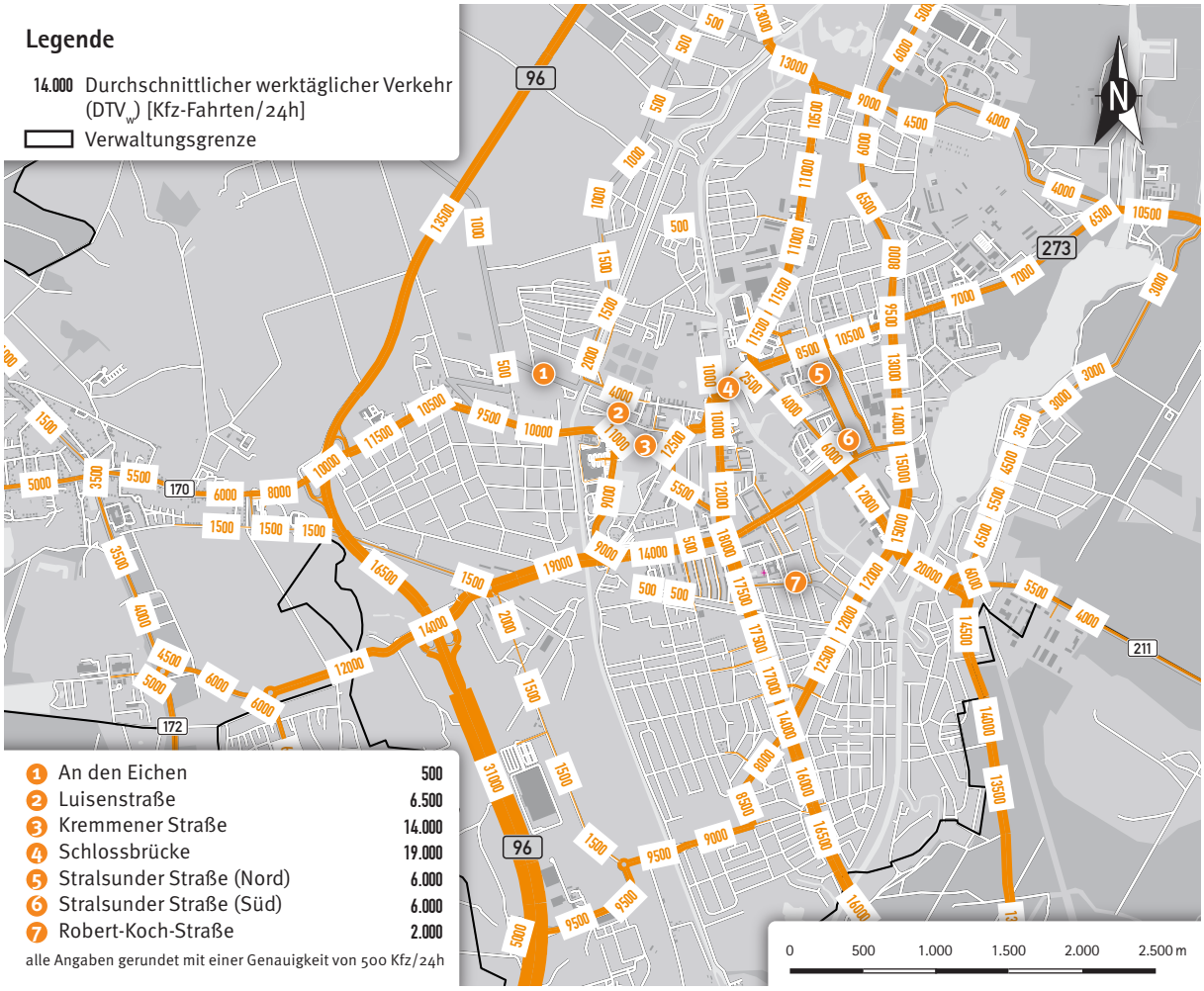


Abbildung 6-31 Prognose-Planfall Szenario 1e | Kernstadt

Erst in der Differenzdarstellung gegenüber dem Prognose-Nullfall in Abbildung 6-32 wird deutlich, wie hoch das zusätzliche Verkehrsaufkommen in diesem neuen Netzelement ausfallen würde. Das Verkehrsaufkommens der übrigen (Hauptverkehrs-)Straßen wird primär durch die übrigen Maßnahmen (Brückenverbindungen in Verlängerung der Walther-Bothe-Straße bzw. der Adolf-Mertens-Straße, Ausbau der Ladestraße) beeinflusst.

Ein besonderer verkehrlicher Nutzen der untersuchten Anwohnerstraße im Fischerkiez lässt sich aus der Prognosebetrachtung nicht ableiten.

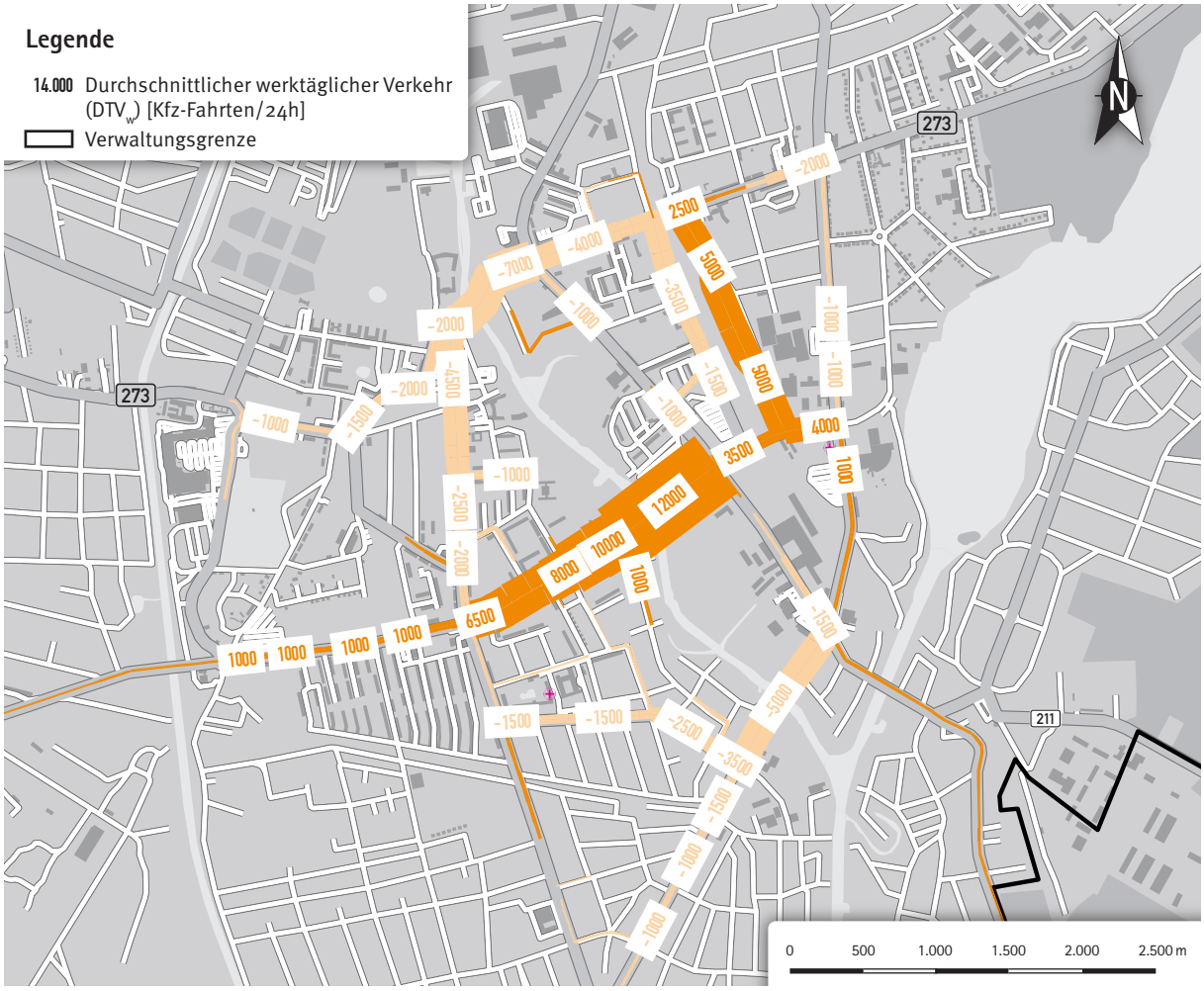


Abbildung 6-32 Differenz Prognose-Planfall Szenario 1e gegenüber Prognose-Nullfall | Kernstadt

6.9.2 Szenario 2

Szenario 2a

Für das Szenario 2a ergibt sich das in Abbildung 6-33 und Abbildung 6-34 dargestellte Bild für die Prognose 2025 in der Kernstadt von Oranienburg. Die Differenz des Verkehrsaufkommens gegenüber dem Prognose-Nullfall zeigt die Abbildung 6-35.

Abbildung 6-33 Prognose-Planfall Szenario 2a | Übersicht

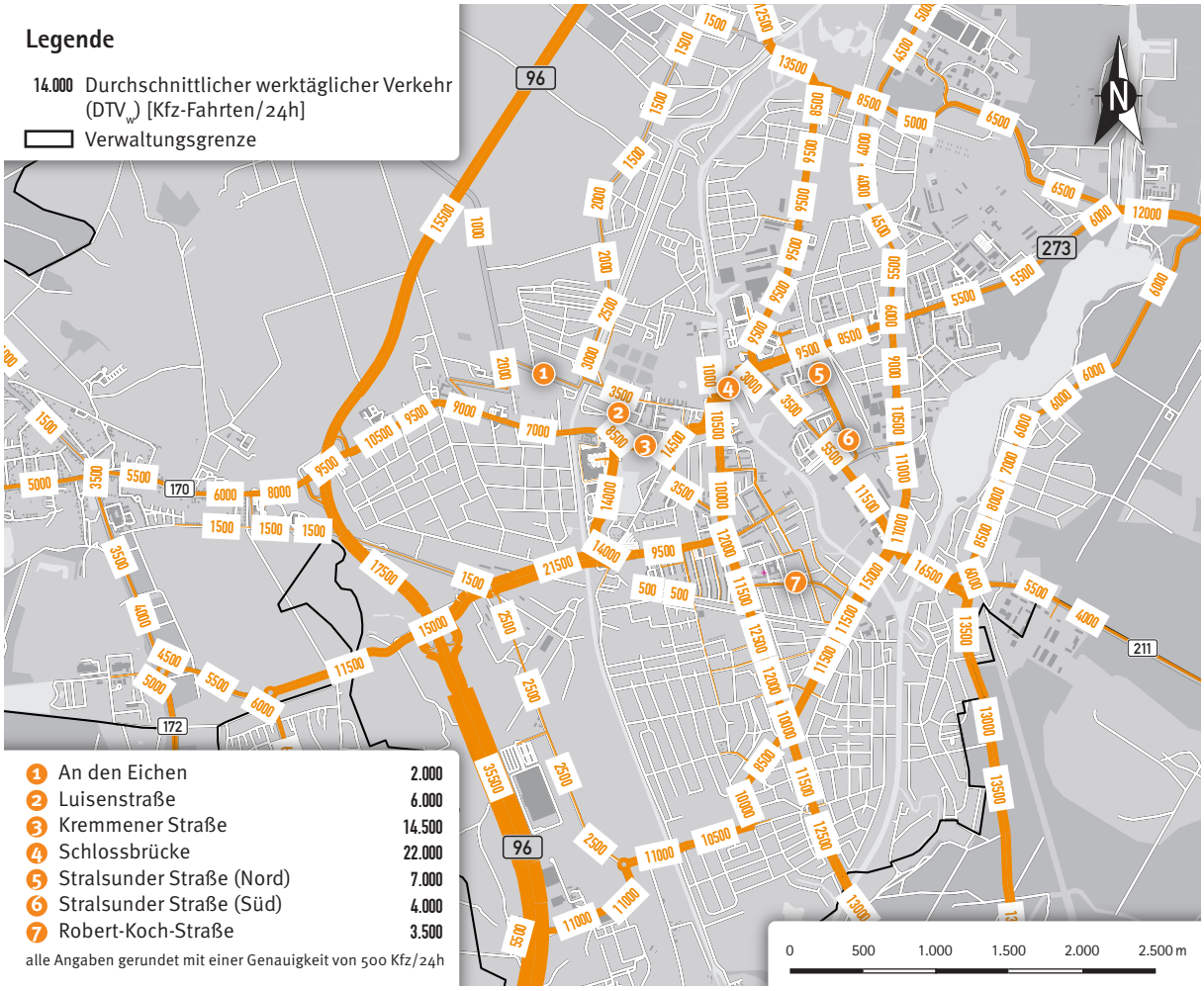


Abbildung 6-34 Prognose-Planfall Szenario 2a | Kernstadt

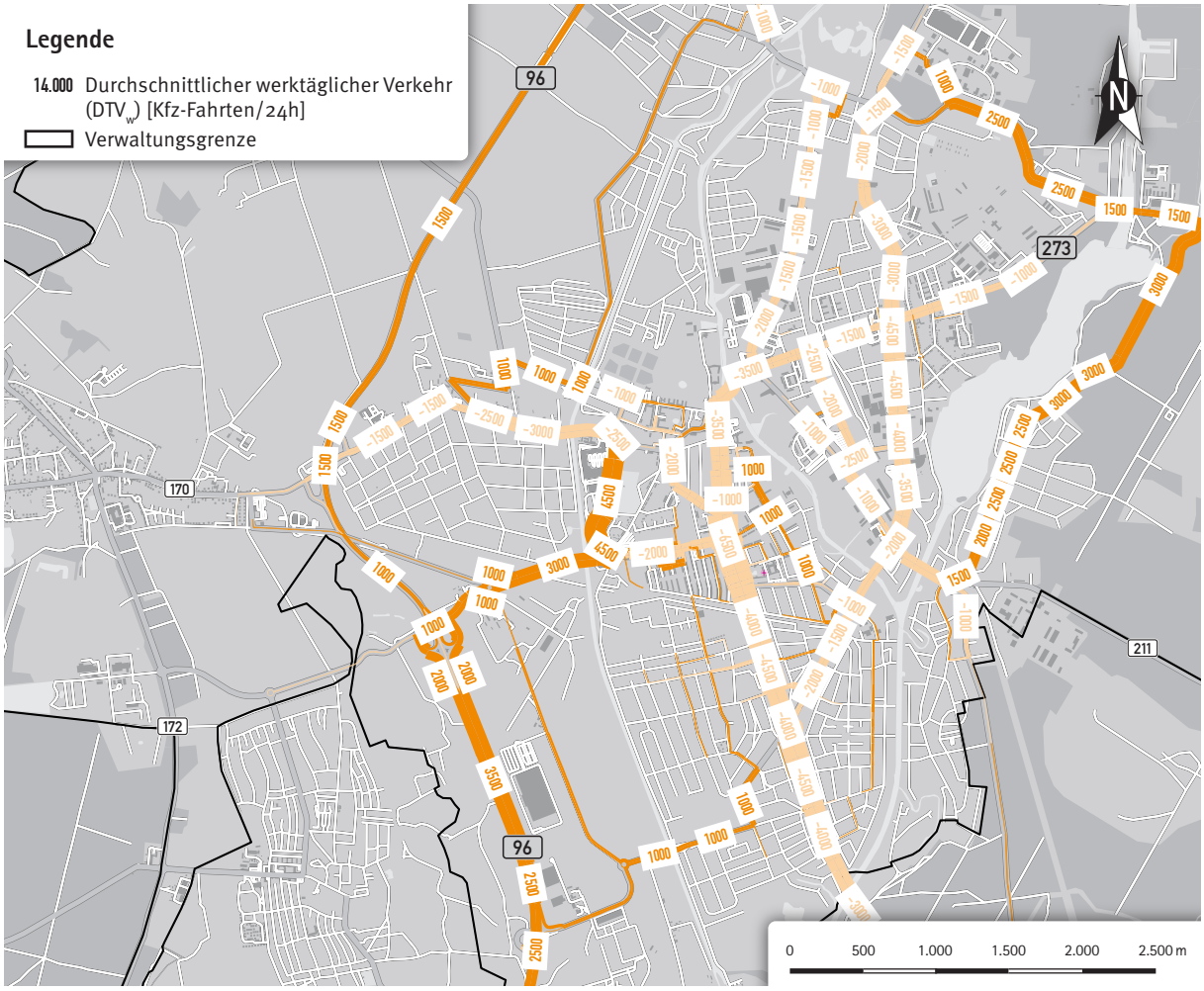


Abbildung 6-35 Differenz Szenario 2a gegenüber Prognose-Nullfall | Kernstadt

Es zeigt sich, dass es in der Innenstadt Oranienburgs auf allen Hauptverkehrsstraßen zu einem Rückgang des Verkehrsaufkommens kommt, z. B.

- **im Bereich der Schlossbrücke mit -3.500 Kfz/24h,**
- **in der Berliner Straße mit bis zu -6.500 Kfz/24h und**
- **in der André-Pican-Straße mit -4.500 Kfz/24h.**

Dieser Rückgang des Verkehrsaufkommens ist teilweise durch den reduzierten Modal-Split-Ansatz im MIV begründet. Die Zunahmen des Verkehrs in der Peripherie deuten darauf hin, dass durch die Tempo 30-Maßnahme Verkehr aus der Innenstadt heraus gedrängt wird und sich zum Beispiel auf die B 96 verlagert. Im Falle der B 96 ist dieser Effekt durchaus begrüßenswert, da er mit ihrer Funktion als Umgehungsstraße für Oranienburg im Einklang steht. Nachteilig wirkt hingegen die Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Friedrich-Wolf-Straße in Lehnitz um bis zu 3.000 Kfz/24h aus.

Szenario 2b

Die Ergebnisse der Prognosenetzberechnung für das Szenario 2b mit der »*kleinen Lösung*« für die Tempo 30-Maßnahme in der Innenstadt ist in der Abbildung 6-36 (Übersicht), der Abbildung 6-37 (Kernstadt) und der Abbildung 6-38 (Differenz zum Prognose-Nullfall) dargestellt.

Abbildung 6-36 Prognose-Planfall Szenario 2b | Übersicht

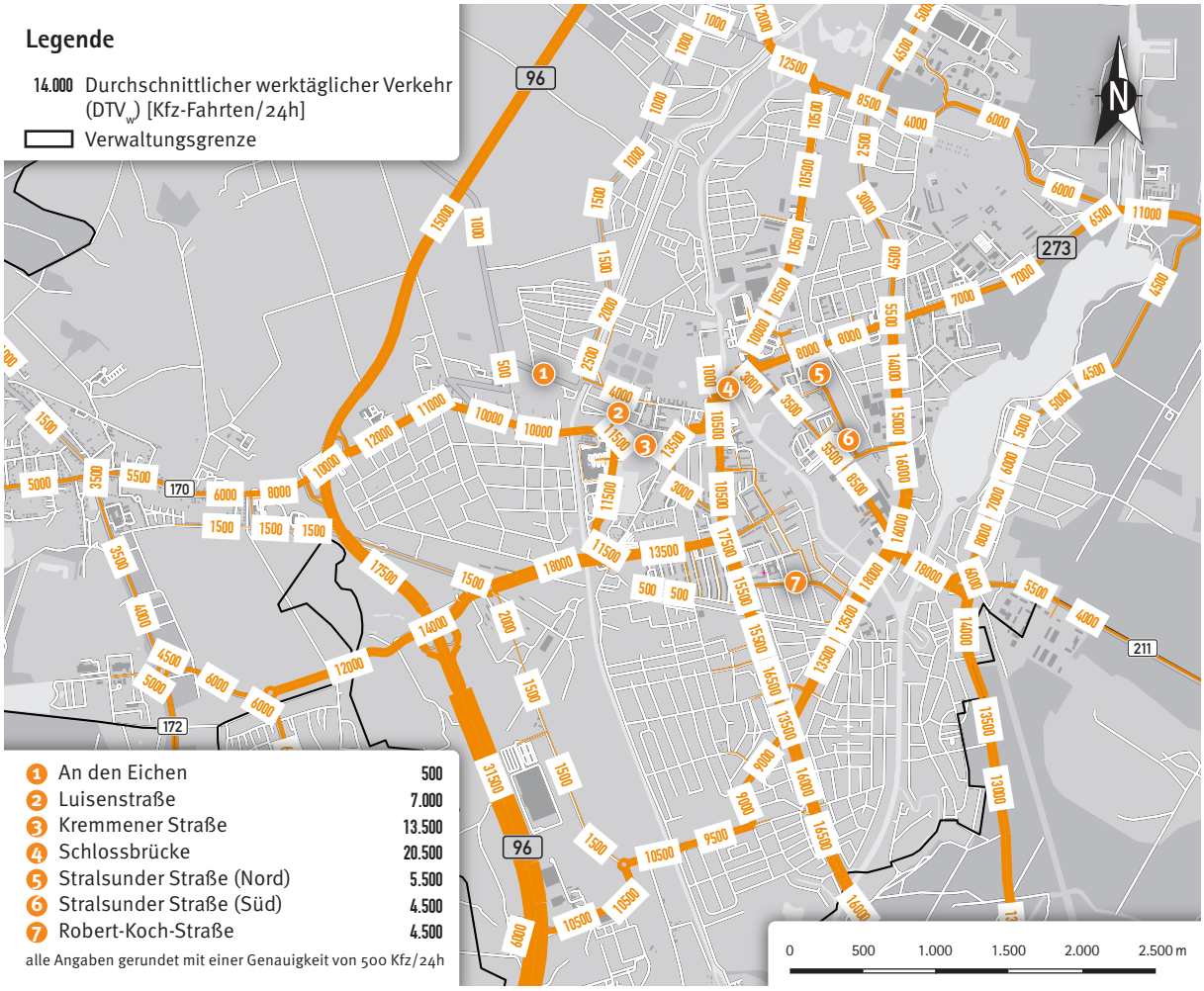


Abbildung 6-37 Prognose-Planfall Szenario 2b | Kernstadt

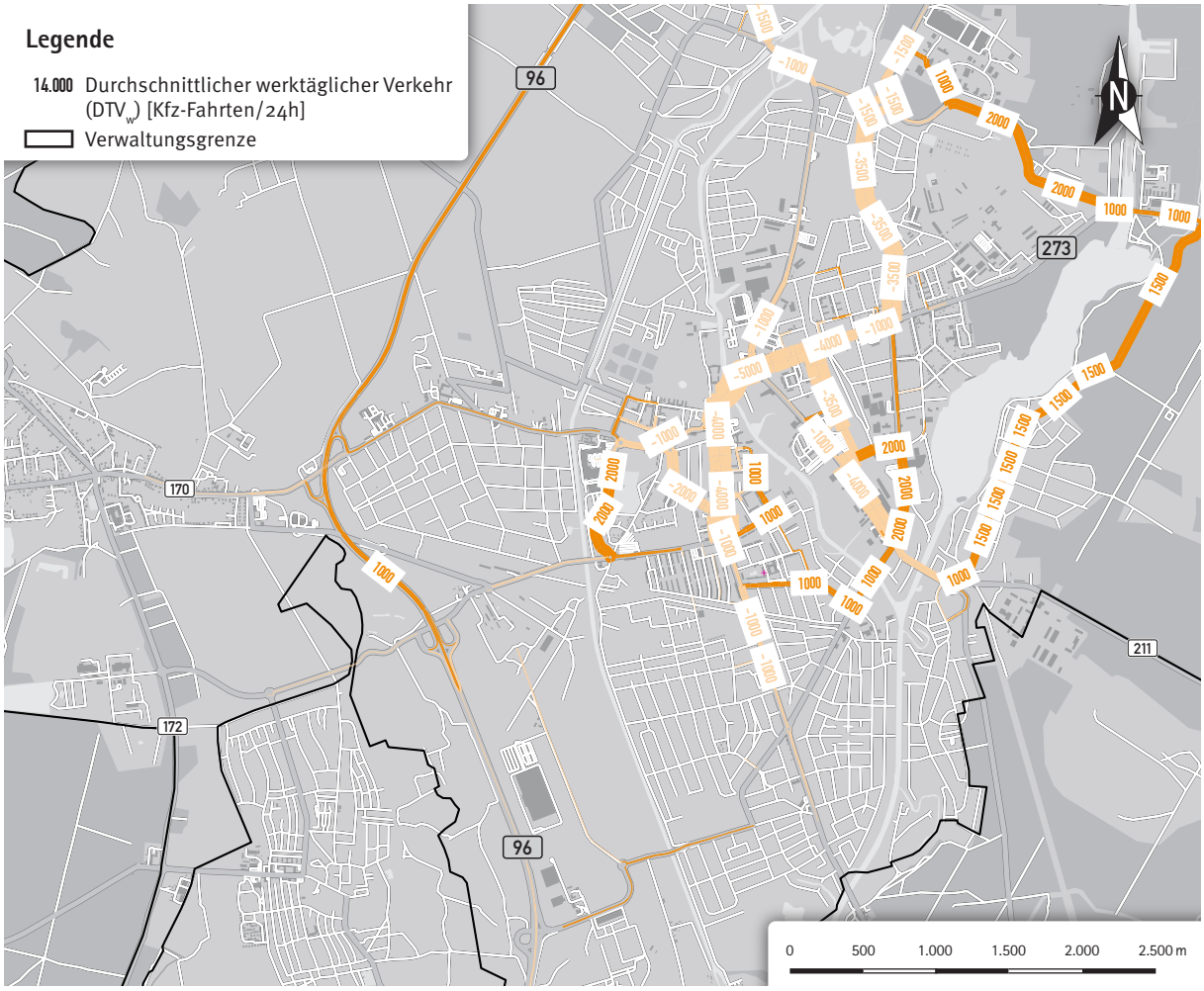


Abbildung 6-38 Differenz Szenario 2b gegenüber Prognose-Nullfall | Kernstadt

Für diesen Fall ist ebenfalls mit einer Entlastung der Innenstadt zu rechnen, insbesondere auf der Schlossbrücke (-5.000 Kfz/24h). Wegen des deutlich geringeren Umfangs der Tempo 30-Maßnahme sind die Verkehrsverlagerungen aus der Innenstadt heraus auf das periphere Straßennetz weniger stark ausgeprägt als im Szenario 2a.

