigt sich in diesem Zusammenhang auch, dass die Auspendlerbewegungen die Einpendelbewegungen überwiegen (siehe Abbildung 4-10).