Szenario 2c

Das Ergebnis der Prognosenetzberechnung für das Szenario 2c lässt sich in Abbildung 6-39, Abbildung 6-40 und in Abbildung 6-41 betrachten.

Abbildung 6-39 Prognose-Planfall Szenario 2c | Übersicht

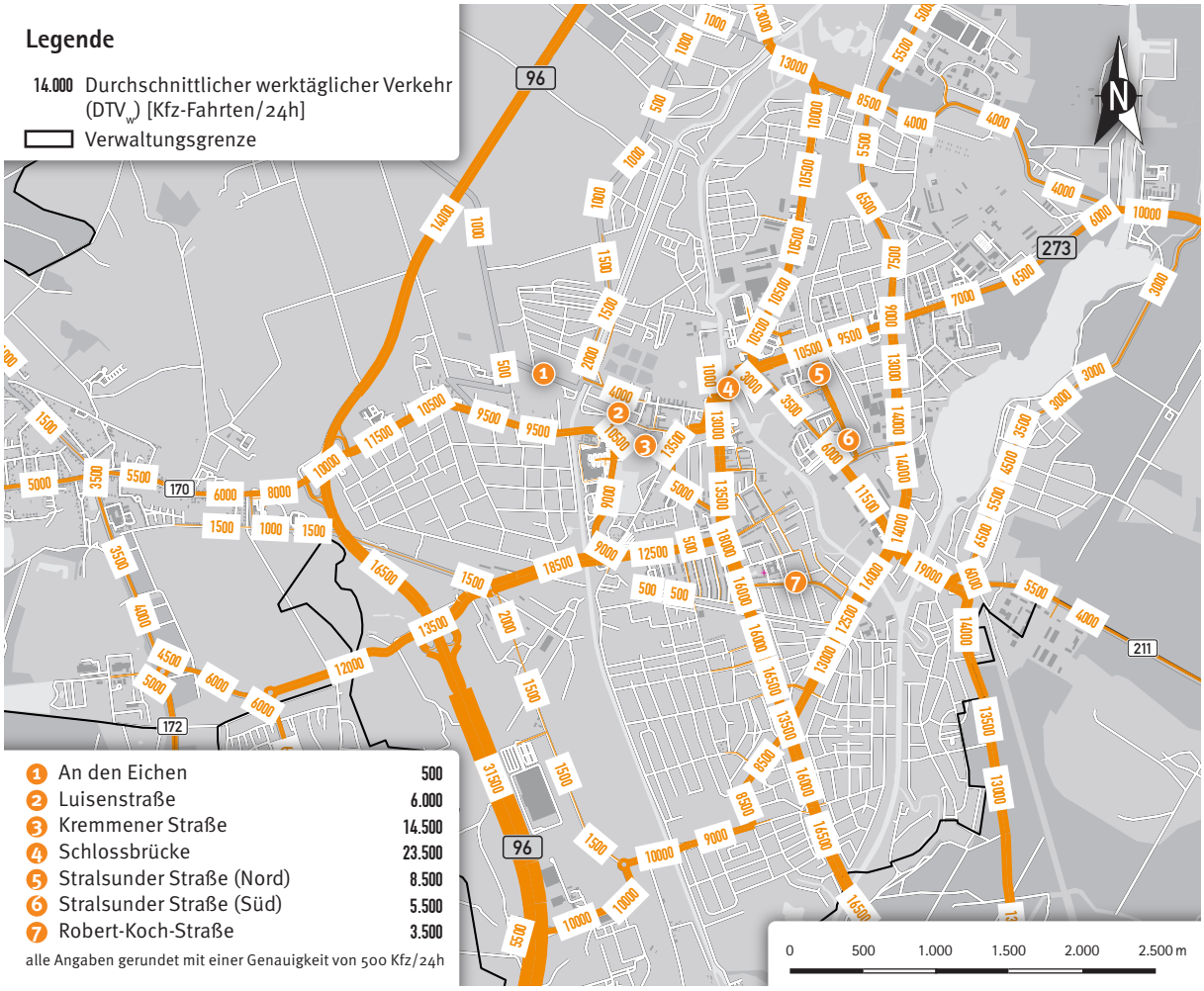


Abbildung 6-40 Prognose-Planfall Szenario 2c | Kernstadt

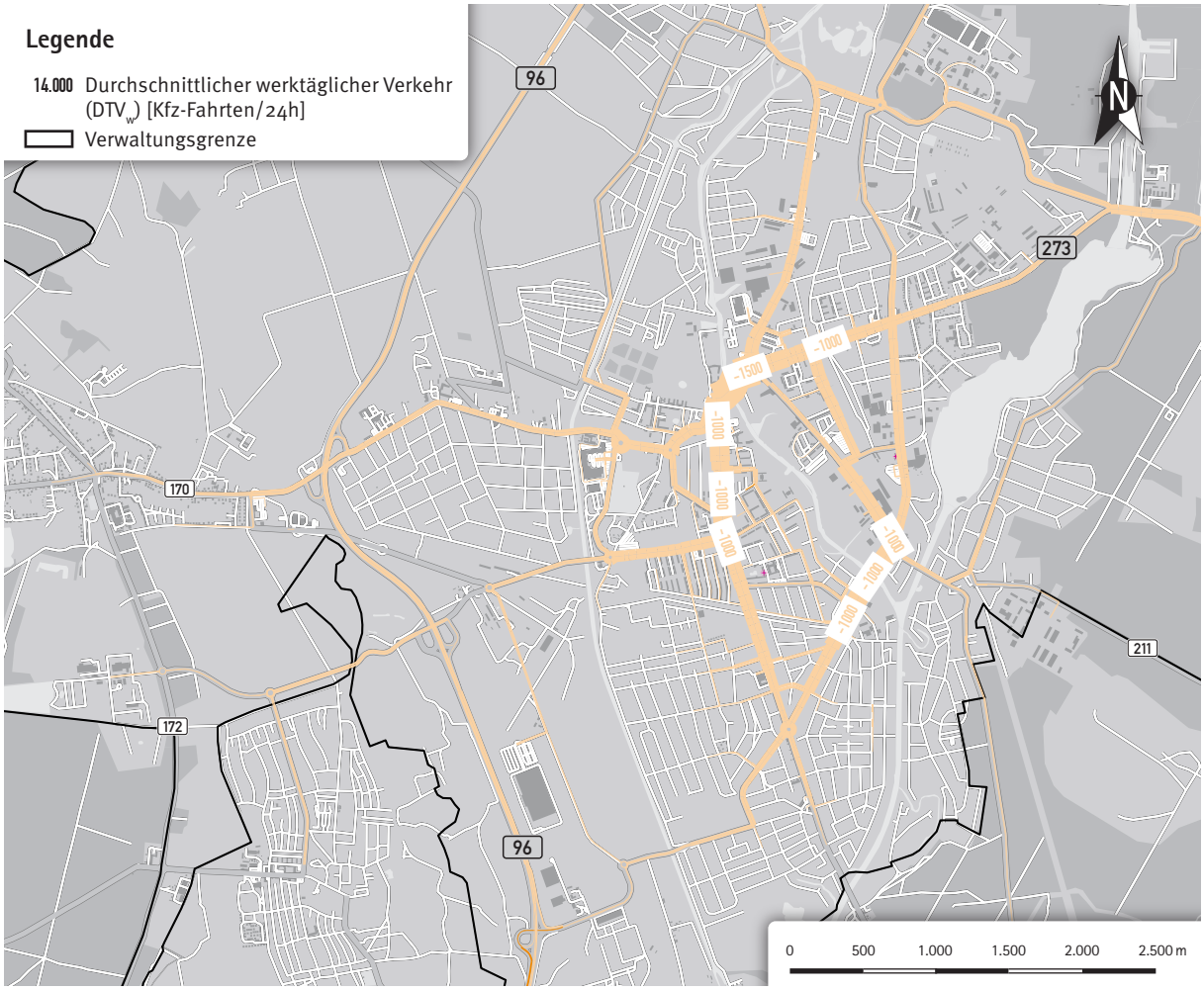


Abbildung 6-41 Differenz Prognose-Planfall Szenario 2c gegenüber Prognose-Nullfall | Kernstadt

Insbesondere aus der Darstellung der Differenz zum Prognose-Nullfall (Abbildung 6-41) geht hervor, dass gegenüber dem Prognose-Nullfall großflächig mit einer geringen Entlastung zu rechnen ist. Da ohne die Anordnung von Tempo 30 keine weiteren wesentlichen Änderungen im Netz in Erscheinung treten, ergeben sich keine nennenswerten Verkehrsverlagerungen. Die Untersuchung zeigt jedoch auch, dass selbst bei einer Reduktion des MIV-Anteils mittels Förderung des Umweltverbunds ein Großteil des Kfz-Verkehrs auf den Straßen verbleiben wird und wesentliche, damit verbundene Probleme nicht automatisch gelöst sind. Die hier zugrunde gelegte Annahme einer Minderung des MIV um 10 % in der Kernstadt bzw. um 5 % in den Ortsteilen ist dabei durchaus realistisch.

6.10 Vorzugsvariante

Im Rahmen des 2. Workshops zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Oranienburg am 16. April 2015 wurden die Prognose-Ergebnisse der Szenarien 1 und 2 ausführlich diskutiert. Im Ergebnis wurden folgende Eckpfeiler einer Vorzugsvariante definiert:

- **Für die Innenstadt wird Tempo 30 auf nahezu allen Hauptverkehrsstraßen entsprechend der »*großen Lösung*« (Szenario 2a) bzw. den Vorgaben des Lärmaktionsplans der Stadt Oranienburg betrachtet.**

- **Die Brückenverbindungen im Zuge der Walther-Bothe-Straße und der Adolf-Mertens-Straße wurden von einer breiten Mehrheit des beratenden Expertengremiums abgelehnt. Auch eine Brücke für Radfahrer und Fußgänger an der Walther-Bothe-Straße wird nicht näher untersucht, da ca. 200 m nordwestlich bereits eine entsprechende Brückenverbindung für den nMIV besteht. Die Vorzugsvariante wird somit keine neuen Brückenlösungen enthalten.**

- **Die Prognoseberechnung für das Szenario 2 zeigen, dass durch Tempo 30 auf Hauptstraßen in der Innenstadt mit einer Verkehrsverlagerung in die Friedrich-Wolf-Straße (Lehnitz) zu rechnen ist. Um eine Entlastung des Ortskerns von Lehnitz zu gewährleisten, soll die Wirkung einer Ortsumgehung Lehnitz (wie schon im Szenario 1d) als Falluntersuchung betrachtet werden. Im Fall der Ortsumgehung soll für die Friedrich-Wolf-Straße Tempo 30 angeordnet werden.**

- **Zur Förderung des ÖPNV sollen Möglichkeiten zur Optimierung des Busverkehrs untersucht werden.**

- **Bezüglich der Förderung des Radverkehrs ist die alte Bahntrasse der Kremmener Bahn für eine Nutzung als Radweg in die Betrachtungen aufzunehmen. Die laufende Planung für das Fahrradparkhaus am Bahnhof ist zu beachten.**

- **Als weitere Anregung der Verwaltung soll auch im Straßenzug Friedenthaler Weg - Stoeckerstraße - Friedrich-Siewert-Straße Tempo 30 untersucht werden.**

Ausgehend von diesen Randbedingungen werden nachfolgend zwei Fälle der Vorzugsvariante betrachtet:

- **Vorzugsvariante A: ohne Ortsumgehung Lehnitz**

- **Vorzugsvariante B: mit Ortsumgehung Lehnitz**

6.10.1 Prognose-Planfall | Vorzugsvariante A

Die Prognosenetzberechnung für die Vorzugsvariante A liefert die in Abbildung 6-42 (Kernstadt) und Abbildung 6-43 (Differenz zum Prognose-Nullfall) dargestellten Ergebnisse. Es wird deutlich, dass ähnlich dem Szenario 2a in der Innenstadt Enlastungen auftreten, die eine Folge des geringeren MIV-Aufkommens und der umfassenden Tempo 30-Maßnahme sind. Wie schon im Szenario 2a lassen sich Verlagerungen des Verkehrs beobachten, von denen auch die Friedrich-Wolf-Straße in Lehnitz betroffen ist. In dieser ist mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens um bis zu 3.000 Kfz/24h zu rechnen.

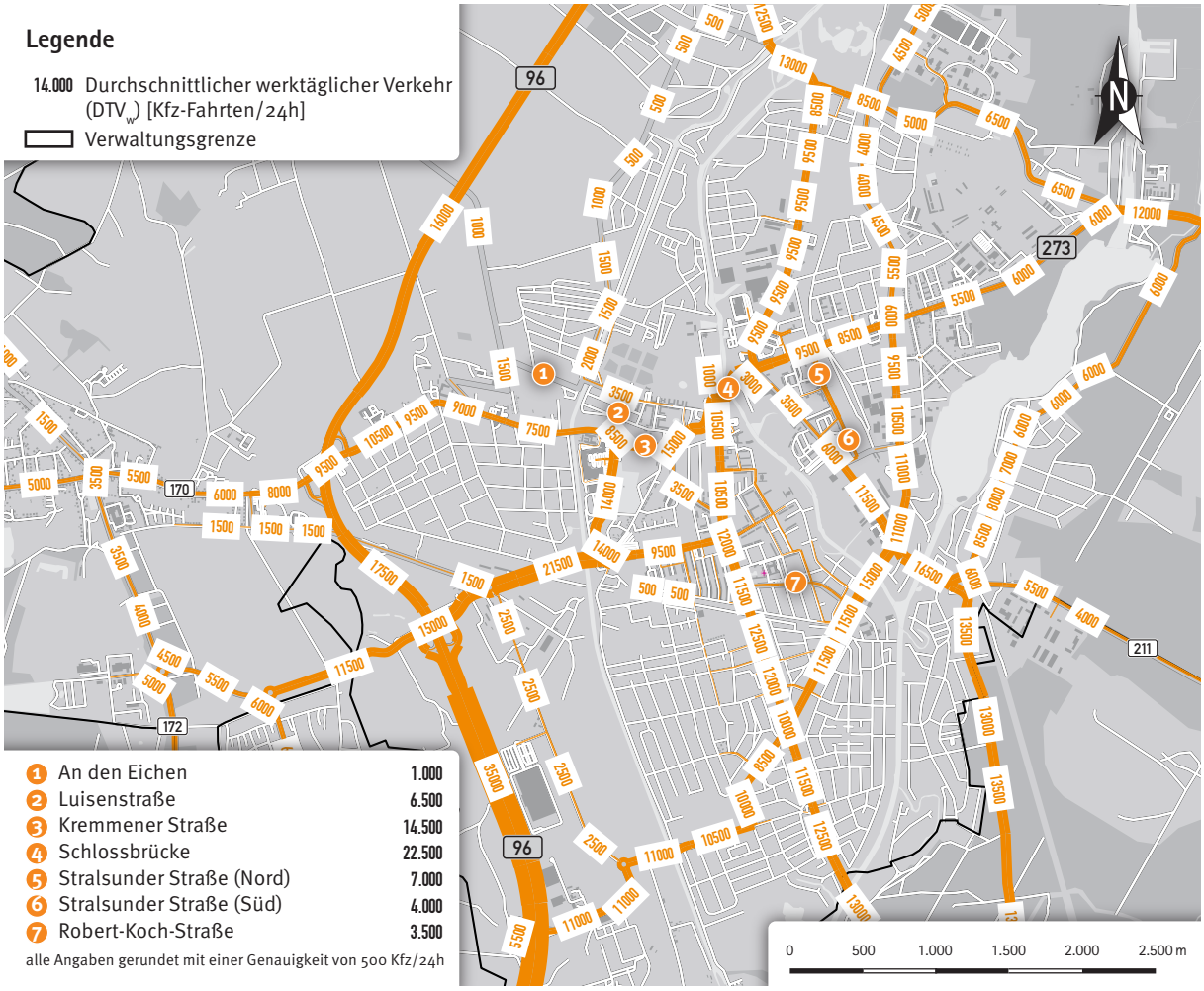


Abbildung 6-42 Prognose-Planfall Vorzugsvariante A | Kernstadt

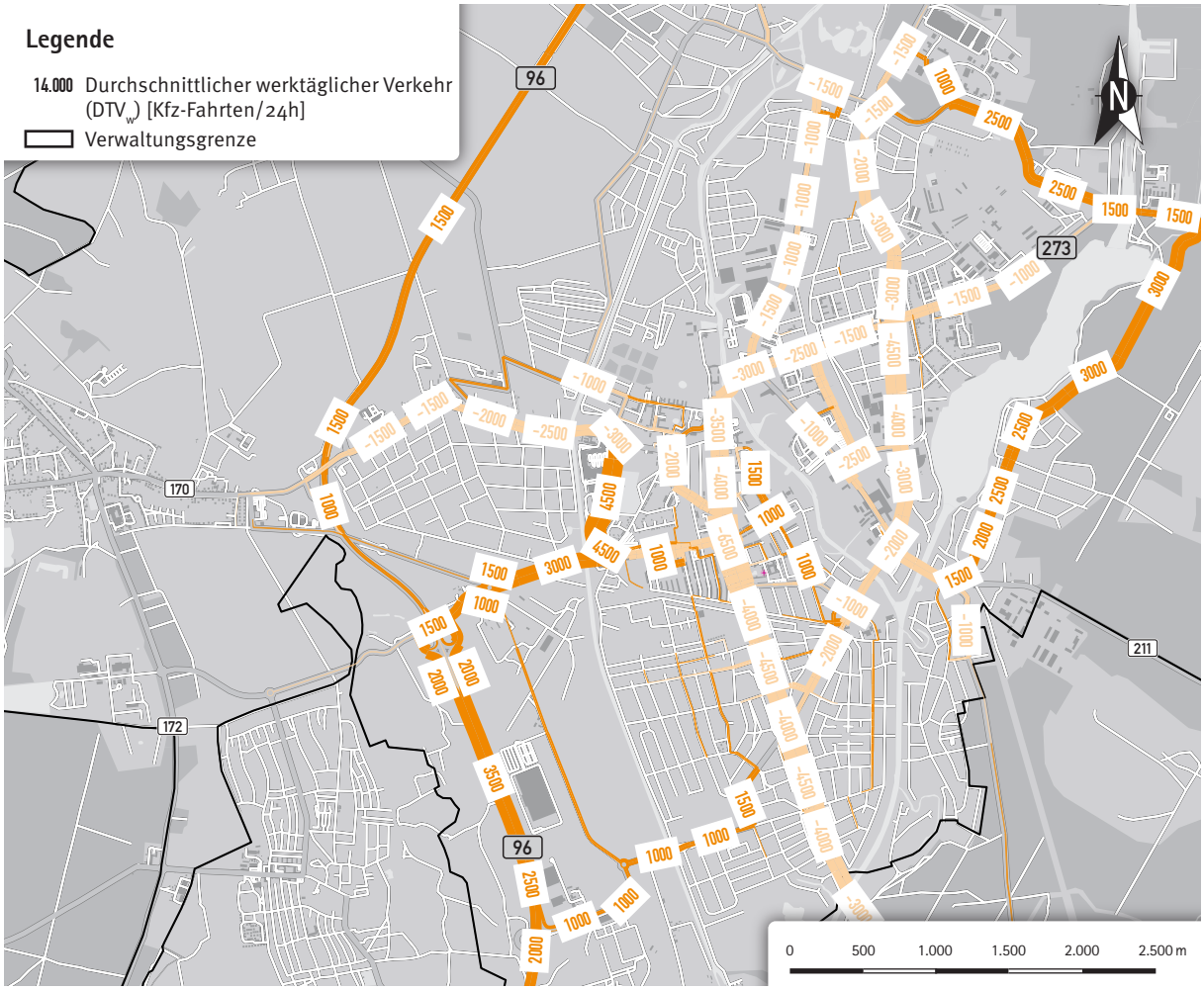


Abbildung 6-43 Differenz Prognose-Planfall Vorzugsvariante A gegenüber Prognose-Nullfall | Kernstadt

6.10.2 Vorzugsvariante B

Die Ergebnisse für die Vorzugsvariante B (Abbildung 6-44 und Abbildung 6-45) zeigen, dass mit einer Ortsumgehung für Lehnitz das Problem der Mehrbelastung in der Friedrich-Wolf-Straße durchaus entschärft werden kann. Im Vergleich zum Prognose-Nullfall ergeben sich für die Friedrich-Wolf-Straße zusätzliche Abnahmen des werktäglichen Verkehrsaufkommens. Auf der Ortsumgehung selbst stellt sich ein DTV_w von ca. 5.000 Kfz/24h ein. Die Frage, ob der verkehrliche Nutzen dieser Straße ihre Kosten rechtfertigt, soll an dieser Stelle nicht näher betrachtet werden, da hier zunächst die verkehrlichen Auswirkungen und Potenziale für die Stadt Oranienburg zu betrachten sind.

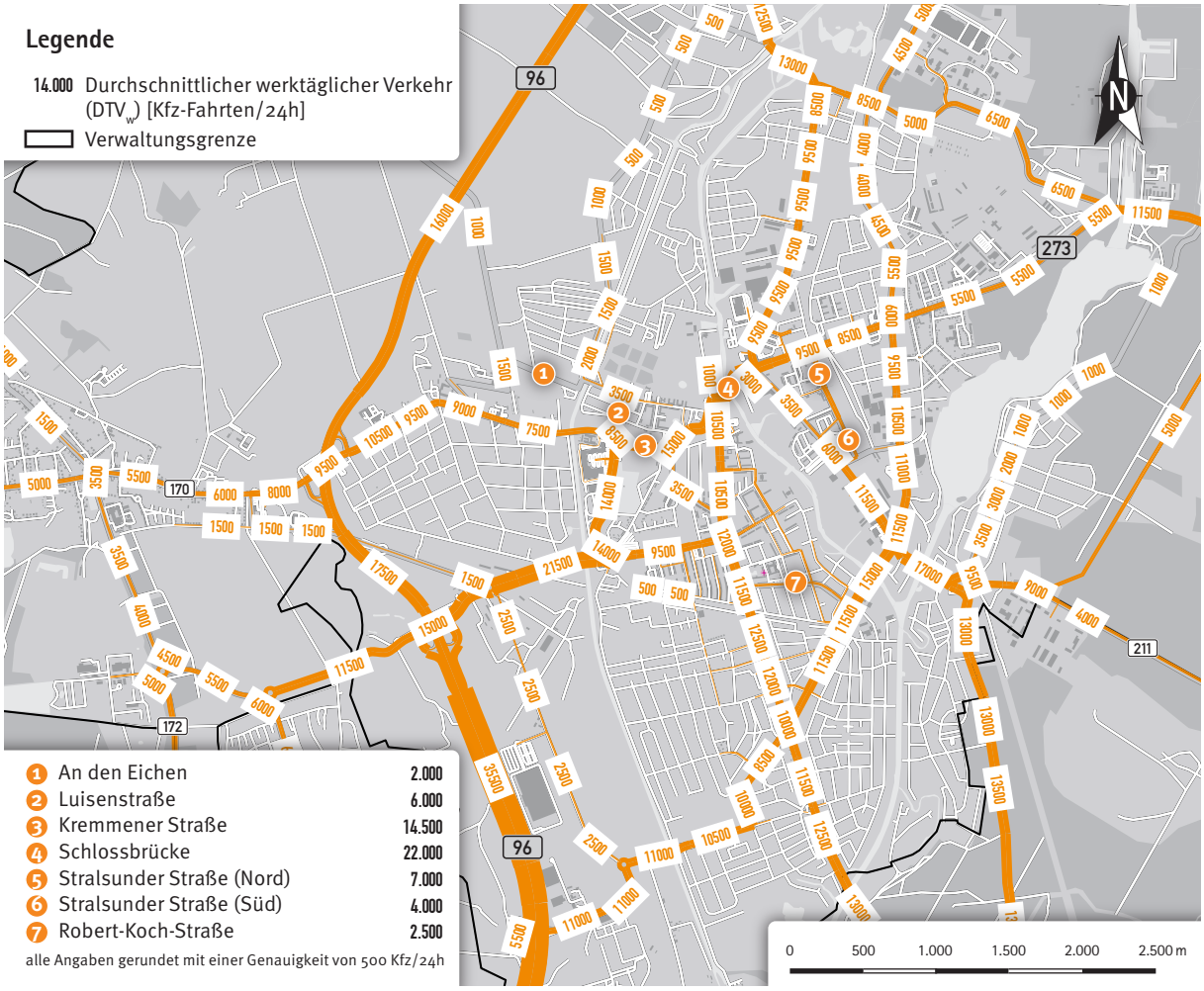


Abbildung 6-44 Prognose-Planfall Vorzugsvariante B | Kernstadt

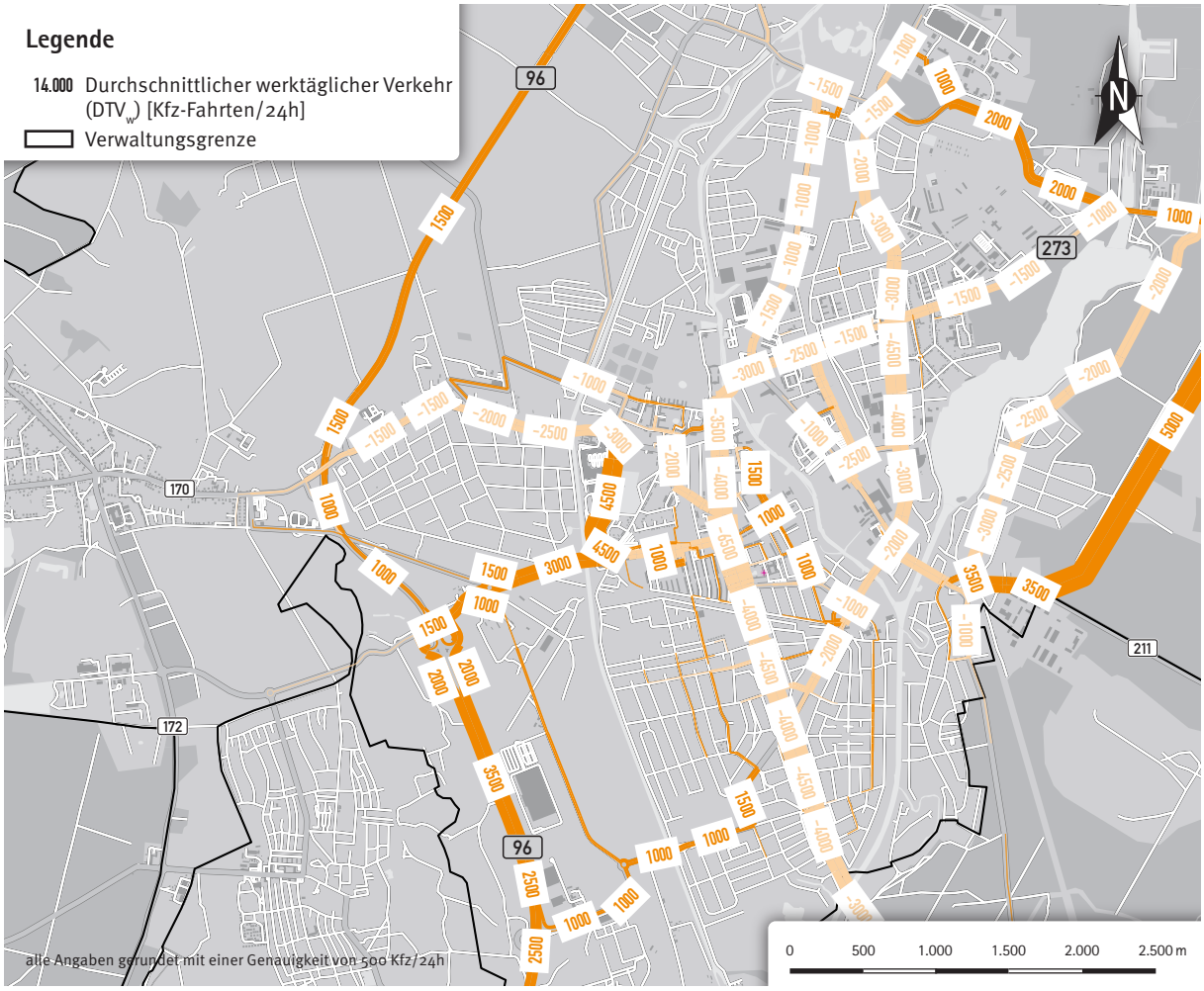


Abbildung 6-45 Differenz Prognose-Planfall Vorzugsvariante B gegenüber Prognose-Nullfall | Kernstadt

6.11 Vergleich aller Prognosefälle

Zum Vergleich der Prognoseszenarien werden beispielhaft repräsentative Querschnitte herangezogen, deren Lage im Stadtgebiet in Abbildung 6-46 ersichtlich ist. Die Tabelle 6-1 bietet eine Auflistung der für diese Querschnitte berechneten DTV$_W$-Werte in den einzelnen Prognose-Fällen.

Dabei zeigt sich nochmals, dass durch die Brückenlösung im Zuge der Walther-Bothe-Straße Fahrten auf diese verlagert werden. Eine wesentliche Entlastung umliegender Straßen (mit Ausnahme der Schlossbrücke) kann jedoch nicht erreicht werden.

Im Szenario 2a bzw. in den beiden Fällen der Vorzugsvariante werden hingegen Straßen im Innenstadtbereich (z. B. Berliner Straße, Walther-Bothe-Straße) entlastet und der Verkehr auf periphere Straßen (z. B. die B 96) verlagert.

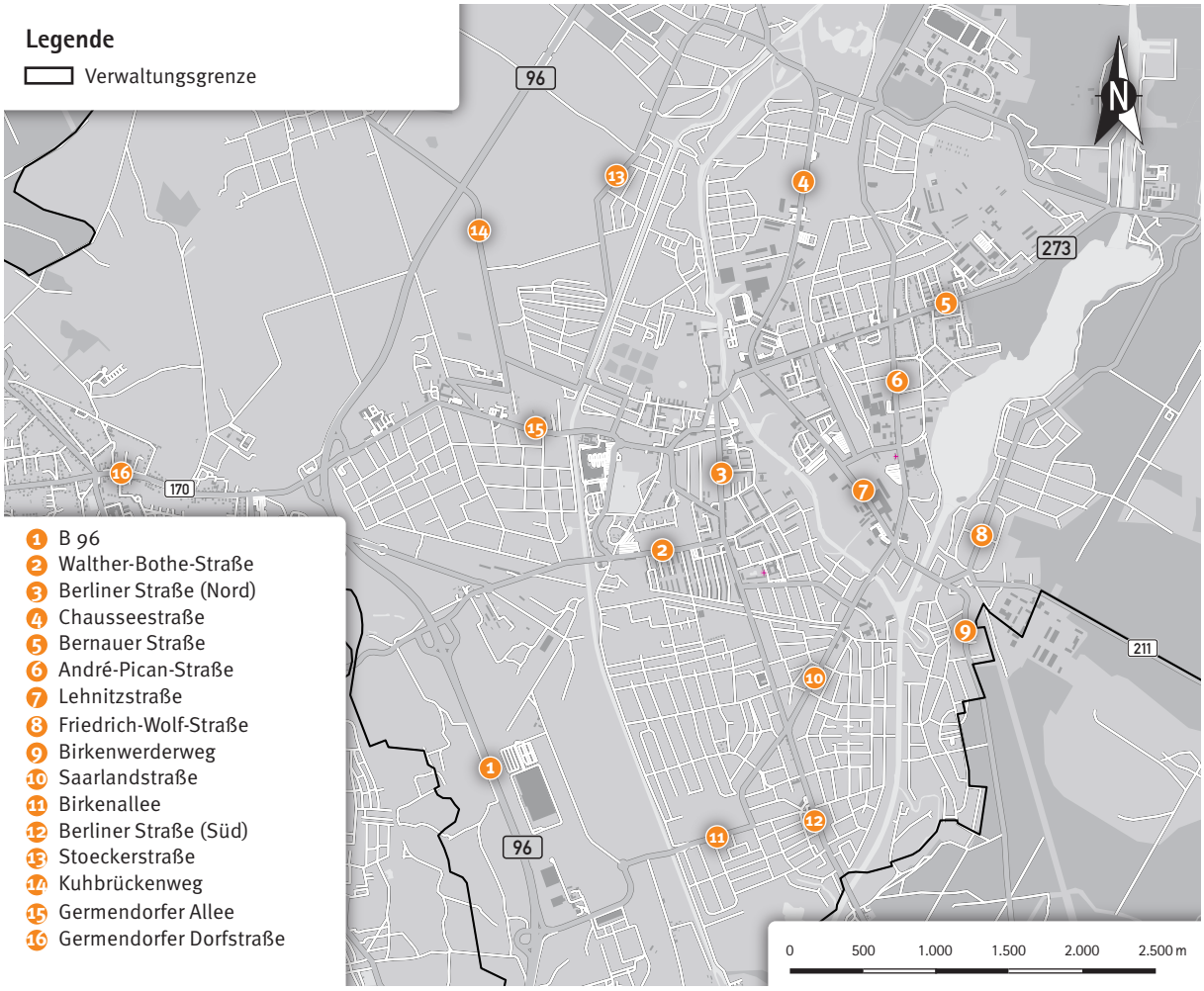


Abbildung 6-46 Lage der repräsentativen Querschnitte

Tabelle 6-1 Vergleich der Prognose-Fälle bzgl. des DTVw für repräsentative Querschnitte

Straße	Prognose DTVw [Kfz/24h]										
	Nullfall	Szenario 1a	Szenario 1b	Szenario 1c	Szenario 1d	Szenario 1e	Szenario 2a	Szenario 2b	Szenario 2c	Vorzugs-variante A	Vorzugs-variante B
B 96	32.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000	35.500	31.500	31.500	35.000	35.500
		(-1.000)	(-1.000)	(-1.000)	(-1.000)	(-1.000)	(-3.500)	(-500)	(-500)	(+3.000)	(+3.500)
Walther-Bothe-Straße	13.000	14.000	14.000	13.500	14.000	14.000	9.500	13.500	12.500	9.500	9.500
		(+1.000)	(+1.000)	(+500)	(+1.000)	(+1.000)	(-3.500)	(+500)	(-500)	(-3.500)	(-3.500)
Berliner Straße (Nord)	14.500	12.000	12.000	13.000	12.000	12.000	10.000	10.500	13.500	10.500	10.500
		(-2.500)	(-2.500)	(-1.500)	(-2.500)	(-2.500)	(-4.500)	(-4.000)	(-1.000)	(-4.000)	(-4.000)
Chausseestraße	11.000	10.500	10.500	11.000	10.500	11.000	9.500	10.500	10.500	9.500	9.500
		(-500)	(-500)	(+/- 0)	(-500)	(+/- 0)	(-1.500)	(-500)	(-500)	(-1.500)	(-1.500)
Bernauer Straße	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	5.500	7.000	7.000	5.500	5.500
		(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(-1.500)	(+/- 0)	(+/- 0)	(-1.500)	(-1.500)
André-Pican-Straße	14.500	14.000	14.000	12.500	12.500	13.000	9.000	14.000	13.000	9.500	9.500
		(-500)	(-500)	(-2.000)	(-2.000)	(-1.500)	(-5.500)	(-500)	(-1.500)	(-5.000)	(-5.000)
Lehnitzstraße	12.500	12.000	12.500	12.000	12.000	12.000	11.500	8.500	11.500	11.500	11.500
		(-500)	(+/- 0)	(-500)	(-500)	(-500)	(-1.000)	(-4.000)	(-1.000)	(-1.000)	(-1.000)
Friedrich-Wolf-Straße	6.500	6.500	6.500	6.500	4.500	6.500	8.500	8.000	6.500	8.500	3.500
		(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(-2.000)	(+/- 0)	(+2.000)	(+1.500)	(+/- 0)	(+2.000)	(-3.000)
Birkenwerderweg	14.000	14.500	14.500	14.500	14.500	14.500	13.500	14.000	14.000	13.500	13.000
		(+500)	(+500)	(+500)	(+500)	(+500)	(-500)	(+/- 0)	(+/- 0)	(-500)	(-1.000)
Saarlandstraße	13.500	12.500	12.000	13.000	12.500	12.500	11.500	13.500	13.000	11.500	11.500
		(-1.000)	(-1.500)	(-500)	(-1.000)	(-1.000)	(-2.000)	(+/- 0)	(-500)	(-2.000)	(-2.000)
Birkenallee	9.500	9.000	8.500	9.000	9.000	9.000	10.500	9.500	9.000	10.500	10.500
		(-500)	(-1.000)	(-500)	(-500)	(-500)	(+1.000)	(+/- 0)	(-500)	(+1.000)	(+1.000)
Berliner Straße (Süd)	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	12.500	16.500	16.500	12.500	12.500
		(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(-4.000)	(+/- 0)	(+/- 0)	(-4.000)	(-4.000)
Stoeckerstraße	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.500	1.000	1.000	1.000	1.000
		(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+500)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)
Kuhbrückenweg	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
		(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)
Germendorfer Allee	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	7.000	10.000	9.500	7.500	7.500
		(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(-3.000)	(+/- 0)	(-500)	(-2.500)	(-2.500)
Germendorfer Dorf-straße	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500	5.500
		(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)	(+/- 0)

7 Maßnahmen

In diesem Kapitel sollen die Maßnahmen dargestellt und diskutiert werden, die als Teil der Vorzugsvariante für den Prognose-Planfall abgestimmt wurden.

7.1 Tempo 30 im Hauptstraßennetz der Innenstadt

7.1.1 Umfang

Das Maßnahmenkonzept der Vorzugsvariante sieht die Anordnung von Tempo 30-Abschnitten (nicht zu verwechseln mit Tempo 30-Zonen) in nahezu allen Hauptverkehrsstraßen der Innenstadt Oranienburgs vor. Darin enthalten sind auch jene Abschnitte, für die im Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplans (2. Stufe) Tempo 30 als Maßnahme vorgesehen ist.

Konkret werden folgende Straßen bzw. Straßenabschnitte in die Maßnahme einbezogen:

- **Aderluch**
- **An den Eichen**
- **André-Pican-Straße**
- **Berliner Straße**
- **Bernauer Straße**
- **Birkenwerderweg**
- **Breite Straße zwischen Havelstraße und Schlossplatz**
- **Chausseestraße**
- **Clara-Zetkin-Straße**
- **Dr.-Heinrich-Byk-Straße**
- **Friedenthaler Weg**
- **Friedrich-Siewert-Straße**
- **Germendorfer Allee zwischen Kremmener Straße und Tiergartenstraße**
- **Granseer Straße**
- **Havelstraße**
- **Kremmener Straße**
- **Kuhbrückenweg zwischen An den Eichen und Thaerstraße**
- **Lehnitzstraße**

- Melanchthonstraße
- Mühlenfeld zwischen Bernauer Straße und Rungestraße
- Rungestraße zwischen Mühlenfeld und Sachsenhausener Straße
- Saarlandstraße zwischen Lehnitzstraße und Berliner Straße
- Sachsenhausener Straße
- Schlossplatz
- Sophie-Scholl-Straße
- Stoeckerstraße
- Stralsunder Straße
- Straße der Einheit
- Thaerstraße
- Tiergartenstraße zwischen Germendorfer Allee und An den Eichen
- Walther-Bothe-Straße zwischen Friedensstraße und Berliner Straße
- Zum Bahnhof

Die räumliche Ausdehnung der vorgesehenen Bereiche mit Tempo 30 ist zudem in Abbildung 7-1 grafisch dargestellt.

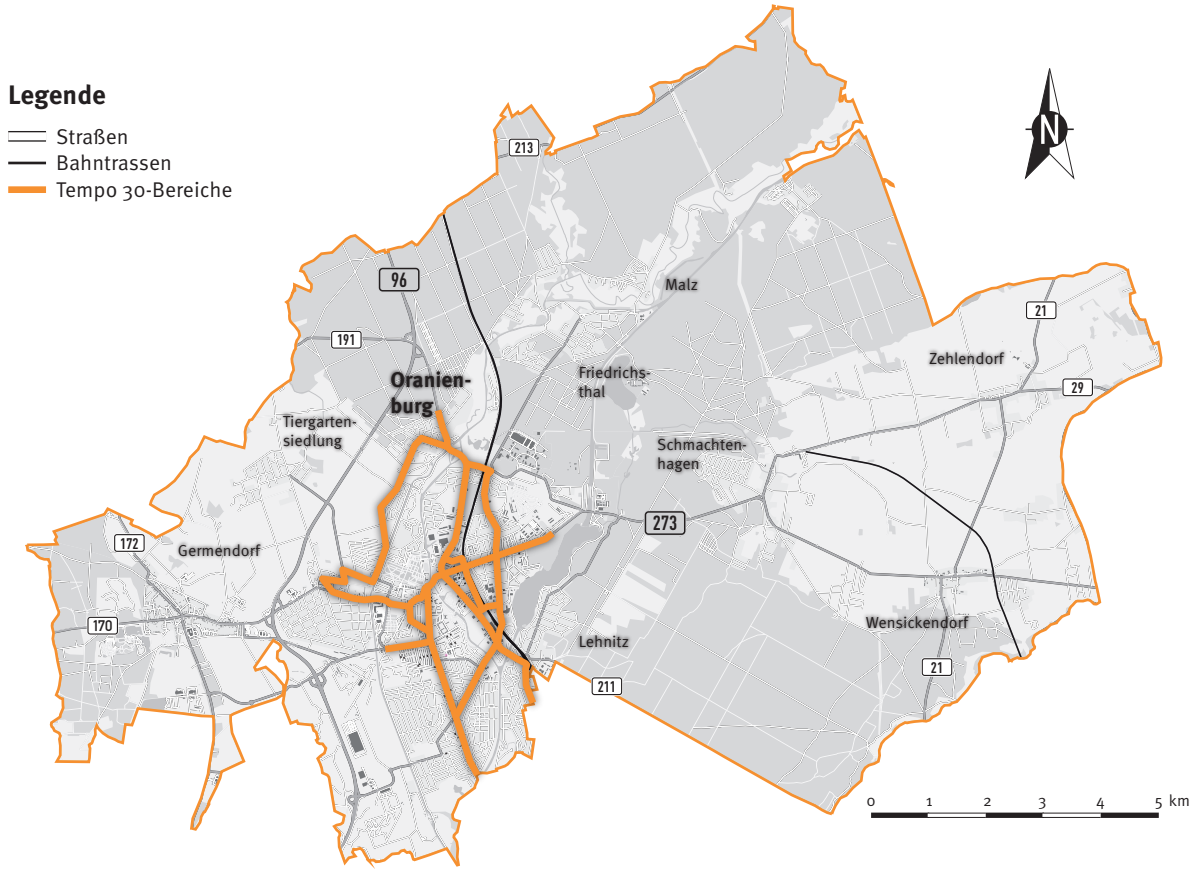


Abbildung 7-1 Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraße in der Innenstadt Oranienburgs

7.1.2 Begleitende Maßnahmen

Selbstverständlich genügt es nicht, allein durch das Aufstellen von Verkehrszeichen die Maßnahme umzusetzen. Stattdessen ist es erforderlich, mit begleitenden Maßnahmen die Akzeptanz und Einhaltung von Tempo 30 zu erhöhen.

Begleitende Maßnahmen zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen können sein:

- **Eine Straßenraumgestaltung, die mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit korrespondiert, in dem sie zum Beispiel selbsterklärend auf das Verhalten der Kraftfahrzeugführer Einfluss nimmt,**
- **eine optische Einengung der Fahrbahn mittels Markierungen (z. B. Schutzstreifen für den Radverkehr), die zu einer Senkung des Geschwindigkeitsniveaus führt,**
- **eine Einengung der Fahrbahn durch (alternierende) Längs- bzw. Querparkstände,**
- **Fahrbahnverschwenkungen durch wechselseitig angeordnete Parkstände oder Pflanzkübel,**
- **Dialogdisplays, die den Kraftfahrzeugführer auf seine aktuelle Geschwindigkeit hinweisen und eine Rückmeldung geben (z. B. »*Danke*« oder »*Langsamer!*«) sowie**
- **die stationäre Geschwindigkeitsüberwachung.**

Kosten für begleitenden Maßnahmen

Die Kosten für die begleitenden Maßnahmen können derzeit noch nicht in vollem Umfang abgeschätzt werden, da weder Art noch Umfang final definiert wurden. Für Fahrbahnmarkierungen sind ca. 20 €/m anzusetzen, die Kosten für einen Pflanzkübel liegen bei ca. 100 €/Stück. Ein Dialogdisplay kostet ca. 5000 €. Das Aufstellen eines Verkehrszeichens (Z. B. 30 km/h) wird ca. 150 € kosten.

7.2 Förderung des Umweltverbunds

7.2.1 Ausbau von Querungshilfen

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde eine umfassende Bewertung der vorhandenen Infrastruktur für den Fußgängerverkehr in der Stadt Oranienburg vorgenommen, die dem Kapitel 4.5.4 entnommen werden kann. Im Ergebnis lässt sich aus den identifizierten Optimierungspotenzialen im Netz die Errichtung von dreizehn Querungshilfen ableiten. Diese können beispielsweise in Form von Mittelinseln oder Fußgängerüberwegen realisiert werden können. Die Abbildung 7-2 liefert eine Übersicht der zu schaffenden Querungshilfen. Je Querungshilfe ist mit Kosten von ca. 10.000 € zu rechnen, sodass bei insgesamt 13 zu errichtenden Querungsstellen die Gesamtkosten ca. 130.000 € betragen.

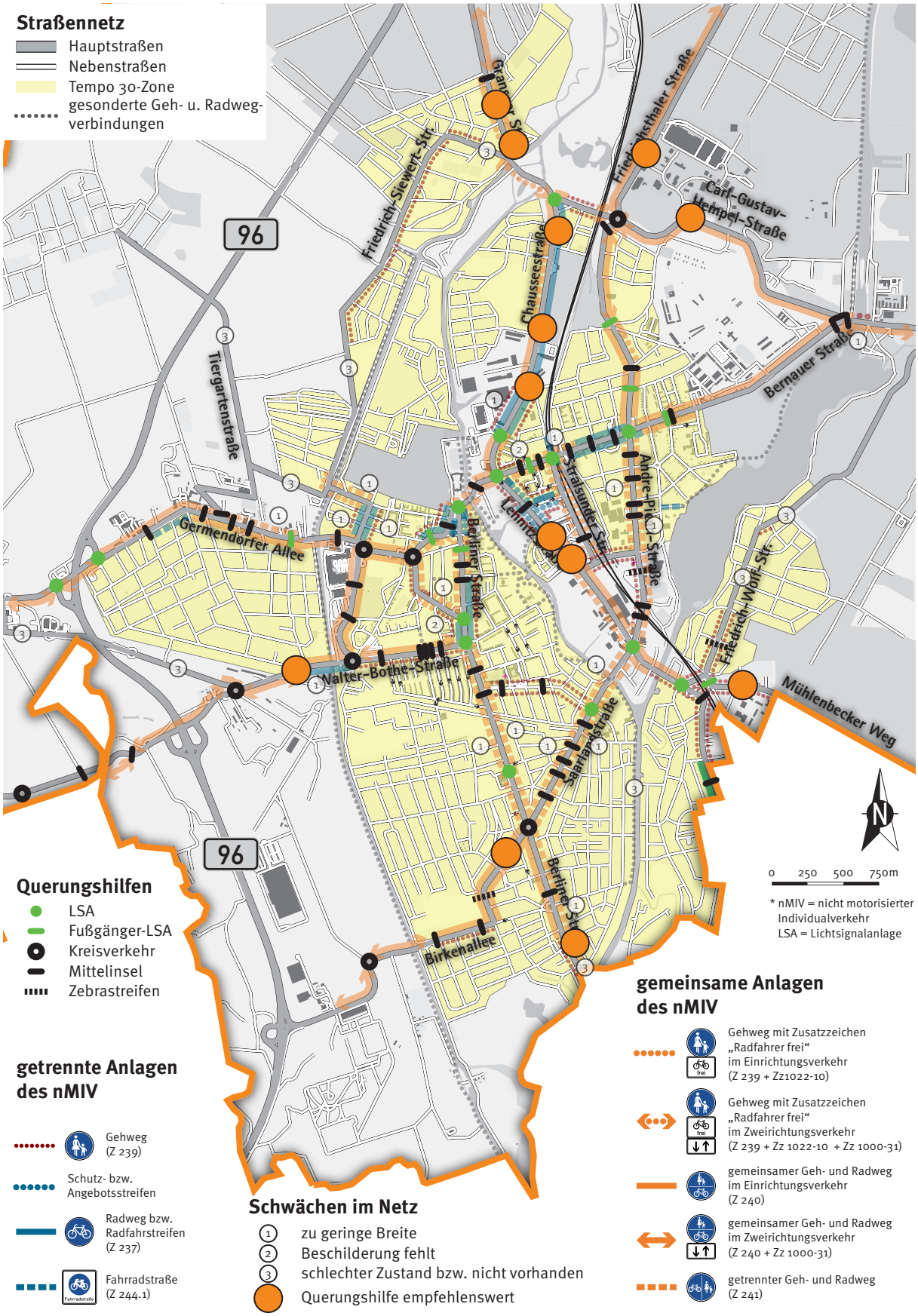


Abbildung 7-2 Ergänzende Querungshilfen

7.2.2 Ausbau des Gehwegenetzes

Der Ausbau des Gehwegenetzes wird für folgende Abschnitte empfohlen:

- **Friedenthaler Weg, ca. 470 m beidseitig (Kosten: ca. 70.000 €)**
- **Friedrich-Wolf-Straße, ca. 780 m einseitig (Kosten: ca. 120.000 €) bzw. beidseitig (Kosten: ca. 240.000 €)**
- **Thaerstraße, ca. 560 m einseitig (Kosten: ca. 84.000 €)**

Lage und Umfang der auszubauenden Gehwegabschnitte sind in der Abbildung 7-3 dargestellt. Darüber hinaus sind die Gehwege in Wensickendorf teilweise ausbaufähig. Je Quadratmeter Gehwegfläche ist im Allgemeinen mit Kosten in Höhe von 80 € zu rechnen.

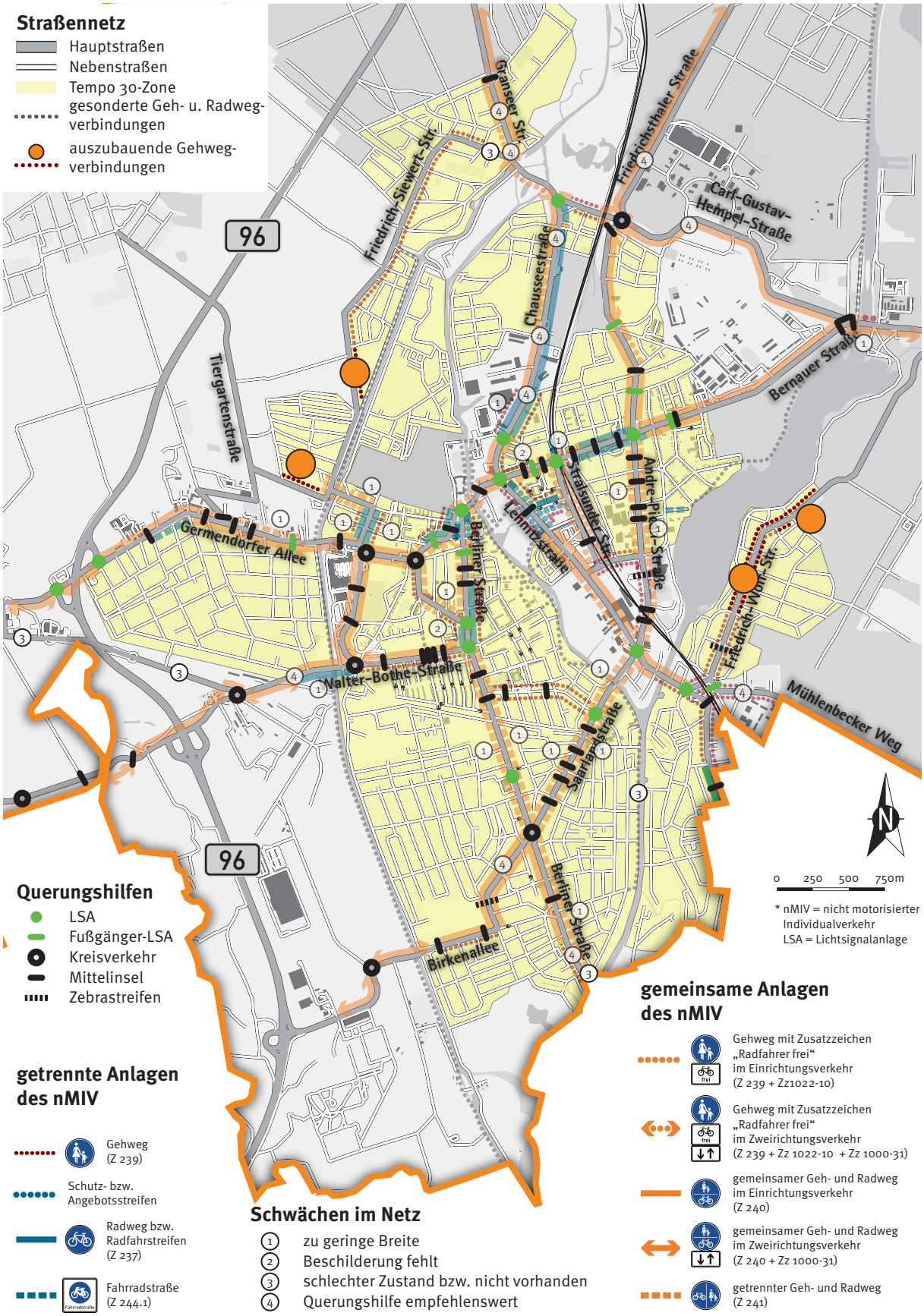


Abbildung 7-3 Auszubauende Bereiche im Gehwegenetz

7.2.3 Ausbau des Radwegenetzes

Für den Ausbau des Radwegenetzes werden folgende Abschnitte empfohlen (vgl. Abbildung 7-4):

- ca. 1,8 km im Zuge der Ortsdurchfahrt Germendorf einseitig (Kosten: ca. 290.000 €) bzw. beidseitig (Kosten: ca. 580.000 €)
- ca. 2,0 km entlang der Straße am Globus und der Annahofer Straße bis zur Walther-Bothe-Straße (Kosten: ca. 320.000 €)
- Führung eines Radwegs über die Trasse der ehemaligen Kremmener Bahn zwischen Annahofer Straße und Berliner Straße, ca. 2,7 km (Kosten: ca. 430.000 €)
- ca. 2,7 km entlang der Thaerstraße, dem Kuhbrückenweg und dem Elsenweg zur Tiergartensiedlung (Kosten: ca. 432.000 €)
- Ausbau des straßenbegleitenden Radwegenetzes in Schmachtenhagen, insgesamt ca. 2,8 km einseitig (Kosten: ca. 450.000 €) oder beidseitig (Kosten: ca. 900.000 €)
- ca. 3,3 km Radweg zwischen Wensickendorf und Zehlendorf (Kosten: ca. 530.000 €)
- ca. 4,6 km entlang der L 172 zwischen Germendorf und Velten (Kosten: ca. 740.000 €)
- ca. 4,8 km entlang der L 170 zwischen Germendorf und Schwante (Kosten: ca. 770.000 €)
- ca. 4,8 km entlang der B 273 zwischen Wensickendorf und Wandlitz (Kosten: ca. 770.000 €)
- ca. 6,3 km entlang der L 21 zwischen Wensickendorf und Summt (Kosten: ca. 1.010.000 €)

Je Quadratmeter ist mit 80 € zu rechnen.

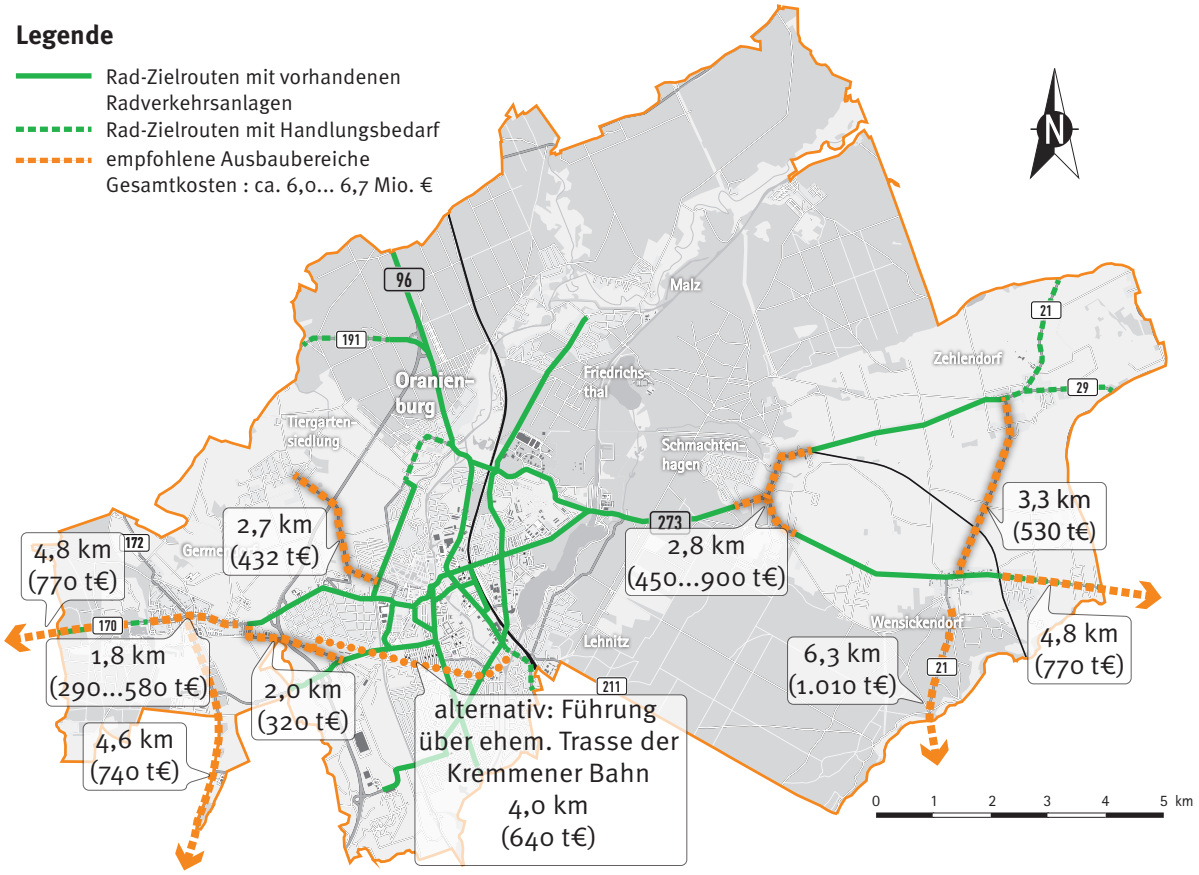


Abbildung 7-4 Ausbaubereiche für das Radwegenetz

Je nachdem, ob der Ausbau einseitig oder beidseitig erfolgt, sind geschätzte Kosten zwischen 6,0Mio. € und 6,7 Mio. € zu erwarten, die je nach Baulastträgerschaft von der Stadt, dem Land oder dem Bund zu tragen sind.

7.2.4 Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Hinsichtlich des Ausbaus des öffentlichen Personennahverkehrs wird als Optimierungsmöglichkeit die Einrichtung eines Stadtbussystems empfohlen. Es werden hierzu folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- **Der Verlauf der Buslinie 821 wird dahingehend geändert, dass zukünftig eine Ringlinie im Stundentakt (tags) bzw. im Zweistundentakt (nachts) bedient wird. Zwischen dem Bahnhof Oranienburg und der Birkenallee wird eine neue Route über die Stralsunder Straße, die Dr.-Heinrich-Byk-Straße, die Lehnitzstraße und die Saarlandstraße genutzt. Auf der bisher genutzten Route wird der Takt der Linie 804 verdichtet, um dort die entfallenden Fahrten der Linie 821 zu kompensieren.**
- **Das bisherige Teilstück der Linie 821 zwischen der Thaerstraße und der Tiergartensiedlung wird als Stichstrecke tagsüber im Zweistundentakt bedient, nachts findet keine Bedienung statt.**
- **Ebenfalls wird tagsüber im Zweistundentakt eine weitere Stichstrecke nach Lehnitz bedient.**
- **Für das neue Teilstück der »*Ringlinie*« ist der Neubau von 16 Haltestellen erforderlich.**

Die Abbildung 7-5 verdeutlicht die für das Stadtbussystem erforderlichen Maßnahmen grafisch.

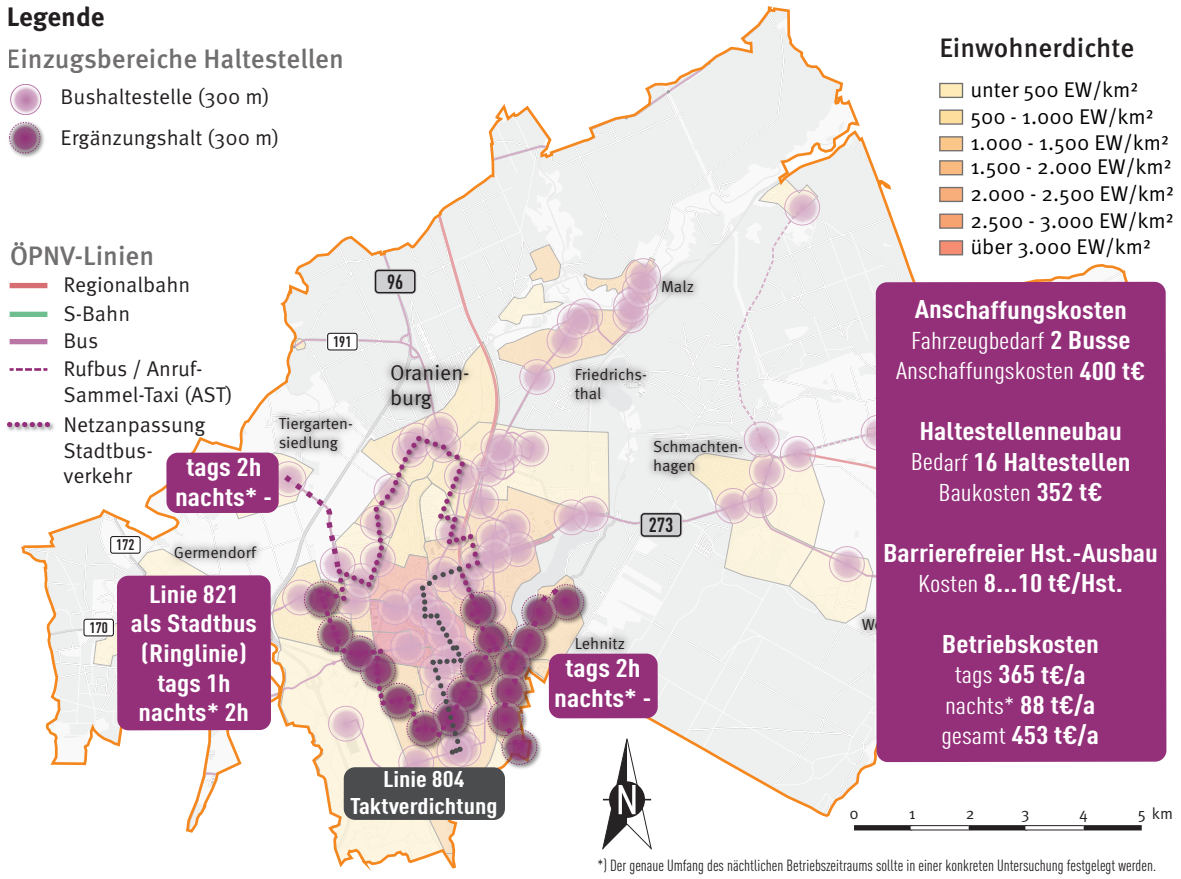


Abbildung 7-5 Stadtbussystem und Einzugsbereiche der Haltestellen

Kosten

Für den Betrieb der Stadtbuslinie (sowohl auf der Ringstrecke als auch auf den beiden Stichstrecken) müssen zwei neue Busse angeschafft werden, was Kosten in Höhe von schätzungsweise 400.000 € verursacht. Weitere ca. 352.000 € sind für den Bau der 16 neuen Haltestellen zu investieren. Hinzu kommen für den barrierefreien Ausbau bestehender Haltestellen Kosten zwischen 8.000 und 10.000 € je Haltestelle. Die jährlichen Betriebskosten der Stadtbuslinie betragen unter den oben genannten Randbedingungen ca. 453.000 €.

7.3 Kostenübersicht für die empfohlenen Maßnahmen

An dieser Stelle sollen die Kosten der zuvor empfohlenen Maßnahmen nochmals zusammengefasst dargestellt werden. Dabei wird zwischen der Vorzugsvariante A (ohne Ortsumfahrung Lehnitz) und Vorzugsvariante B (mit Ortsumgehung Lehnitz) unterschieden, da bei letzterer die Kosten für die Ortsumgehung zu diskutieren sind.

7.3.1 Vorzugsvariante A (ohne Ortsumgehung Lehnitz)

Die Kosten für die Vorzugsvariante A lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- **Gehwegausbau: ca. 274.000 € bei teilweise einseitigem Ausbau bzw. 394.000 € bei vollständig beidseitigem Ausbau**
- **Querungshilfen: 130.000 € (13 Stück zu je 10.000 €)**
- **Radwegeausbau: ca. 6,0Mio. € bei einseitigem Ausbau, ca. 6,7 Mio. € bei beidseitigem Ausbau (davon sind von der Stadt ca. 2,0 bzw. 2,8 Mio. € zu tragen)**
- **barrierefreier Haltestellenausbau: ca. 8.000 € bis 10.000 € je Haltestelle (Anzahl der auszubauenden Haltestellen unbekannt)**
- **Haltestellenneubau: ca. 352.000 € (16 Stück zu je ca. 22.000 €)**
- **Stadtbuslinie 821: ca. 453.000 € zusätzliche Betriebskosten sowie einmalig ca. 400.000 € Anschaffungskosten für zwei Busse**
- **Taktverdichtung Linie 804: ca. 312.000 €/Jahr (werktags) bzw. ca. 88.000 €/Jahr (Wochenende)**

Somit ergeben sich - ohne den barrierefreien Haltstellenausbau und die von ihrem Umfang her noch nicht abzuschätzenden begleitenden Maßnahmen - einmalig zu investierende Kosten in Höhe von ca. 7,0 Mio. € bis 7,8 Mio. € sowie jährlich zusätzliche Betriebskosten für den Stadtbusverkehr von ca. 853.000 €.

7.3.2 Vorzugsvariante B (mit Ortsumgehung Lehnitz)

Die Vorzugsvariante B ist bis auf die Ortsumgehung Lehnitz mit der Vorzugsvariante A identisch. Das heißt, dass die oben genannten zu erwartenden Investitionskosten von 7,0 bis 7,8 Mio. € sowie die jährlichen zusätzlichen Betriebskosten für den Stadtbusverkehr von ca. 853.000 € auch bei der Vorzugsvariante B anfallen. Hinzu kommen die Kosten für die Ortsumgehung Lehnitz.

Für diese werden überschlägige Kostenansätze von 150 €/m² für den Straßenbau und 350 €/m² für die Entwässerung angesetzt. Für die jährlichen Betriebskosten werden 1,50 m² zugrunde gelegt. Bei einer Länge von 3.000 m und einer Fahrbahnbreite von 7 m ergeben sich so Baukosten für die Ortsumgehung Lehnitz von ca. 4,2 Mio. €. Die jährlichen Betriebskosten belaufen sich auf ca. 32.000 €.

Insgesamt lassen sich für die Vorzugsvariante B somit einmalige Investitionskosten in Höhe von 10,8 Mio. bis 11,6 Mio. € ermitteln. Hinzu kommen weitere Kosten für den barrierefreien Ausbau bestehender Haltestellen und die begleitenden Maßnahmen für die Tempo 30-Abschnitte in der Innenstadt.

8 Zusammenfassung

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 wurde 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 und der Entlastungseffekt zwischenzeitlich teilweise kompensiert wurde, 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.

Für die Erstellung / Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans waren zunächst die bestimmenden Eingangsgrößen - Stadtstruktur, Bevölkerung / Demografie, Bildung, Wirtschaft, Verkehr und Verkehrssicherheit - einer umfassenden Analyse unterzogen. Entsprechende Mängel an der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur wurden - sofern vorhanden - identifiziert und benannt. Aufbauend auf Verkehrserhebungen wurde ein Verkehrsmodell für die Stadt Oranienburg erarbeitet.

Nach dem Abschluss der Analyse des Ist-Zustandes wurden die Ziele der Verkehrsentwicklung definiert. Vor diesem Hintergrund wurde die allgemeine strukturelle Entwicklung der Stadt Oranienburg näher beleuchtet und die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen abgeleitet. Da der Untersuchungsraum nicht isoliert betrachtet werden kann, waren hierbei auch die verkehrlichen Entwicklungen im Umfeld zu berücksichtigen. Aus diesem Grund fand auch die Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg Eingang in die Betrachtungen.

Aufbauend auf diesen Erkenntnissen, wurde das Verkehrsmodell dahingehend weiterentwickelt, dass sich sowohl die allgemeinen strukturellen Entwicklungen in Oranienburg als auch die verkehrlichen Veränderungen im Umfeld darin wiederfinden (Prognose-Nullfall). Um die Maßnahmen, die im Zuge der Erarbeitung der Ziele für die Verkehrsentwicklung hergeleitet wurden, ebenfalls im Modell abbilden zu können, wurden sogenannte Prognose-Planfälle für zwei Szenarien generiert. Diese wurden in einer begleitenden Reihe von insgesamt drei Workshops in einem Expertengremium diskutiert und anschließend in eine Vorzugsvariante überführt, welche im Wesentlichen folgende Maßnahmen umfasst:

- Tempo 30 auf zahlreichen Hauptverkehrsstraßen im Stadtzentrum
- Optimierung des Busverkehrs
- Ausbau der Radverkehrs- und Gehwegeinfrastruktur

Die zu dieser Vorzugsvariante gehörenden Maßnahmen wurden abschließend nochmals differenziert betrachtet und auch einer Kostenschätzung unterzogen.

Anlagen

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1 Kennzeichenerfassung Oranienburg Süd 159
Anlage 2 Ergebnisse Prognosenetzmodellbetrachtung - Detailausschnitt Birkenstraße (Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Westen zwischen Berliner Straße und Saarlandstraße) 162
Anlage 3 Ergebnisse Prognosenetzmodellbetrachtung - Detailausschnitt Birkenstraße (Zweirichtungsverkehr zwischen Berliner Straße und Saarlandstraße) 163
Anlage 4 Protokoll des ersten Workshops zum Verkehrsentwicklungsplan 164
Anlage 5 Protokoll des zweiten Workshops zum Verkehrsentwicklungsplan 175
Anlage 6 Protokoll des dritten Workshops zum Verkehrsentwicklungsplan 191

Anlage 1 Kennzeichenerfassung Oranienburg Süd

Kennzeichenerfassung | Oranienburg - Süd

Blatt 1

Übersicht des erfassten Verkehrsaufkommens

Datum: 15.10.2013

Zeitraum: 06 - 18 Uhr

Q1 | Am Kanal
(nahe ehem. Bahndamm)

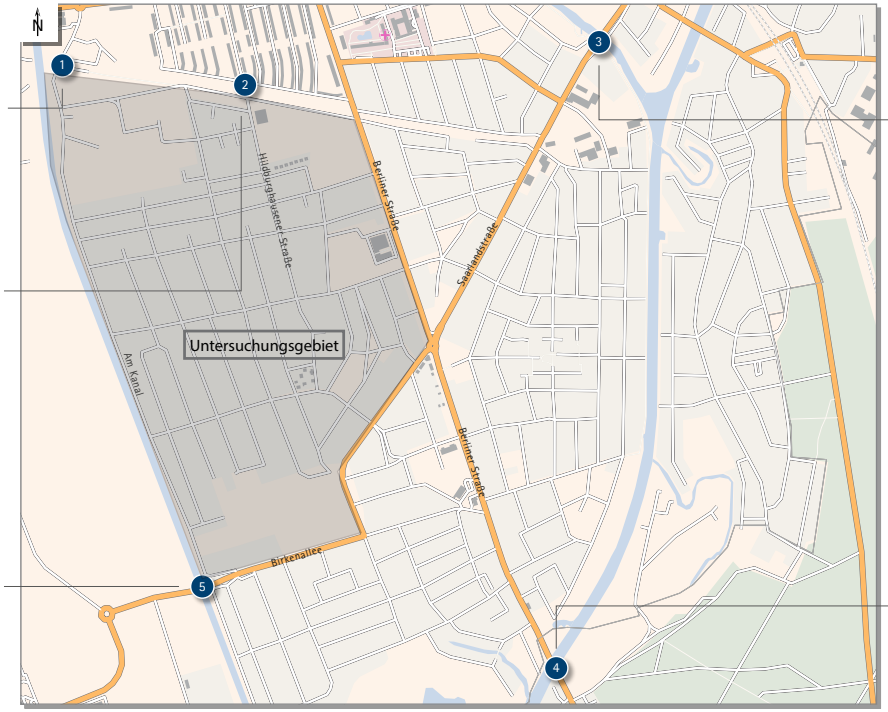
06 - 18 Uhr	Pkw	Lkw	Bus	Gesamt
Einfahrend	289	4	2	293
Ausfahrend	446	5	2	451

Q 2 | Hildburgener Straße
(nahe ehem. Bahndamm)

06 - 18 Uhr	Pkw	Lkw	Bus	Gesamt
Einfahrend	221	4	0	225
Ausfahrend	-	-	-	-

Q 5 | Birkenallee
(nahe Kanalbrücke)

06 - 18 Uhr	Pkw	Lkw	Bus	Gesamt
Einfahrend	2343	165	19	2527
Ausfahrend	2520	149	19	2688



Q 3 | Saarlandstraße
(nahe Havelbrücke)

06 - 18 Uhr	Pkw	Lkw	Bus	Gesamt
Einfahrend	4892	184	26	5102
Ausfahrend	4365	213	4	4582

Q 4 | Berliner Straße
(nahe Havelbrücke)

06 - 18 Uhr	Pkw	Lkw	Bus	Gesamt
Einfahrend	4257	73	11	4341
Ausfahrend	4199	61	12	5272

Arbeitsstand 22.11.2013

HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft

Fortsetzung von Anlage 1

Kennzeichenerfassung | Oranienburg - Süd

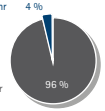
Blatt 2

Verteilung der einfahrenden Verkehre

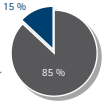
Datum: 15.10.2013

Zeitraum: 06 - 18 Uhr

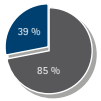
Q1 | Am Kanal
(nahe ehem. Bahndamm)

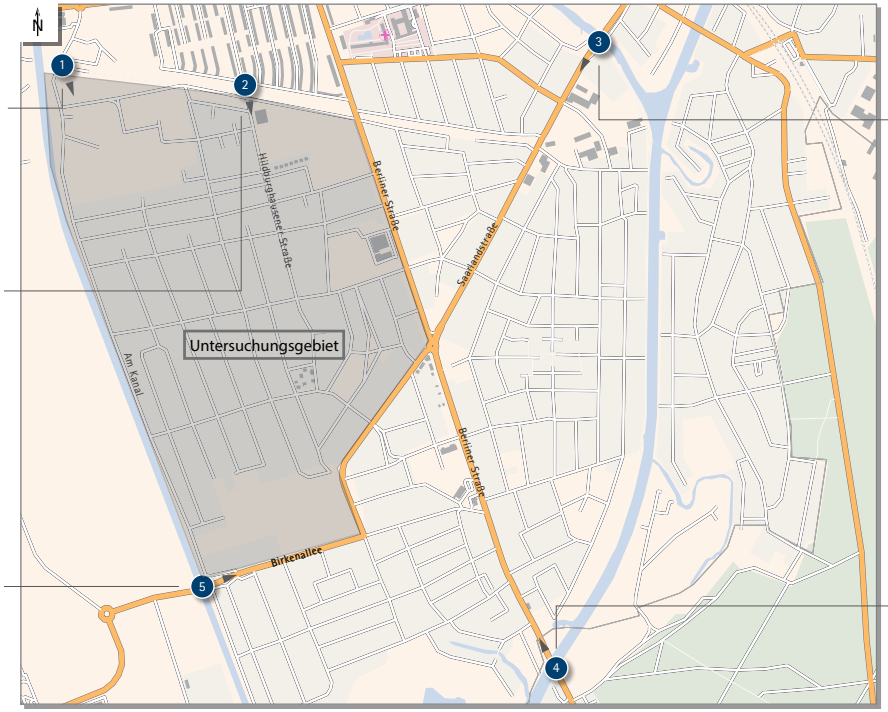


Q 2 | Hildburgener Straße
(nahe ehem. Bahndamm)

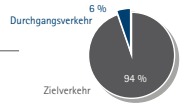


Q5 | Birkenallee
(nahe Kanalbrücke)

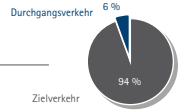




Q 3 | Saarlandstraße
(nahe Havelbrücke)



Q4 | Berliner Straße
(nahe Havelbrücke)



Definition Durchgangsverkehr: Alle erfassten Fahrzeuge, die den Untersuchungsbereich bzw. die jeweilige Route in einem Zeitraum von bis zu 10 min durchfahren haben.

Arbeitsstand 22.11.2013

HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft

Fortsetzung von Anlage 1

Kennzeichenerfassung | Oranienburg

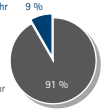
Blatt 3

Verteilung der ausfahrenden Verkehre

Datum: 15.10.2013

Zeitraum: 06 - 18 Uhr

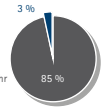
Q1 | Am Kanal
(nahe alten Bahndamm)

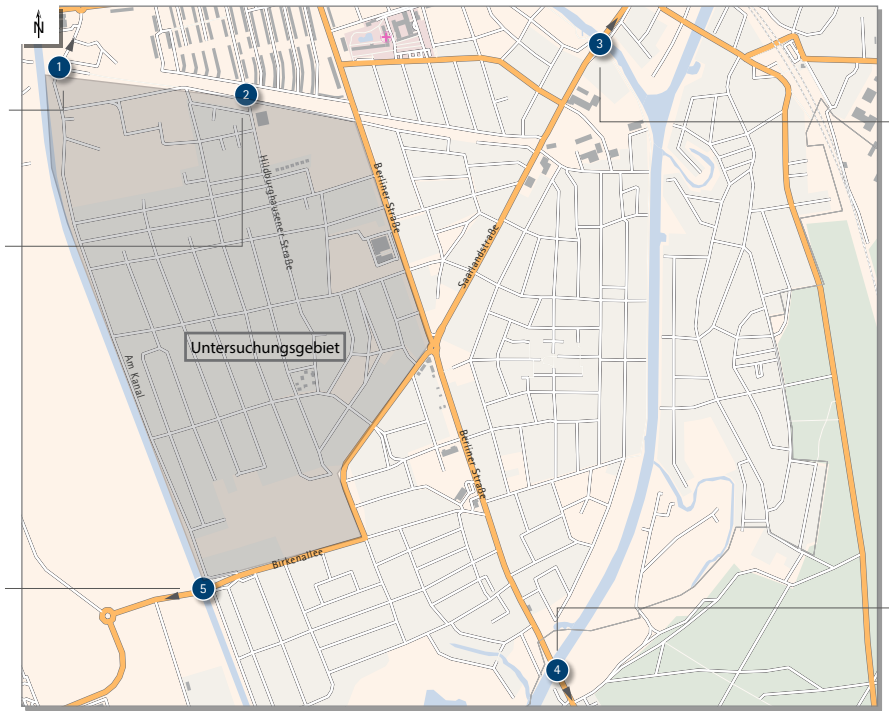


Q 2 | Hildburgener Straße
(nahe ehem. Bahndamm)

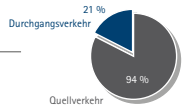
keine ausfahrenden Verkehre

Q5 | Birkenallee
(nahe Kanalbrücke)

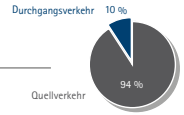




Q 3 | Saarlandstraße
(nahe Havelbrücke)



Q4 | Berliner Straße
(nahe Havelbrücke)

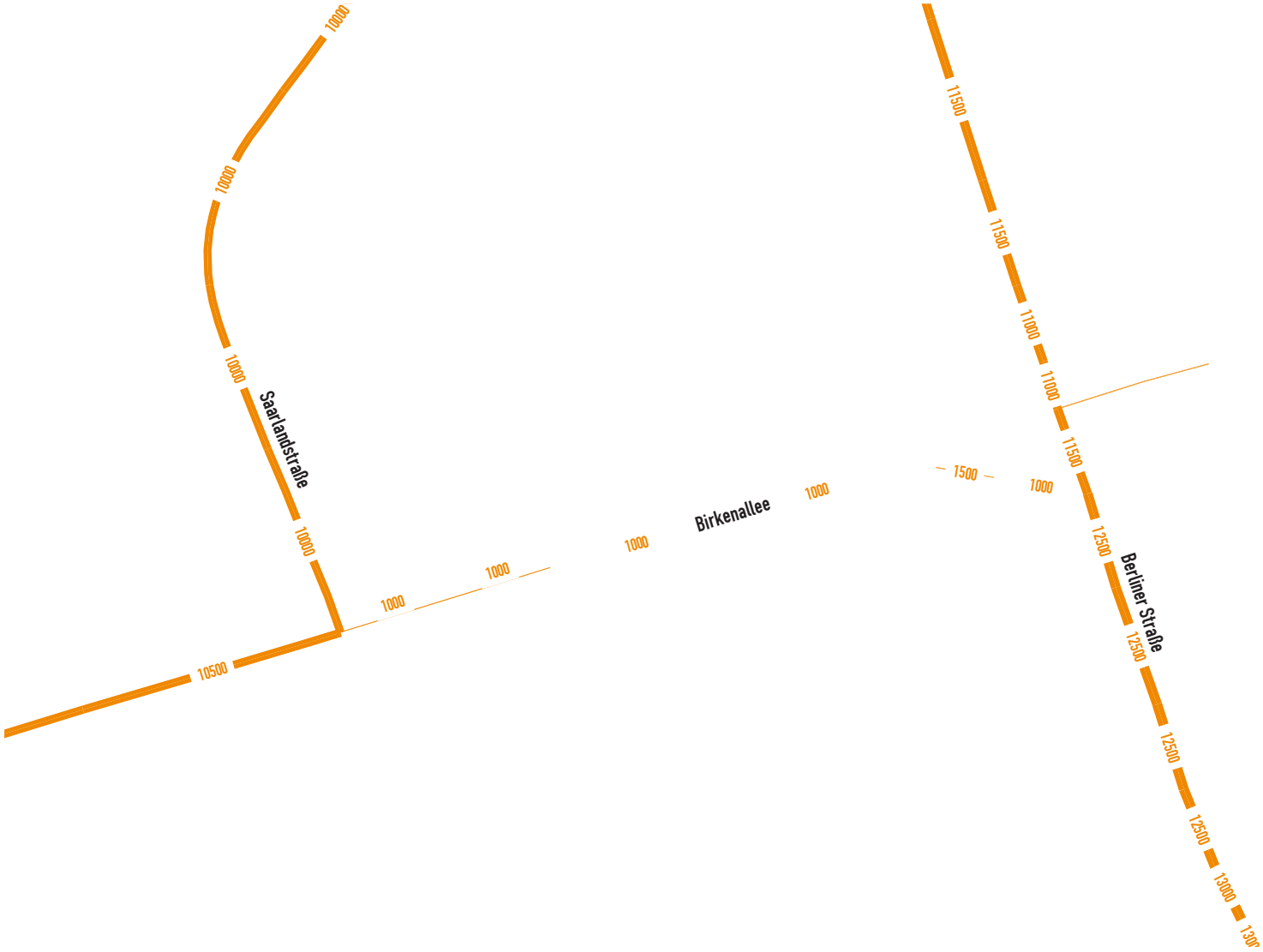


Definition Durchgangsverkehr: Alle erfassten Fahrzeuge, die den Untersuchungsbereich bzw. die jeweilige Route in einem Zeitraum von bis zu 10 min durchfahren haben.

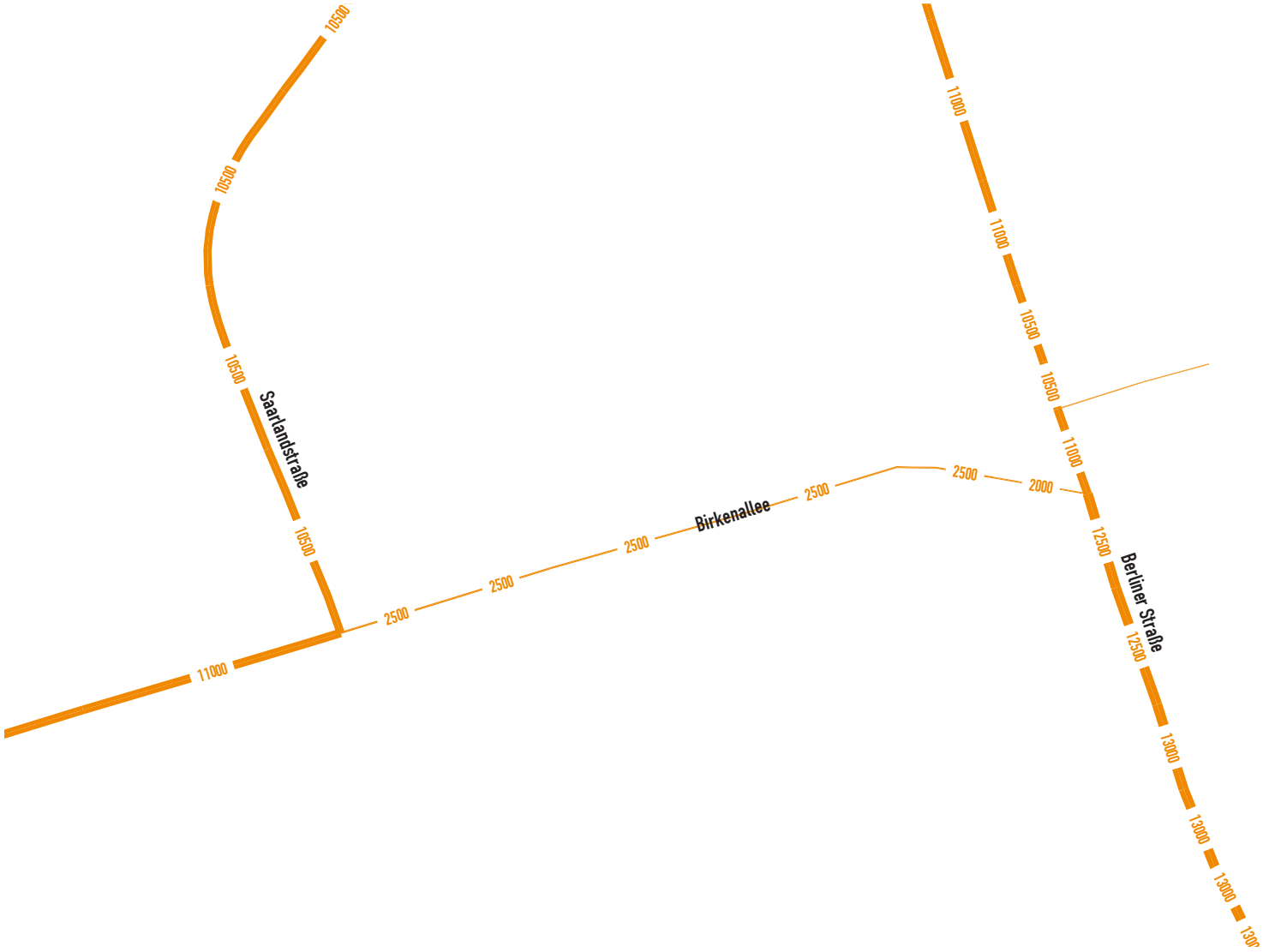
Arbeitsstand 22.11.2013

HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft

Anlage 2 Ergebnisse Prognosenetzmodellbetrachtung - Detailausschnitt Birkenstraße (Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Westen zwischen Berliner Straße und Saarlandstraße)



Anlage 3 Ergebnisse Prognosenetzmodellbetrachtung - Detailausschnitt Birkenstraße (Zweirichtungsverkehr zwischen Berliner Straße und Saarlandstraße)



Anlage 4 Protokoll des ersten Workshops zum Verkehrsentwicklungsplan

VERKEHRSPLANUNG | STRASSENENTWURF | STRASSENVERKEHRSTECHNIK
IMMISSIONSSCHUTZ | PROJEKTSTEUERUNG

HOFFMANN LEICHTER
Ingenieurgesellschaft

Anschrift
Bundesallee 13 - 14
10719 Berlin

Telefon
030 8872767-0

Telefax
030 8872767-99

E-Mail
info@hoffmann-leichter.de

Internet
www.hoffmann-leichter.de

02.04.2015
tl

Verkehrsentwicklungsplan
der Stadt Oranienburg für das Jahr 2025

Protokoll
1. Workshop

Datum	**Uhrzeit**	**Ort**
20.02.2015	10:00– 13:10 Uhr	Bürgerzentrum Oranienburg Albert-Buchmann-Straße 17 16515 Oranienburg

Gesprächsleitung:	Prof.Dr.-Ing. Dittmar Machule
Referent:	Dipl.-Ing. Tobias Lotz
Protokoll:	Rachel Sauerbaum, BSc. Matthias Müller
Teilnehmer:	siehe Teilnehmerliste

Vorgesehene Tagesordnung

10:00	Top 1 Begrüßung
	Top 2 Einführung
	Top 3 Prognose-Nullfall
	Top 4 Diskussion & Verabschiedung Prognose-Nullfall
11:30	Top 5 Kleine Kaffeepause
	Top 6 Planfall-Szenarien
	Top 7 Diskussion der Planfall-Szenarien
	Top 8 Ausblick, weiteres Vorgehen
13:10	Top 9 Verabschiedung

Top 1 Begrüßung

Herr Machule erklärt den Workshop für eröffnet und übergibt das Wort an den Baudezernenten Herrn Oltersdorf zur Begrüßung.

Herr Oltersdorf dankt dem Teilnehmerkreis für das Mitwirken an dieser Auftaktveranstaltung, zu der er mit Schreiben v. 20.01.2015 einen breiten Kreis von fachkompetenten Personen eingeladen hatte. Er wünscht sich eine ebenso erfolgreiche Mit- und Folgewirkung, wie es sie 2003 in Oranienburg mit den drei Workshops zum Diskursiven Planungsverfahren „Erweiterter Barocker Stadtgrundriss“ gab. Nach Vorstellung des Podiums – Herr Machule (Moderation); Herr Lotz

Z:\1756_OBURG\VEP-2\03 Protokolle\1. Workshop_20150220\Protokoll_2015-02-24_Stand_2015-03-25.docx

HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH
Geschäftsführer Dipl.-Ing. Siegmar Gumz | Prokurist Dipl.-Ing. Karsten Muraro
Commerzbank AG | Konto-Nr. 0514752900 | BLZ 100 800 00
Amtsgericht Charlottenburg HRB 103624 B | Ust.-IdNr. DE 237706834

Planer am Bau
www.tuv.com TÜVRheinland ID 0000021410
Kein Ding ohne ING.

Fortsetzung von Anlage 2

(Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH); Herr Oltersdorf, Herr Kielczynski und Herr Dehler (alle Stadt Oranienburg) – führt er zur „Verkehrsentwicklungsplanung Oranienburg bis 2025“ einleitend Folgendes aus:
Ziel der geplanten drei Workshops ist es, die Neuaufstellung bzw. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplansder Stadt Oranienburg schon im Vorfeld des Planungsstadiums fachkritisch begleiten zu lassen, damit mögliche Hinweise für eine umweltfreundliche und gemeinwohlorientierte Verkehrsplanungin das Planwerk einfließen können. Die Beteiligung breiterer Kreise der Bevölkerung ist für spätere Verfahrensschritte vorgesehen. Die vorgestellten Personen bilden die amtsintern gebildete Arbeitsgruppe, die auch zwischen den Workshopveranstaltungen als Ansprechpartner dienen. Die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes sowie die dazu benötigten Berechnungen erfolgen auftragsgemäß über die Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH (H-L).
Im heutigen ersten Workshop sollen Zielvorstellungen und generellen Grundlagen und Annahmen der Planung vorgestellt, erklärt und diskutiert werden. Dies ist zum einen der sogenannte Prognose-Nullfall als Basis für alle weiteren rechnerischen Überprüfungen, zum anderen sind es drei verschiedene Szenarien, die vertragsgemäß von H-L unter Federführung von Herrn Lotz durchgerechnet werden können. Auf dieser Grundlage soll dann die sogenannte Vorzugsvariante bestimmt werden. Die Vorzugsvariante soll etwa bis Juni / Juli 2015 bearbeitet, im 3. Workshop verabschiedet und in einem Bericht zusammengefasst dargestellt werden. Bis zum 15. September 2015 soll dieser der Stadt vorgelegt und der Öffentlichkeit präsentiert werden. Herr Oltersdorf wünscht dem Workshop einen konstruktiven Verlauf und gibt das Wort zurück an Herrn Machule.

TOP 2 Einführung

Herr Machule weist anhand der Folie „Impressum“ (**Folie 3**) nochmals auf die für den Verkehrsentwicklungsplan zusammenwirkenden Personen hin und betont, dass es angesichts des Terminplans heute wichtig sei, den Prognose-Nullfall zu verabschieden und zu klären, ob die drei von der Arbeitsgruppe diskutierten Planfallszenarien in ihren Annahmen ergänzt oder verändert bzw. so weiterbetrachtet werden sollten. Er bittet um Verständnis, dass aus Zeitgründen keine umfangreiche Vorstellungsrunde erfolgt. Stattdessen wird auf ausgelegte Teilnehmerliste verwiesen. Er stellt nochmals die Ablaufplanung des gesamten Projekts (**Folie 5**) vor, bittet ebenso um Beachtungder im Sitzungssaal ausgehängten Pläne und weist darauf hin, dass der 2. Workshop am 16. April 2015 stattfindet (Versammlungsort und Zeitraum werden in der schriftlichen Einladung bekannt gegeben). Der 3. Workshop ist noch nicht terminiert. Er bittet alle Teilnehmer darum, sich schon jetzt den zweiten Termin freizuhalten und betont dieWichtigkeit derKontinuität bei der Teilnahme. Er erläutert den geplanten Ablauf des heutigen Workshops (**Folie 7**).

Herr Lotz übernimmt die zusammenfassende Einführung in die komplexe Materie der Verkehrsentwicklungsplanung (**Folien 9-13**):
Der Verkehrsentwicklungsplan bildet die Grundlage für nachgelagerte Fachplanungen wie bspw. den Luftreinhalte-, den Lärmaktions- oder den Nahverkehrsplan und steht im Zusammenhang mit der Flächennutzungsplanung sowie derStadt- bzw. Regionalentwicklungsplanung. Die unterste Ebene der hierarchischen Gliederung bei der Verkehrsentwicklungsplanung stellen der Bebauungsplan und die Planfeststellung dar.
Als Grundlage der Verkehrsentwicklung Oranienburgs ist insbesondere die Verkehrsprognose des Landes Brandenburgvon entscheidender Bedeutung. Diese wiederum ist eingebettet in die Bundesverkehrsprognose, welche ihrerseits vom Europäischen Weißbuch des Verkehrs stark beeinflusst wird.
Der landesweiten Verkehrsprognose Brandenburgs für das Jahr 2025 kann entnommen werden, dass das Verkehrsaufkommen der B 96 (Ortsumfahrung) bis zu 38.000 Kfz/Tag betragen wird (aktuell sind es nur bis zu 28.000 Kfz/Tag).
Für die weiteren Betrachtungen wird Oranienburg in Verkehrsbezirkeunterteilt. Oranienburg ist

Fortsetzung von Anlage 2

Bestandteil der Metropolregion Berlin-Brandenburg.Neben sämtlichen Verkehrsverbindungen innerhalb des Stadtgebiets wird der Untersuchungsraum auch auf unmittelbar angrenzende wichtige Verkehrsverbindungen und Knotenpunkte ausgeweitet. Es werden u. a. die A 10 und das Autobahnkreuz Oranienburg mitbetrachtet. Verlagerungseffekte im Verkehr lassen sich so besser abbilden. Mithilfe von Rechenprogrammen können verschiedene Varianten / Szenarien untersucht und die Auswirkungen der darin betrachteten Maßnahmen auf das Netz ausgewertet werden.

Top 3 Prognose-Nullfall

Herr Lotz leitet die Darstellung des erarbeiteten und zu diskutierenden Prognose-Nullfalls mit einer historischen Ableitung ein **(Folien 16-22):**
Die historische Entwicklung in den letzten hundert Jahren führten zur heutigen Grundstruktur Oranienburgsmit seinen Nord-Süd und Ost-West-Verbindungen. Die demografische Entwicklung zeigt, dass die Bevölkerung in den letzten Jahren stetig gewachsen ist.Gleichzeitigjedoch altert diese zunehmend. Die Beschäftigtenzahl Oranienburgs wächst im Vergleich zum Land Brandenburg überdurchschnittlich stark.

Für die Bestandsanalyse (**Folien 23-31**) wird der bestehende Analyse-Nullfall des "alten" Verkehrsentwicklungsplans mit einbezogen.
Es wurde ein Netzmodell erarbeitet, welches aus einer Vielzahl von Knotenpunkten, Strecken, Verkehrsbezirken und Anbindungen aufgebaut ist. In die Verkehrsaufkommensberechnung fließen u. a. Strukturdaten der verschiedenen Verkehrsbezirke, Mobilitätskennziffern und Modal Split-Verteilungen ein. Grundlage für die Bestandsanalyse sind auch die Ergebnisse einer Vielzahl von Erhebungen und Informationen aus Verkehrsstärkenkarten. Anhand dieser Daten wird das berechnete Verkehrsaufkommen des Modellskalibriert, sodass der Ist-Zustand abgebildet werden kann. Dieserbildet im Weiteren die Grundlage für den Prognose-Nullfall. Die Netzberechnungen beinhalten den MIV (motorisierter Individualverkehr). Die weiteren Verkehrsträger ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehrsindin dem Modell nicht enthalten. Entsprechende Maßnahmen wirken sich i. A. allerdings auf die Verteilung der Modal Split-Anteile aus und können so durch entsprechende Anpassungen des MIV-Verkehrsaufkommens (indirekt) mit abgebildet werden.

Herr Lotz geht anschließend auf die bestehenden verkehrlichen Hauptprobleme Oranienburgs ein (**Folien 33-35**).
Optimierungsmöglichkeiten liegen zum Beispiel im Ausbau des Nebennetzes oder dem Nadelöhr Schlossbrücke. Als Unfallschwerpunkte mit erhöhter Unfallhäufung sind beispielsweise die Schlossbrücke und die Berliner Straße auszumachen. Durch die Insellage der Kernstadt sind die Verkehrsverbindungen vonden bestehenden Brückenund deren Funktionsfähigkeit sowie Leistungsfähigkeit abhängig. In der Folge kommt es bei Sperrungen oder Unfällen im Bereich der vorhandenen Brückenbauwerkehäufigzu Beeinträchtigungen der übrigen Brückenverbindungen. Engpässe, stark befahrene Straßen und Schwerpunkte der Lärmbelastung sollten ebenfalls betrachtet werden.Im ÖPNV können dielückenhafte Netzabdeckung, Haltestellen mit sehr großen Einzugsgebieten, eine geringe Taktdichte undeine teils fehlende Barrierefreiheit als verbesserungswürdige Punkte genannt werden. Bezüglich des Radverkehrsbesteht Optimierungsbedarf z. B. beimLückenschluss im Radwegenetz zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt, bei Querungsmöglichkeiten von Hauptverkehrsstraßen sowie bei der baulichen Gestaltung von Radwegen.Ferner existiert stellenweiseeine widersprüchliche oder fehlende Beschilderung.
Für die Prognosebetrachtungen (**Folien 37-41**) werden zukünftige Veränderungen des Verkehrsaufkommens aufgrund bisher bekannter Nutzungsänderungen sowie allgemeiner soziodemografischer Entwicklungen berechnet. Durch diedemografische Entwicklung Oranienburgs sowie einem allgemein zu beobachtenden Trend weg vom MIVwird eine leichte Verschiebung des Modal Splitsvom MIV zum Umweltverbund (nMIV und ÖPNV) unterstellt. Die-

Fortsetzung von Anlage 2

ser Rückgang des MIV wird mit 5 % angesetzt und betrifft nur die Verkehrsbezirke innerhalb des Stadtgebiets. Bereiche, welche primär durch die Wirtschaft bestimmt sind, was hier auf die beiden Gewerbegebiete in Sachsenhausen und auf dem ehemaligen Flugplatz zutrifft, werden hier als unverändert angesetzt. Bei ihnen wurden die MIV-Anteile unverändert beibehalten. Im Prognose-Nullfall werden nur strukturelle Änderungen betrachtet. Bauliche Maßnahmen fließen zunächst nicht ein. Einzige Ausnahme bildet die Fortführung der Flugpionierstraße im Gewerbegebiet Süd bis zur Walther-Bothe-Straße, da eine - hier angenommene - Weiterentwicklung des Gewerbegebiets Süd nur so sinnvoll möglich ist.

Top 4 Diskussion& Verabschiedung Prognose-Nullfall

Herr Machule eröffnet die Diskussion mit zwei Fragen: Gibt es Ergänzungen zu den bisher getroffenen Annahmen? Sind weitere Entwicklungen zu berücksichtigen? (**Folie 43**)

Herr Jarczewski: Es fehlen Grundlagen und der Zahlenvergleich zum alten Verkehrsentwicklungsplan. Er wünscht sich einen Vergleich zu den Annahmen des alten Verkehrsentwicklungsplans und den derzeitigen Werten in der Realität. Ist es so gekommen, wie es vorausgesagt und zugrunde gelegt wurde?

Frau Kodian: Die Eingangsparameter des Modells sind unklar, und es fehlen Vergleichswerte des bisherigen Verkehrsentwicklungsplans. Welche Durchschnittswerte wurden gewählt und was beinhalten diese? Handelt es sich um den Tages- oder den Stundendurchschnitt? Wurde der Pendlerverkehr mit Einzugsgebiet bis 60 km einbezogen? Die Aufrechterhaltung der Mobilität von Pendlern sollteverstärktvon Verkehrsmitteln des de Umweltverbundesgesichert werden, insbesonderedurch Regional- und S-Bahn.Inwiefern wirddie Anzahl von Kfz-Zulassungen berücksichtigt? Wie lange wurde gezählt?

Herr Hebestreit: Warum wurden keine Erhebungen von Radfahrern und Fußgängern vorgenommen?

Herr Lotz antwortet gebündelt auf die o. g. Fragen der verschiedenen Teilnehmer

Zu Herrn Jarczewski:
Die Zahlen der alten Verkehrsentwicklungsplanung werden als Vergleich/Grundlage verwendet. Der Prognose-Nullfallgeht bspw. auf der Schlossbrücke von einer Anzahl von 29.000 Fahrten/24 Stunden aus. Aktuell sind es im Bestand ca. 21.000 Fahrten. Dies entspricht nahezu den Vorhersagen des "alten"VEP für das mit dem heutigen Bestand vergleichbare Szenario 1, wonach auf der Schlossbrücke ca. 24.000 Fahrtenprognostiziert wurden.Die Verkehrsprognose hat sich somit weitgehend erfüllt.

Zu Frau Kodian:
Als Eingangsdaten des "neuen" Verkehrsentwicklungsplans dienen Zähldaten, d. h. Ergebnisse aus 12- beziehungsweise 24 Stundenzählungen. Die Hochrechnungen auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) sind gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) erfolgt.
Die Erhebung des gesamten Quell- und ZielverkehrsOranienburgs würde zu viel Aufwand bedeuten. Auch wäre dieses Vorgehen mit deutlich höheren Kosten verbunden. Es wird an den Rändern des Modells ein Abgleich mit der Verkehrsstärkenkarte Brandenburgs vorgenommen und das Modell auf diese Werte geeicht.
Kraftfahrzeugzulassungen werden nicht berücksichtigt, da diese keine Auskunft über die tatsächlicheNutzung der Fahrzeuge geben, sondern lediglich über deren Bestand.Es wird stattdessen ein Abgleich mit der Verkehrsstärkenkarte und der landesweiten Verkehrsprognose von Brandenburgvorgenommen.

Fortsetzung von Anlage 2

Zu Herrn Hebestreit:
Erhebungen und Prognosen über den Rad- und Fußverkehr sind grundsätzlich möglich. Sie sind jedoch nicht Teil des Verkehrsentwicklungsplans und würden einen enormen Mehraufwand bei nur beschränktem Zusatznutzen bedeuten. Das Hauptproblem stellen die durch den MIV verursachtenProbleme wie Lärmbelastungoder Straßenverkehrsunfälle dar. Der Fuß- und Radverkehr isthingegen kaum störend. Vielmehr ist das Gegenteil der Fall. Maßnahmen zur Vermeidung des MIV führen i. d. R. zu einer Stärkung des Umweltverbunds.
Ein Ziel ist die Reduzierung des MIV. Erreicht werden kann dies z. B.durch den Ausbau von Radwegen, die Einschränkung des MIV, die Angebotserweiterung im ÖPNV (), den Ausbau von Bike&Ride und „Park & Ride"-Anlagen.
Hinsichtlich der Prognoseszenarien sollte eine Verständigung über die anzusetzendeprozentuale Verringerung des MIV erfolgen. Denkbar ist bspw. eine 5 %-ige Reduzierung des MIV.
Welche grundsätzlichen Szenarien sollten alsofür den VEP in der Stadt betrachtet werden?Eingegrenzt wurden im Vorfeld dreimögliche Planfallszenarien, die nach der Pause vorgestellt und diskutiert werden sollen.

Herr Berndt: Gründe der hohen Verkehrszahlen sind oft falsch geplante bzw. ausgeführte Baumaßnahmen. Sie stellen häufig Unfallschwerpunkte dar.Die problematischen Bereiche sollte man umgestalten, um die Sicherheit zu erhöhen.

Herr Lotz: Die vorhandenen Unfallschwerpunkte wurden bei der Bestandsanalyse mitbetrachtet. Sie erstrecken sich über die Berliner Straße und die B273 in östlicher Richtung. Ein Beispiel für einen Unfallschwerpunkt, bei dem bauliche Umgestaltungsvorschläge vorliegen, ist der Knotenpunkt Saarland-/Berliner Straße. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können zu einer "Entschärfung" der Situation beitragen.
Die Unfallhäufungsstellean der B 273 östlich Oranienburgs an der Einmündung der Magnus-Hirschfeld-Straßewurde vor Kurzem rot eingefärbt, sodass deutlicher auf den gegenläufig kreuzenden Radverkehr, welcher in Seitenlage entlang der B 273 geführt wird, hingewiesen wird. Es ist davon auszugehen, dass die Unfallhäufigkeit in diesem Bereich durch die Markierung künftig geringer ausfallen wird.

Herr Fischer: Ist der Ausbau der B 96 nördlich von Oranienburg (Nassenheide) in der Prognose berücksichtigt worden?

Herr Lotz: Der nördliche Ausbau der B 96 ist insofern enthalten, als dass an den Randbereichen ein Abgleich des Verkehrsaufkommens mit der offiziellen brandenburgischen Landesverkehrsprognose 2025 erfolgt ist, in welcher dieser Ausbau mit eingeflossen ist. Entsprechend den Daten sind in diesem Bereich allerdings keine merklichen Veränderungen des Verkehrsaufkommens zu erwarten.

Herr Gall: Ist die künftige Entwicklung des Gewerbegebietesan der B96 (ehem. Flugplatz) berücksichtigt?

Herr Lotz: Ja, es wird für dieses ein Verkehrsaufkommen von ca. 2.000 Fahrten pro Tag erwartet.

Herr Bujok: Welche Auswirkungen ergeben sich infolge der alternden Bevölkerung?

Herr Lotz: Eine ältere Bevölkerung bedeutet in der Regeleine vermehrte MIV- und ÖPNV-Nutzung. Das entsprichtallgemeinen Erfahrungswerten.

Herr Ulack: Bei den Prognoseszenarien sollten auch neue Verkehrsentwicklungen wie die Elektromobilität beachtet werden.
Der Ausbau unbefestigter Straßen östlich des Lehnitzsees könnte zur Entlastung des Ortskerns von Lehnitz beitragen.

Fortsetzung von Anlage 2

Herr Moormann: Inwieweit wird die MIV-Prognose durch Elektrofahrzeuge beeinflusst?

Herr Lotz: Elektrofahrzeuge ersetzen lediglich Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die Verkehrsbelastung bleibt unverändert. Sie nehmen jedoch Einfluss auf die Lärm- und Luftschadstoffbelastung.

Frau Kodian: Was sind die genauen Zielstellungen des Verkehrsentwicklungsplanes?

Herr Lotz: Beispielsweise die Verkehrsentlastung der Schlossbrücke. Die Zielstellung soll im Zuge dieses ersten Workshops diskutiert und dann der Stadtverordnetenversammlung zum Beschluss vorgelegt werden.

Herr Machule: Wichtige Hinweise und Anmerkungen des 1. Workshopssollen in die Bearbeitung des Prognose-Nullfalls einfließen.

Herr Jonas: Der Radverkehr sollte mehr Beachtung finden. Es müssen weitere Radverkehrsanlagen geschaffen werden. Die Reduzierung des MIV-Anteilserfolgt nicht ausschließlich durchden Anstieg der Anzahl älterer Personen. Eine Verbesserung des ÖPNV ist anzustreben. Wie wurden die Erhebungen durchgeführt und mit welchen technischen Mitteln?Die eigenen Erfahrungen mit Messgeräten zeigen, dass eine einwöchige Messung eine hochgradig ungenaue Hochrechnung liefert.
Der Durchgangsverkehr ist durch entsprechende Regelungen vermeidbar.

Herr Lotz: Es kamen automatische Zählvorrichtungen (wie z. B. Video und Radar) zum Einsatz.Diese sind sehr genau, was von unabhängigen Instituten nachgewiesen wurde. Außerdem wurden einige Erhebungen manuell mit Zählpersonal durchgeführt. Es wurde nach verschiedenen Fahrzeuggruppen unterschieden - u. a. auch Schwerverkehr.
Die Auswirkungen der Entwicklungen des nMIV auf den MIV werden mit Hilfe von Annahmen berücksichtigt. Ein intermodales Rechenmodell mit allen Verkehrsträgern ist schwer zu erarbeiten, mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden und erfordert sehr detaillierte und feine Eingangsdaten. Häufig funktionieren solche Modellansätze nur bedingt, da die verfügbaren Informationen als Datengrundlage kaum ausreichen.
Viele ältere Personen fahren im hohen Alter noch mit dem Auto, um ihreGrundversorgungzu sichern. Eine Senkung des MIV um 5 % kann deshalb allein durch die Alterung nicht angenommen werden.Hierfür sind verschiedene begleitende Maßnahmen erforderlich.
Der Durchgangsverkehr ist differenziert zu betrachten. In Ost-West-Richtung ist dieser im Gegensatz zur Nord-Süd-Richtung (bis zur Errichtung der Ortsumfahrung B96 neu durch die Kernstadt Oranienburgs geführt) kaum vorhanden, was sich mit der Funktion Oranienburgs als Zentrum und seiner räumlichen Lage begründen lässt.

Frau Wendt: Die Verschlechterung der Versorgungsinfrastruktur insbesondere in den Ortsteilenmuss berücksichtigt werden. Es gibt kaum noch Einkaufsmöglichkeiten, daher müssen die Menschen in die Stadt fahren.

Herr Lotz: Diese Entwicklung ist inden Zähldaten (teilweise auch schon in den Werten von 1998) enthalten. Wächst dieFahrtenanzahlweiter an, so leiten sich daraus zusätzliche Potenziale für den ÖPNV ab. Generell ist in dem Zusammenhang über einen Ausbau des ÖPNV-Angebots zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt nachzudenken.

Herr Krämer: Berücksichtigt die Verkehrsentwicklungsplanung auch den den ÖPNV?

Herr Lotz: Ja.

Herr Machule fragt unter Hinweis auf die bevorstehende Kaffeepause (TOP 5), ob es noch

Fortsetzung von Anlage 2

weitere Anregungen oder Diskussionsbeiträge zum vorgestellten Prognose-Nullfall gibt. Das ist nicht der Fall. Er fragt das Auditorium, ob Einverständnis besteht, dass die Arbeitsgruppe und das Ingenieurbüro auf der Basis des Prognose-Nullfalls unter Einbezug der heutigen Diskussion weiterarbeiten können. Es gibt keinen Widerspruch.

Top 5 **Kleine Kaffee-Pause.** Die etwa halbstündige Pause, für die Getränke und belegte Brötchen im Vorraum bereitgestellt sind,beginnt um 11:40 Uhr.

Top 6 **Planfall - Szenarien**

Herr Lotz stellt die in der Arbeitsgruppe diskutierten dreimöglichen Planfall-Szenarien vor (**Folien 46-49**). Für diese Szenarien sind noch keine Berechnungen durchgeführt worden. Im ersten Workshop soll zunächst deren Basis, der Prognose-Nullfall, diskutiert und verabschiedet werden (Top 4). Ebenso ist Ziel des ersten Workshops, die jeweiligen Maßnahmen der verschiedenen Szenarien abzustimmen.

Szenario 1:
Brückenverbindungen in Verlängerung der östlichen Walther-Bothe-Straße undder westlichen Adolf-Mertens-Straße, Ausbau der Ladestraße zwischen Bernauer - und Dr.-Heinrich-Byk-Straße (Folie 46).

Szenario 2:
Grundhafter Straßenausbau im Bestandsnetz (kein Neubau von Brückenbauwerken für den MIV), vor allem Förderung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) um XX % (Ausbau von B&R-Anlagen, Radwegebau, Optimierung ÖPNV-Angebot) (Folie 47).

Szenario 3:
Verkehrseinschränkungen auf der Berliner Straße im Bereich Schlossplatz (Abbindung oder Einbahnstraße), Brückenverbindungenwie in Szenario 1 (Folie 48).

Top 7 **Diskussion der Planfall-Szenarien**

Herr Lotz stellt vor Beginn der Diskussion die zugrunde gelegten vier Hauptzielfelder vor (Folie 51).

Herr Machule bittet darum, zunächst allgemeine Bemerkungen zu machen, um dann die drei Szenarien einzeln diskutieren zu können.

Frau Michelczak: Inwieweit ist bei der Szenarienentwicklung die soziale Infrastruktur berücksichtigt worden?Dienen die Szenarien der Umwelt, dem Gemeinwohl und der Sicherheit? Wegen der Vielzahl von Schulen an bestimmten Strecken sind über 2.000 Schüler, eventuell durch ein höheres Unfallrisiko gefährdet.

Herr Lotz: Nach Durchführung der Berechnungen können anhand der zu erwartenden Verkehrsbelastung mögliche Folgen in einzelnen Bereichen detaillierte Betrachtungen durchgeführt werden.

Herr Jarczewski: Wie wird mit der eingeschränkten Nutzbarkeit der Bahnunterführung (Brückenhöhe) im Zuge der Dr.-Heinrich-Byk-Straße bei den Szenarien umgegangen, die den Bau einer Straßenbrücke vorsehen?

Herr Lotz: Die Brücken verursachen heutzutage Probleme, aber es gibt Optimierungsmög-

Fortsetzung von Anlage 2

lichkeiten. Zunächst werden die entstehenden verkehrlichen Veränderungen einer zusätzlichen Brückenverbindung mit den vorhandenen Verkehrsaufkommen abgeglichen. Im Zuge einer SWOT[1]-Analyse werden die Vor- und Nachteile nach der Berechnung gegeneinander abgewogen. Konkrete Aussagen über die zu erwartendenverkehrlichen Veränderungen sind aber erst nach der Berechnung der Planfall-Szenarien möglich.

Herr Machule bittet um Diskussion der einzelnen Szenarien der Reihe nach und fragt nach Ergänzungen und Hinweisen zu den Prognose-Szenarien (Folie 52).

Szenario 1(Folie 46)

Frage aus dem Auditorium: Wird die Lehnitzstraße miteinbezogen? Lässt sich dabei die Wiedereinführung eines Zweirichtungsverkehrs mitbetrachten?

Herr Lotz: Es wird auch die Lehnitzstraße, die eine Hauptachse darstellt, in weiteren Untersuchungen geprüft.Sie ist Teil des (Rechen-)Modells. Dabei wird untersucht, welche Auswirkungen ein Zwei-Richtungsverkehr auf der Lehnitzstraße hat und ob dieser realisierbar ist. Ergebnisse der einzelnen Szenarien werden am 16.04.2015 vorgestellt. Im September bzw. Oktober 2015 liegt voraussichtlich der Bericht zum VEP vor. Auch die Stralsunder Straße und das umliegende Netz werden einbezogen.

Frau Michelczak: Werden notwendige bzw. mögliche flankierende Maßnahmen an der Walther-Bothe-Straße beim Planungsfall Havelbrücke mit untersucht?

Herr Lotz: Zur Steigerung der Verträglichkeit mit dem Umfeld könnte z. B. eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Zuge der Walther-Bothe-Straße und der Havelbrücke mitbetrachtet werden.

Herr Dehler weist darauf hin, dass zur Reduzierung der Belastungen möglicherweise vom Auditorium befürwortete Geschwindigkeitsbegrenzungvon 30 km/h aller Voraussicht nach nicht umsetzbar ist, da diese verkehrsrechtliche Maßnahme von der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises angeordnet werden müsste, was aber wegen der Verkehrsfunktion des Straßenzuges nicht zu erwarten ist.Als vergleichbarer Fall könne der zur Ortsumfahrung führende Straßenzug Birkenallee/Saarlandstraße angeführt werden, bei dem im Vorfeld des Ausbaus ebenfalls eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zur Diskussion stand.

Frage aus dem Auditorium: Warum ist eine neue Brücke überhaupt notwendig?

Herr Lotz: Sie ist beispielsweise bei Sperrungen der bestehenden Brückenverbindungen im Zuge der Saarlandstraße (Dropebrücke) und der Bernauer Straße (Schlossbrücke) als Entlastung hilfreich.Generell werden die verkehrlich hoch belasteten Brücken im Fall einer weiteren,zwischen diesen errichteten Brückenverbindung eine Entlastung erfahren. Es ist auch vorgesehen,alle sich mit der Errichtung einer solchen Brückenverbindung ergebenden Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen. Was passiert zum Beispiel bei einem Ausfall der Schlossbrücke? Dann muss es Ausweichmöglichkeiten geben.

Herr Oltersdorf merkt hierzu an, dass die Entscheidungsfindung bei der Abwägung der Vor und Nachteile der Planungsfälle von dem Auditorium nur vorbereitet werden kann. Letzten Endes muss auf politischer Ebene eine Entscheidung getroffen werden.

Frau Hörsch: Ist eine mögliche Verlängerung der Flugpionierstraße betrachtet worden?

Herr Lotz: Die Fortführung der Flugpionierstraße ist bereits im Prognose-Nullfall enthalten,

[1]SWOT - Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (Stärken, Schwächen, Chancen, Gefahren)

Fortsetzung von Anlage 2

da eine Erweiterung des dortigen Gewerbegebiets nur mit Durchbindung der Flugpionierstraße bis zur Walther Bothe-Straße Sinn macht.

HerrWruck: Die für Oranienburg vorgeseheneEntlastungder Innenstadt gehtin allen Fällen zulasten des Ortsteils Sachsenhausen. Sachsenhausen sollte nicht zusätzlich belastet, sondern ebenfalls entlastet werden.

Herr Lotz: Um dies zu erreichen, könnteeine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit z. B. auf der Chaussee- und der Sachsenhausener Straße dazu beitragen, den möglichen Durchgangsverkehr zu reduzieren. Die Untersuchung weiterer Entlastungsmöglichkeiten ist denkbar.

Szenario 2(Folie 47)

Herr Hebestreit: Vorgeschlagen wirdTempo 30 im gesamten Innenstadtbereich auf den Hauptverkehrsstraßen sowie eine bessere Querungsmöglichkeit der Havel in Höhe der Walther-Bothe-Straße für den Rad- und Fußverkehr (die nächstgelegeneFußgänger- und Radfahrerquerung ist das Blaue Wunder in etwa 200 m Entfernung).

Herr Krämer favorisiert das Szenario 2, erarbeitet in Verbindung mit der Berücksichtigung von Rad und ÖPNV sowie derVerbesserung der Ost-West-Verkehrsverbindungen.

Herr Ulack: Es sollte eine östliche Umfahrung von Lehnitz zwischen dem Mühlenbecker Weg (L 211) und der Schmachtenhagener Chaussee (B 273) ausgebaut werden, bspw. über die Heinrich-Heine-Allee. Dadurch ließe sich unter Nutzung der Friedrich-Wolf-Straße auch ein Rundkurs für den ÖPNV anbieten. .). Auch die Wege beim Schießplatz könnten in diese Planung einbezogen werden.

Herr Lotz: Untersuchungen baulicher Maßnahmensollten in den beiden anderen Szenarien 1 und 3 erfolgen.

Herr Kielczynski weist darauf hin, dass es für den ÖPNV ein Konzept zur Optimierung des Leistungsangebotes gibt. Im 2. Szenario sollte untersucht werden,mit welchen Mitteln dieserreicht werden kann.

Herr Lotz: Grundsätzlich soll der MIV reduziert und die Nutzung des Umweltverbundes (ÖPNV und nMIV) erhöht werden. Es stellt sich die Frage, in welchem Ausmaß die Nutzung des MIV gesenkt werdenkann.Ein möglicher Ansatz wäre eine Senkung des MIV-Anteils von z.B. 5%.Solche Ansätze sollten im Auditorium mit allen Anwesendendiskutiert werden und ein Konsens über die konkrete Höhe gefunden werden.

Herr Reinsberg: Der Landkreis ist für die Erbringung der Leistungen im ÖPNV zuständig . Dies gilt allerdings nur für das Bestandsangebot. Weitere Optimierungen wie z. B. die Taktverdichtung (kostenintensive Maßnahme)wärenvon der Stadt Oranienburg zu tragen. Es sollte also auch eine Betrachtung der zu erwartenden Kosten erfolgen.

Frau Kodian: Der ÖPNV sollte grundlegend durch mehr Attraktivität gestärkt werden, auch ohne den MIV zu schwächen, mit beispielsweise 5 %. Auch sollte auf die Abstimmung des ÖPNV mit dem Schulbetrieb geachtet werden.

Herr Lotz: Die prozentuale Senkung des MIV-Anteils ist eine Zielvorgabe, welche hier beschlossen werden soll. Diese Vorgabe ist eine wesentliche Voraussetzung für die Prognoserechnungen und die damit verbundenen Planfall-Szenarien.

Herr Kielczynski: Alle Verkehrsträger sollen mittels verschiedener Maßnahmen gestärkt

Fortsetzung von Anlage 2

werden. Vor allem sollte das Angebot im Busverkehr verbessert werden. Die Busverbindung zu Rewe wird bereits von der Stadt Oranienburg finanziert.

Szenario 3(Folie 48)

Herr Lotz erläutert das Szenario 3: Im Mittelpunkt stehen aufwertende Veränderungen des Umfeldes rund um die Schlossbrücke. Dabei soll beispielsweise die Berliner Straße (eventuell auch die Bernauer Straße) zwischen der Stralsunder– und Lehnitzstraße verkehrsberuhigt werden. Es werden auch Fußgängerzonen in Betracht gezogen. Dies müsste allerdings durch ein Gremium politisch entschieden werden.
Die Berliner Straße könnte in eine Einbahnstraße umgestaltet oder abgebunden werden. Optionen des Szenarios 3 könnten allerdings auch in den anderen beiden Szenarien eingebaut werden.

Herr Bujok: Da die Planungen für ein Einkaufszentrum derzeit eher unklar sind, sollte sich auf die beiden Szenarien 1 und 2 konzentriert und das Szenario 3 verworfen werden.

Herr Machule stellt anhand der Reaktionen und kurzen Einwürfen aus dem Auditorium fest, dass Szenario 3 offenbar keine große Befürwortung erhält. Er fragt, ob es als Planfall berechnet werden sollte. Die Abstimmung ergibt ein deutlich Votum: Das Szenario 3 wird ohne Gegenstimmen abgelehnt. Es wird somit nicht weiter verfolgt. Damit ist für die weitere Bearbeitung klar, dass nur die Szenarien 1 und 2, in welche die heutigen Anregungen und Hinweise einbezogen werden sollen,dieZustimmung der Anwesenden erhalten.
Herr Machule bedankt sich für die konstruktive Diskussion und das klare Votum für die weitere Bearbeitung.

Top 8 Ausblick und weiteres Vorgehen

Herr Machule fasst zusammen: In den folgenden Wochen wird das Protokoll des 1. Workshops erstellt, geprüft und versendet. Der Vorschlag aus dem Auditorium, die gezeigten Folien allen vorab zu versenden, wird selbstverständlich aufgegriffen. Für weitere Hinweise oder weitere Vorschläge ist Herr Lotz Ansprechpartner und unter folgender E-Mail-Adresse erreichbar: **tobias.lotz@hoffmann-leichter.de**
Aufgrund der Bearbeitungsdauer und dem bevorstehenden 2. Workshopsollten die weiteren Anmerkungen und Vorschläge für die Szenarien 1 und 2bis zum **06.03.2015** an die Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes der Stadt Oranienburg übermittelt werden. Dies gilt insbesondere für die anzusetzende Reduzierung des MIV im Szenario 2 um einen gewissen Prozentsatz.
Bis zum 2. Workshop am 16. April 2015, wozu eine gesonderte Einladung erfolgen wird, werden die beiden Szenarien untersucht. Die Ergebnisse werden dann vorgestellt und eine Vorzugsvariante gemeinsam ausgewählt.
Mit Dank an den Teilnehmerkreis und auch für die organisatorische und logistische Betreuung durch Herrn Dehler übergibt Herr Machule das Wort an Herrn Oltersdorf.

Top 9 Verabschiedung

Herr Oltersdorf dankt allen Anwesenden ebenfalls sehr für die engagierte und konstruktive Diskussion. Er weist nochmals darauf hin, dass die gesamte Arbeitsgruppe als Ansprechpartner zur Verfügung steht. Mit Dank an das Bürgerzentrum für die Gastfreundschaft schließt er um 13:10 Uhr den 1. Workshop.

Fortsetzung von Anlage 2

Im Nachgang zum Workshop eingegangene Anmerkungen / Hinweise bzgl. der zu untersuchendenden Szenarien:

Herr Ulack (E-Mail vom 20.02.2015)

- Anmerkungen zum Szenario 3
  - Einschränkung des Verkehrs in der Berliner Straße:
    - *Nutzung der Nehringstraße zumindest mit dem ÖPNV (Bus) einschließlich Errichtung einer Haltestelle in Bibliotheksnähe*
    - *Führung des übrigen Verkehrs der Berliner Straße über die Breite Straße*
  - Fischerinsel:
    - Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung (zumindest für den Pkw-Verkehr) unter Mitbenutzung des Luise-Henriette-Stegs

Anmerkungen Herr Lotz:

- Für das Szenario 3 wurde im Rahmen des 1. Wirkshops einvernehmlich mit allen Teilnehmern entschieden, dass dieses nicht weiter verfolgt wird. Grund hierfür ist u. a., dass eine Realisierung des geplanten Einzelhandelsstandorts auf dem Gelände des Parkplatzes vor dem Schloss bisher ungewiss ist. Dennoch lassen sich die o. g. Anregungen mit in die übrigen Planfälle aufnehmen.
- Die Einrichtung einer Buslinie sowie Haltestelle in der Nehringstraße wäre eine Maßnahme, die im Zuge des Szenarios 2 zur Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr) Berücksichtigung finden kann.
- Die dargestellten Veränderungen der verkehrlichen Erschließung im Bereich der Fischerinsel können im Szenario 1 als Untervariante (Detailbetrachtung) ebenfalls mit aufgenommen werden.
- Wie mit den einzelnen Hinweisen / Anmerkungen (sowohl im 1. Workshop als auch im Nachgang) bei der Betrachtung der Szenarien umgegangen wurde, wird zu Beginn des 2. Workshops erläutert.

Für das Protokoll

gez.

(R. Sauerbaum, M. Müller, D. Machule)

Anlagen: - Teilnehmerliste

Anlage 5 Protokoll des zweiten Workshops zum Verkehrsentwicklungsplan

VERKEHRSPLANUNG | STRASSENENTWURF | STRASSENVERKEHRSTECHNIK
IMMISSIONSSCHUTZ | PROJEKTSTEUERUNG

HOFFMANN
LEICHTER
Ingenieurgesellschaft

Anschrift
Bundesallee 13 - 14
10719 Berlin

Telefon
030 8872767-0

Telefax
030 8872767-99

E-Mail
info@hoffmann-leichter.de

Internet
www.hoffmann-leichter.de

11.06.2015
tl

Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Oranienburg für das Jahr 2025

Protokoll
2. Workshop

Datum	Uhrzeit	Ort
16.04.2015	14:00 – 17:00 Uhr	Feuerwehrhauptwache Julius-Leber-Straße 25 16515 Oranienburg

Gesprächsleitung: Prof.Dr.-Ing. Dittmar Machule
Referent: Dipl.-Ing. Tobias Lotz
Protokoll: Dipl.-Ing. Christian Hecht
cand. Ing. Claudia Iselt
Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste

Tagesordnung:

14:00	Top 1	Begrüßung
	Top 2	Einführung
	Top 3	Planfall-Szenarien
	Top 4	Diskussion Planfall-Szenarien
15:40	Top 5	Kleine Kaffeepause
	Top 6	Wahl einer Vorzugsvariante
	Top 7	Ausblick | Weiteres Vorgehen
	Top 8	Verabschiedung

Z:\1756_OBURG-VEP-2\03 Protokolle\2_Workshop_20150416\Protokoll_2015-04-16_.docx

HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH
Geschäftsführer Dipl.-Ing. Siegmar Gumz | Prokurist Dipl.-Ing. Karsten Muraro
Commerzbank AG | Konto-Nr. 0514752900 | BLZ 100 800 00
Amtsgericht Charlottenburg HRB 103624 B | Ust.-IdNr. DE 237706834

Fortsetzung von Anlage 3

Top 1 Begrüßung

Herr Oltersdorf eröffnet den 2. Workshop durch die Begrüßung aller Teilnehmer der Veranstaltung und übergibt das Wort zunächst an den Moderator Herrn Machule.
Herr Machule begrüßt ebenfalls die erschienenen Sachverständigen und stellt zunächst das Podium - besetzt mit dem Referenten des Workshops Herrn Lotz (HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft), Herrn Oltersdorf, Herrn Kielczynski und Herrn Dehler (allesamt Vertreter der Stadt Oranienburg) sowie den Protokollanten (Christian Hecht, Claudia Iselt) - vor.

Top 2 Einführung

Herr Machule weist darauf hin, dass jeder Anwesende vor Abgabe eines Diskussionsbeitrags zunächst seinen Namen nennt, damit die Redebeiträge im Protokoll entsprechend dokumentiert und den jeweiligen Personen zugeordnet werden können.
Anschließend stellt er den geplanten Ablauf der Veranstaltung vor. Er weist darauf hin, dass das im 1. Workshop vorgestellte Planfall-Szenario 3 verworfen wurde, jedoch einige Elemente daraus in den beiden verbleibenden Szenarien 1 und 2 aufgenommen wurden. Weitere Erläuterungen zu den Ergebnissen der Untersuchungen folgen im Weiteren durch Herrn Lotz.
Ziel der aktuellen Veranstaltung ist es durch angeregte Diskussion des gesamten Fachgremiums, eine Vorzugsvariante aus den vorgestellten Szenarien zu entwickeln. Es soll besprochen werden, ob ein Szenario bereits den Vorzug erhält oder ob es sich als sinnvoll erweist, verschiedene Maßnahmen aus den einzelnen Planfällen innerhalb der Vorzugsvariante zu kombinieren, um das beste Ergebnis zu erzielen.

Herr Machule betont, dass es sich bei den versammelten Teilnehmern um ein Beratungsgremium handelt, welches sich aus Vertretern aus unterschiedlichsten Bereichen zusammensetzt, deren Detailkenntnisse und daraus resultierenden Hinweise enorm wichtig und hilfreich für den gesamten Prozess sind. Außerdem weist er darauf hin, dass bei der erfolgenden Planung keine konkreten Einzelmaßnahmen beschlossen und keine politischen Entscheidungen (Aufgabe der Stadtverordneten) getroffen werden, sondern eine Wahl für das Gesamtsystem getroffen wird, bei dem alle Formen der Fortbewegung in die Betrachtung einbezogen werden.

Herr Machule erkundigt sich, ob alle das Protokoll des 1. Workshops erhalten haben. Er weist darauf hin, dass im Nachgang zum 1. Workshop einige Anmerkungen per E-Mail eingegangen sind. Er fragt, ob weitere Einwände oder Hinweise vorzubringen sind.

Herr Berndt weist darauf hin, dass das Protokoll des 1. Workshops sehr spät eingegangen ist, wodurch mögliche Rückmeldungen nicht innerhalb der vorgegebenen Frist zugesandt werden konnten. Im Rahmen dessen merkt er an, dass die in der letzten Veranstaltung geäußerten Sicherheitsbedenken bezüglich des Brückenschlags im Zuge der Verlängerung der Walther-Bothe-Straße im Bereich der Einrichtungen (Schule und Kindergarten) nicht im Protokoll enthalten sind.

Herr Machule entschuldigt sich und vermutet, dass die Aussage bei der Mitschrift für das Protokoll augenscheinlich vergessen wurde, was wohl an der regen Diskussion lag. Die Wortmeldung wird im Protokoll des heutigen 2. Workshops festgehalten.

Herr Dehler und **Herr Kielczynski** prüfen das vorliegende Protokoll und weisen darauf hin, dass zwar Herr Berndts Einlassung fehlt, aber an anderer Stelle dessen inhaltliche Anmerkung protokolliert wurde.

Fortsetzung von Anlage 3

Herr Oltersdorf ergänzt, dass ein weiterer Hinweis im Nachgang des 1. Workshops bei der Arbeitsgruppe eingegangen und bei der Betrachtung der Szenarien berücksichtigt wurde.

Herr Machule erklärt das Protokoll des 1. Workshops mit der heute nachträglich protokollierten Wortmeldung von Herrn Berndt für beschlossen, nachdem keine weiteren Einwände vorliegen. Er erläutert kurz den Ablauf des 2. Workshops (**Folie 6**) und übergibt das Wort an Herrn Lotz.

Top 3 Planfall-Szenarien

Herr Lotz stellt noch einmal kurz den im 1. Workshop verabschiedeten Prognose-Nullfall als Ausgangsbasis vor (**Folie 9**), bevor er auf die genauen Erläuterungen der Berechnungsergebnisse eingeht. Anschließend geht er auf die Arbeitsweise und das Vorgehen im Nachgang des 1. Workshops ein (**Folie 11, 12**). Bei der letzten Sitzung ist eine Einigung auf zwei Szenarien erfolgt. Dabei zielt das Szenario 1 auf bauliche Maßnahmen für den MIV ab (Brückenneubau und Ausbau der Ladestraße). Hier erfolgt eine Differenzierung zwischen fünf Untervarianten (Varianten 1a-e, **Folien 14-28**). Das Szenario 2 (**Folien 30-35**) befasst sich mit der Förderung des Umweltverbundes, wobei hier drei verschiedene Varianten (Varianten 2a-c, **Folien 36-43**) betrachtet werden. Er weist auf die dazu im Raum aufgehängten Pläne hin.

Anhand der **Folie 12** bezieht er zu den einzelnen Anmerkungen und Hinweisen Stellung, die nach dem 1. Workshop mitgeteilt wurden:

- Zum einen wurde die beschränkte Durchfahrtshöhe der Bahnunterführung in der Dr.-Heinrich-Byk-Straße betrachtet, die im Falle der verkehrlichen Nutzung angepasst werden müsste. Dies ist technisch unproblematisch realisierbar (Absenken der Fahrbahn in Troglage; Gehwege können so verbleiben wie im Bestand).
- Die Anpassung der Lehnitzstraße im Zuge der Aufhebung der Einbahnstraße wird als mittelfristig (bis 2025) nicht realistisch angesehen, da diese Straße erst kürzlich umgebaut wurde. Dies ist daher nicht in die Betrachtungen eingeflossen. Es können zwar Berechnungen diesbezüglich durchgeführt werden, doch der Einfluss einer solchen Maßnahme wird als sehr gering eingeschätzt.
- Im Zuge der Brückenverbindung Walther-Bothe-Straße und der davon betroffenen Einrichtungen und Wohneinheiten können Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30 | allg. Kapazitätsreduzierungen) berücksichtigt werden, die in eine Untervariante des Szenario 1 eingeflossen sind.
- Die Verlängerung der Flugpionierstraße ist bereits im Prognose-Nullfall enthalten und somit in allen Szenarien inbegriffen.
- Die mögliche Zusatzbelastung der Sachsenhausener Straße und Chausseestraße durch eine Geschwindigkeitsreduzierung im Ortskern und die daraus resultierenden (möglichen) Umwegfahrten werden in zwei verschiedenen Untervarianten des Szenario 2 betrachtet - zum einen Tempo 30 im inneren Kernstadtbereich und zum anderen für einen erweiterten Bereich, der u. a. auch Sachsenhausen einschließt. Die mögliche Ortsumfahrung Lehnitz wurde in einer Untervariante des Szenario 1 betrachtet. Die Förderung des ÖPNV fließt indirekt in die Betrachtungen mit ein.
- Die Anregung der geringfügigen Verschiebung einer ÖV-Linie im Bereich des Schlossplatzes zur neuen Bibliothek wurde registriert. Dies gilt jedoch als Einzelmaßnahme, die keinen Einfluss auf das Gesamtnetz hat und daher im VEP nicht betrachtet wird.

Die bessere Erschließung der Fischerstraße (Fischerkiez) über den Luise-Henriette-Steg wurde in einer Untervariante des Szenario 1 betrachtet.

Fortsetzung von Anlage 3

Herr Machule wirft ein, dass es der Gutachtergruppe wichtig war, dem Fachgremium mitzuteilen, dass und in welcher Form alle eingegangenen Anregungen und Hinweise in die weiteren Betrachtungen eingeflossen sind.

Herr Lotz erläutert im Folgenden ausführlich die Planfall-Szenarien 1 (**Folien 14-28**) und 2 (**Folien 30-43**) nebst deren Untervarianten, wobei er sowohl auf den Einfluss der Veränderungen als auch auf erste Kostenschätzungen eingeht. Zudem hebt er die Unterschiede zum Prognose-Nullfall hervor.

Herr Lotz erklärt, dass die im Zusammenhang mit der Förderung des Fußgängerverkehrs im Kernstadtbereich vorgesehenen Maßnahmen die Attraktivität der entsprechenden Verkehrswege steigern sollen, auf die Berechnungen im Modell jedoch keinen direkten Einfluss nehmen. Dies ist mit den zu beachtenden Restriktionen des Modells zu begründen (relativ große Verkehrszellen), in denen die Wege für die Fußgänger zwischen zwei Verkehrszellen zu groß sind. Bei einer möglichen Einführung zusätzlicher Rufbusse o. ä. handelt es sich bei den angegebenen Kosten nicht um Investitions-, sondern um Betriebskosten.

In das Modell ist eine Reduzierung der Kfz-Fahrten um einen gewissen Prozentsatz eingeflossen. Dabei wurde sich im Vorfeld innerhalb der Arbeitsgruppe darauf geeinigt, für die Ortsteile eine Reduzierung des MIV-Anteils um 5,0 % und im Kernstadtbereich um 10,0 % anzunehmen. Dabei handelt es sich um sehr moderate Werte. An anderer Stelle werden durchaus höhere Reduzierungspotenziale angesetzt (siehe z. B. Stadtentwicklungskonzept Verkehr der Stadt Potsdam – Szenario Nachhaltige Mobilität: Rückgang im MIV um ca. 25 %).

Top 4 Diskussion Planfall-Szenarien

Herr Machule eröffnet die Diskussion der Planfall-Szenarien mit Betonung der Genauigkeit der Berechnungen durch HOFFMANN-LEICHTER. Er stellt anhand von **Folie 45** die Frage an das Auditorium, welche Anpassungen bei den Szenarien vorgenommen werden sollten.

Herr Hahn stellt die Frage, ob für den Bau bzw. Umbau der vorgesehenen Radwege eine finanzielle Fördermöglichkeit durch das Land berücksichtigt wird, da es sich dabei um für die Verkehrssicherheit besonders wichtige Bereiche handelt. Im Besonderen bezieht sich diese Frage auf die sichere Befahrbarkeit der Radwege durch Kinder und deren Eltern auf dem Weg zu/von einer entsprechenden Einrichtung (Schule, Kita). Bei schlecht ausgebauten Wegen findet keine Verlagerung vom Pkw zum Fahrrad hin statt. Des Weiteren wurde die Verlegung der Linie 824 hin zur Weißen Stadt nicht betrachtet, die ein großes Fahrgastpotenzial birgt.

Herr Becker gibt zu bedenken, dass sich die Reduzierung der Geschwindigkeit im Stadtkern auf Tempo 30 ohne den Bau einer Umgehung für Lehnitz negativ auf die Verkehrssituation im Ortsteil auswirken würde. Im Ortsbeirat wurde mit dem Gedanken gespielt, ob nicht auch in der Friedrich-Wolf-Straße Tempo 30 angeordnet werden kann.

Herr Lotz antwortet auf die beiden letzten Fragen. Tempo 30 wurde bisher noch nicht für Lehnitz durchgerechnet, kann aber in der Vorzugsvariante berücksichtigt werden. Auch eine Kombination der Temporeduzierung im Kernstadtbereich und der Neubau einer Umgehung von Lehnitz kann im Vorzugsfall zusätzlich betrachtet werden. Bisher wurden auch dazu keine genaueren Untersuchungen durchgeführt. Ggf. fällt deren Auslastung dann sogar höher aus als in Variante 1d. Der veränderte Verlauf der Linie 824 könnte ebenfalls in die Vorzugsvariante einfließen, da dies aufgrund der geplanten Entwicklung der Weißen

Fortsetzung von Anlage 3

Stadt durchaus sinnvoll erscheint. In Hinsicht auf die Sicherheit des Radwegenetzes liegen bereits gute Verhältnisse in Oranienburg vor, eine Untersuchung von weiteren Verbesserungen innerhalb der Vorzugsvariante ist jedoch nicht ausgeschlossen. Die Förderung des Umweltverbundes kann mit in die Vorzugsvariante einfließen.

Herr Oltersdorf erläutert, dass die Einrichtungen für Kinder bereits jetzt schon überwiegend in Tempo 30-Zonen liegen, in denen üblicherweise keine Radwege angelegt werden (Gesetzeslage). Kinder bis 10 Jahre dürfen zudem auch auf dem Gehweg fahren.

Herr Berndt ergänzt, dass es nicht unbedingt Radwege sein müssen - ganz im Gegenteil: Schutzstreifen und das Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn sind dort, wo es möglich ist, positiv zu bewerten.

Frau Hörsch fragt, mit welcher Begründung die vorgesehenen Tempo 30-Abschnitte eingerichtet werden sollen. Die Straßenverkehrsbehörde benötigt hierfür eine Anordnungsgrundlage nach § 45 StVO. Es können nicht einfach nur Schilder aufgestellt werden, weil diese eine günstige Alternative darstellen. Es muss eine konkrete Gefährdungslage für die Bevölkerung vorliegen (Lärm, Straßenschäden usw.).

Herr Lotz antwortet, dass die Ausweisung der Tempo 30-Abschnitte mit der Verringerung der Lärmimmission begründet werden kann. Dabei decken sich die Tempo 30-Abschnitte der „großen Variante“ mit den im Lärmaktionsplan genannten Lärmbrennpunkten. Die ausgewiesenen Tempo 30-Bereiche der „kleinen Variante“ entsprechen den Empfehlungen des alten Verkehrsentwicklungsplans und spiegeln ebenfalls Lärmbrennpunkte wider.

Herr Machule ergänzt, dass durch eine verkehrsberuhigte Innenstadt die Attraktivität für den Tourismus gefördert wird.

Herr Lotz erläutert den Zweck der Untersuchung von Tempo 30-Bereichen entlang von Hauptverkehrsstraßen. Die Auswirkungen möglicher Tempo 30-Abschnitte sollen zunächst hinsichtlich der Möglichkeiten (z. B. Attraktivität für den Tourismus) und entstehenden Probleme (z. B. Streuung des Verkehrs in die Randbereiche) mit Blick in die Zukunft untersucht werden. Bisher werden die Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen betrachtet. Zudem gilt der Verkehrsentwicklungsplan für einen Prognosehorizont und nicht für den Ist-Zustand. In Zukunft bestehen ggf. andere rechtliche Grundlagen für die Anordnung von Tempo 30.

Herr Machule erinnert daran, dass die Untersuchung von Tempo 30 im 1. Workshop ausdrücklich gefordert wurde.

Frau Hörsch stimmt dem zu. Es steht außer Frage, dass auch Tempo 30 untersucht werden muss. Der Verkehrsentwicklungsplan sollte jedoch auch andere Maßnahmen betrachten.

Herr Berndt betont, dass der Brückenschlag im Zuge der Verlängerung der Walther-Bothe-Straße ausdrücklich wegen der Gefährdung der Kinder insbesondere in den Spitzenverkehrszeiten, von ihm abgelehnt wird (mit Verweis auf das hohe Verkehrsaufkommen, das u. a. von den Mitarbeitern der umliegenden Behörden ausgelöst wird).

Herr Lotz gibt zu bedenken, dass in der Kernstadt bisher lediglich zwei Brücken als Havelquerung vorhanden sind. Sollte eine von beiden ausfallen (z. B. aufgrund von Sanierungsbedarf o. ä.), ist die zweite verbleibende Brücke überlastet, wenn der gesamte Verkehr über diese Verbindung ausweicht. Neben der Ausweichmöglichkeit bei Sanierung würden sich auch für den ÖPNV Vorteile ergeben, da dann eine alternative Linienführung zum Bahnhof möglich wäre.

Fortsetzung von Anlage 3

Herrn Berndt wirft ein, dass eine Reduzierung auf 30 km/h im Brückenbereich nicht ausreicht, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Herr Oltersdorf stellt fest, dass für jedes Problem alle Meinungen abgewogen und entsprechende Kompromisse gefunden werden müssen.

Herr Nitsch gibt zu bedenken, dass eine Umlegung des Verlaufs der Linie 824 erhebliche zusätzliche Kosten verursachen würde, da ein zusätzlicher Bus benötigt würde sowie verlängerte Dienstzeiten anfielen. Zudem ergeben sich dadurch Nachteile für die Fahrgäste aus Leegebruch (längere Strecke), und die Attraktivität der Linie würde sich verringern (1h-Linie).

Frau Wendt stellt die Frage, wie die Festlegung der 5,0 %- und 10,0 %-Reduzierung des zukünftigen MIV-Anteils im Modell begründet werden.

Herr Lotz erläutert dazu, dass es sich bei diesen Annahmen um moderate Werte handelt, die einen marginalen Einfluss auf die Ergebnisse des Modells haben, da diese sich lediglich auf den MIV beziehen, der wiederum auch nur einen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen darstellt (ca. 40-50 % - womit eine reale Verlagerung um 2 – 5 % vom MIV auf den Umweltverbund erreicht werden würde). Erreicht werden sollen diese Reduzierungen u. a. durch die Förderung der Qualität des Umweltverbundes (Maßnahmen wurden eingangs vorgestellt), wobei ein allgemeines bereits eingesetztes Umdenken in der Bevölkerung auch schon hierzu beiträgt.

Herr Dahme führt aus, dass im 1. Workshop sinngemäß erwähnt wurde, Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs seien nicht effektiv, weil sie im Modell nicht abgebildet werden können. Durchgeführte Verkehrszählungen haben jedoch ergeben, dass ein hoher Fußgängerverkehr in Richtung Bahnhof bzw. Innenstadt herrscht. Dies sollte ebenfalls berücksichtigt werden. Wurden hinsichtlich der angedachten Linien- bzw. Taktverdichtungen im ÖPNV die aktuellen Bedingungen geprüft und die Notwendigkeit einer solchen Maßnahme betrachtet? Gab es einen Abgleich mit der Einwohnerdichte?

Herr Lotz stellt klar, dass die Fußgänger auch hinsichtlich der Potenziale betrachtet werden. Die untersuchten Netzzellen sind jedoch so groß, dass eine Abbildung des Fußgängerverkehrs zwischen den Bezirken im Modell nicht möglich ist. Hier ist der Detaillierungsgrad abhängig von der Datengrundlage (Strukturdaten). In der Bestandsanalyse wird u. a. auch auf die Fußgängerinfrastruktur sowie deren Zustand eingegangen. In Hinblick auf den ÖPNV müssen verschiedene Konzepte betrachtet werden. Ggf. reicht die Einrichtung eines Rufbussystems aus, um den MIV zu reduzieren. Der Bedarf bzw. die Akzeptanz müssen jedoch zunächst geklärt werden. Für konkrete Buslinien müssen tiefergehende Untersuchungen durchgeführt werden, die jedoch nicht Bestand des VEP sind.

Herr Krämer äußert Skepsis über die zu erwartende Entlastung durch die Tempo 30-Zone und fordert die Berechnung der verkehrlichen Auswirkungen einer Umgehungsstraße für Lehnitz. Zudem ist die Einrichtung einer Rufbuslinie in Hinsicht auf deren Akzeptanz in der Bevölkerung kritisch zu sehen, da diese Busse 90 Minuten vor der gewünschten Fahrt "bestellt" werden müssen.

Herr Lotz erwidert, dass der Vorlauf abhängig von der Organisation des Systems ist. In Hinsicht auf die Entlastungswirkung der Tempo 30-Ausweisung im Kernstadtbereich wird auf die Berechnungen des Modells verwiesen. Diese besagen, dass eine deutliche Entlastung des gewünschten Gebietes mit Verlagerung der Verkehrsströme auf die B96 stattfindet, wodurch diese ihren eigentlichen Zweck als Umgehung erfüllt. Jedoch rechnet das angewandte Modell nach einem festgelegten Konzept, das keine individuellen Fahrweisen berücksichtigt. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, dass durch die Einrichtung von

Fortsetzung von Anlage 3

Tempo 30-Bereichen auf den Hauptverkehrsstraßen Verkehre in die verkehrsberuhigten Wohngebiete verlagert werden, was sich in den Berechnungsergebnissen teilweise andeutet.

Herr Rzehaczek fragt, ob in den Untersuchungen berücksichtigt wird, wie der Verkehr im Stadtzentrum erzeugt wird. Besteht evtl. bereits bei der Verkehrserzeugung Handlungsbedarf? Bei hohem Verkehrsaufkommen kann ohnehin kaum schneller als 30 km/h gefahren werden. Dies sollte im Modell berücksichtigt werden.

Herr Lotz stellt klar, dass das Modell die Sättigung der Straßen einsetzt, um eine entsprechende Minderung der Geschwindigkeiten abzubilden. Für eine genaue und detaillierte Ermittlung der Quelle-Ziel-Beziehungen wäre eine kostenintensive Befragung der Verkehrsteilnehmer erforderlich. Durch die im Vorfeld erfolgten Zählungen wird diese Thematik jedoch bereits im Modell berücksichtigt.

Herr Kielczynski ergänzt dazu, dass sich bereits mit dem Flächennutzungsplan (FNP) der Verkehr grob lenken lässt, indem die Lage der einzelnen Nutzungen entsprechend zugeordnet wird. Der Einkaufsverkehr fließt in die Standortuntersuchungen ein und ist in einem Stadtzentrum sowohl unvermeidlich als auch gewünscht.

Herr Machule erwähnt in diesem Zusammenhang, dass mit Blick auf die Zukunft im Falle des Neubaus einer Umgehung für Lehnitz die mögliche Entwicklung eines neuen Industrie-/ Gewerbestandorts auf dem benachbarten Brachgelände (alter Schießplatz) in die Diskussion mit einfließen kann.

Herr Rogosky fragt, ob die neue Brückenverbindung das Hauptnetz entlastet.

Herr Lotz erklärt dazu, dass das grundlegende Ziel des VEP die Verringerung des Verkehrs des MIV ist. Brücken reduzieren den Verkehr zunächst nicht. Sie bündeln vielmehr Verkehre. Für die Entlastung des Hauptnetzes ist die neue Brückenverbindung somit nicht gedacht. Sie fungiert als Ausweichmöglichkeit der beiden benachbarten Brücken (z. B. auch bei Sperrung/Überlastung der anderen Brücken). Für das umliegende Wohngebiet ergeben sich dadurch natürlich auch kürzere Fahrbeziehungen in Richtung Bahnhof.

Herr Rogosky fragt weiterhin, welche begleitenden Maßnahmen angedacht sind.

Herr Lotz führt hierzu an, dass die Verbindung für den MIV unattraktiv gemacht werden müsste – z. B. mittels Tempo 30 bzw. Tempo 20 oder Fahrbahneinengungen und -versätze. Trotzdem wird ein gewisses Verkehrsaufkommen zu erwarten sein, da die anderen Brücken schon heute nah an der Grenze der Leistungsfähigkeit sind.

Herr Machule bemerkt, dass eine Aufpflasterung - unter der Voraussetzung, dass die Maßnahme korrekt ausgeführt wird - eine gute verkehrsberuhigende Wirkung (siehe Berlin-Moabit) hat. Eine solche Konstruktion ist möglicherweise als flankierende Maßnahme zur Einrichtung der angedachten Tempo 30-Abschnitte (oder auch Tempo 20) geeignet.

Frau Kodian entgegnet, dass Bedenken in Bezug auf die angedachten geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen hinsichtlich der negativen Auswirkungen auf den ÖPNV bestehen, da die Einrichtung von Busspuren in Oranienburg schwer realisierbar ist.

Herr Lotz antwortet, dass die Gefahr einer wesentlichen Verlangsamung des ÖPNVnicht erwartet wird, da dieser ohnehin langsam fährt. Bisher wurde aber auch nur ein normaler Querschnitt auf der Brücke betrachtet. Befinden sich in den geschwindigkeitsreduzierten Bereichen Haltestellen, dann fördert dies eher die Attraktivität des ÖPNV, da die Geschwindigkeitsdifferenz zum MIV verringert wird.

Fortsetzung von Anlage 3

Herr Moormann merkt an, dass auf Strecken, die vom ÖPNV genutzt werden, sehr genau darauf zu achten ist, wo verkehrsberuhigende Maßnahmen sinnvoll sind. Als Negativbeispiel gelten Tempo 30-Zonen, bei denen zusätzlich die Vorfahrtsregelung „rechts-vor-links“ beachtet werden muss, z B. in Hennigsdorf. Dort muss der Bus durch die Vorfahrtsregelung zusätzlich abbremsen und beschleunigen, was einen erheblichen Zeitaufwand bedeutet.

Herr Lotz entgegnet, dass auf der Brücke selbst keine einmündenden Straßen geplant sind. Gleiches gilt für die östliche Zufahrt zur Brücke. Lediglich auf dem Abschnitt bis zur Berliner Straße (westlich der Brücke) wären entsprechende Einmündungen zu berücksichtigen.

Herr Krämer erwähnt, dass die Zusatzkosten im Verhältnis zum Nutzen gesetzt werden sollten. Die Variante 1 ist teuer, bringt aber eine geringere Entlastung als Variante 2.

Herr Lotz verweist darauf, dass es sich beim Bau der Brücke (Variante 1) um einmalige Investitionskosten handelt. Die Zusatzkosten beim ÖPNV (Variante 2) fallen dagegen jährlich an und summieren sich auf lange Sicht ebenfalls zu beachtlichen Investitionskosten.

Herr Machule bittet um Unterbrechung der Diskussion für die geplante Kaffeepause und eröffnet diese mit dem Hinweis auf den Top 6 (**Folie 48**). Es wird die Frage zu beantworten sein, welche Maßnahmen für die Vorzugsvariante kombiniert werden sollten.

Herr Oltersdorf gibt den Hinweis, dass dabei auch der Bezug zum Lärmaktionsplan hergestellt werden sollte. Die Brücke in der Walther-Bothe-Straße wird zusätzlichen Verkehr und Lärm erzeugen. Zwar gibt es an anderer Stelle Entlastungen, aber im Wohngebiet an diesem Abschnitt der Walther-Bothe-Straße kommt es zu einer zusätzlichen Belastung. Das sollte in der Diskussion bedacht werden.

Top 5 Kleine Kaffeepause

Top 6 Wahl einer Vorzugsvariante

Herr Machule eröffnet den zweiten Teil der Veranstaltung. Für den 3. Workshop soll lediglich eine einzige Vorzugsvariante untersucht und anschließend zur Vorlage in der Stadtverordnetenversammlung vorbereitet werden. Dafür wird eine Zusammenstellung der Vorzugsvariante durch die Kombination der favorisierten Maßnahmen erfolgen und bestimmt werden, welche Aspekte erneut durch HOFFMANN-LEICHTER zu untersuchen sind. Über folgende Punkte wird abgestimmt:

- Brückenverbindungen
- Tempo 30 auf der geplanten Brückenverbindung Walther-Bothe-Straße
- Ortsumgehung Lehnitz
- Ausbau der Ladestraße
- Angebotserweiterung im ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr)
- Infrastruktur für nMIV (nichtmotorisierter Verkehr)

Frau Wendt spricht sich gegen eine Brückenverbindung aus. Es soll eine Kombination aus Szenario 2a mit dem Neubau einer Ortsumfahrung Lehnitz und dem Aus-/Neubau ortsteilübergreifender Radwege verfolgt werden.

Fortsetzung von Anlage 3

Herr Rzehaczek findet, dass die Brücke im Zuge der Walther-Bode-Straße weiterhin in Betracht gezogen werden sollte.

Herr Berndt argumentiert gegen eine Brücke im Zuge der Walther-Bothe-Straße und fordert stattdessen eine Kombination aus Tempo 30-Ausweisung und Bau der Ortsumgehung Lehnitz. Ein Rufbus-System lehnt er ab.

Herr Ulack erwähnt, dass eine Brücke notwendig ist, da sonst im Falle von Sanierungsmaßnahmen an der Dropebrücke Verkehrsprobleme unausweichlich sind.

Herr Krämer möchte keine neue/zusätzliche Brücke für den MIV, allenfalls eine Brücke für den Fuß- und Radverkehr, was als Maßnahme in die Untervariante 2a einfließen könnte.

Frau Kodian fragt, ob die Brücke einen Einfluss auf die Erreichbarkeit des Bahnhofs hat.

Herr Ließke wünscht, dass im Falle eines Brückenbaus die Erreichbarkeit des Bahnhofs für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern ist.

Herr Becker spricht sich für eineFußgänger- und Radfahrerbrücke aus.

Herr Jonas erwähnt, dass die Notwendigkeit des Baus einer Brücke für den MIV auch in Hinsicht auf das Verkehrsaufkommen sowie die Luftqualität (Luftschadstoffe) betrachtet werden muss. Durch den Bau der Ortsumgehung im Zuge der B 96 besteht kein Luftschadstoffproblem mehr. Eine zusätzliche Brücke wird also vor diesem Hintergrund nicht zwingend benötigt. Für Fußgänger und Radfahrer mag eine Brücke sinnvoll sein, aber auch für Pkw? In Potsdam gibt es auch nur zwei Brücken über die Havel, die abwechselnd ohne größere Einschränkungen saniert werden. Man muss über Maßnahmen im bestehenden Netz nachdenken, um den MIV durch den ÖPNV zu verdrängen, nicht über eine dritte oder vierte Brücke. In Potsdam liegt diese Haltung darin begründet, dass die Thematik Luftreinhaltung Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans ist und kein zusätzlicher Verkehr erzeugt werden soll. Für Oranienburg gilt, dass man sich nicht von den Vorgaben des eigenen Lärmaktionsplans (LAP) lösen kann, da die Selbstbindung auch für die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans gilt. Eine dritte Brücke wäre vielleicht schön, ist aber eigentlich unter heutigen Gesamtzielsetzungen insbesondere angesichts der Situation an der Walther-Bothe-Straße nicht nötig.

Herr Hinke wirft ein, dass Oranienburg nicht Potsdam ist. In zehn Jahren gibt es vielleicht ohnehin weniger Schadstoffe, weil mehr Elektrofahrzeuge unterwegs sind. Die kleine Brücke im Zuge der Adolf-Mertens-Straße ist sinnvoll, da der hier entlangfließende Verkehr dann nicht mehr die Innenstadt belastet.

Herr Machule sieht die wesentlichen Sachargumente zum Komplex "Brücken" als ausgetauscht an. Er weist darauf hin, dass ein Verkehrsentwicklungsplan auch jederzeit geändert werden kann, aber eine einmal gebaute Brücke nicht. Er bittet um ein Meinungsbild über die zu kombinierenden Maßnahmen per Handzeichen. Die Abfrage ergibt folgendes Bild:

<u>Bau einer Brücke in Verlängerung der Walther-Bothe-Straße</u>

- Brücke ohne Verkehrseinschränkungen
  Ja 4 Nein 14

- Brücke nur für den Fuß- und Radverkehr
  Ja 14 Nein 4

Fortsetzung von Anlage 3

Bau einer Brücke in Verlängerung der Adolf-Mertens-Straße

- Brücke ohne Verkehrseinschränkungen
  Ja 2 Nein 7

Herr Wruck gibt zu bedenken, dass es im Norden Oranienburgs lediglich eine Brücke gibt. Sollte diese ausfallen, bräuchte man auch eine zweite Brücke. Allerdings wird bisher der gesamte Verkehr, der über Sachsenhausen führt, über diese eine Brücke problemlos abgewickelt. Die Brücke in Verlängerung der Adolf-Mertens-Straße ist somit nicht notwendig.

Es folgt eine erneute Abstimmung:

- Brücke ohne Verkehrseinschränkungen
  Ja 7 Nein 7

- Brücke nur für den Fuß- und Radverkehr
  Ja 0 Nein 1

  Kein klares Votum.

Herr Berndt wirft ein, dass die Brücke im Norden im Zuge der Adolf-Mertens-Straße keine Entlastung mit sich bringt, da in diesem Gebiet ohnehin nicht viel Verkehr vorhanden ist. Sowohl die Brücke als auch der notwendige Anschluss an das bestehende Netz verursachen stattdessen erhebliche Kosten und würden nur von wenigen Verkehrsteilnehmern genutzt werden.

Herr Ulack erwidert, dass die Brücke eine sinnvolle Umleitungsstrecke zur Entlastung der Schlossbrücke darstellen würde.

Herr Lotz entgegnet, dass eine solche Route kaum eine Alternative für die bestehende Verbindung über die Schlossbrücke wäre. Für diese Entlastung kann nur die Brücke in Verlängerung der Walther-Bothe-Straße sorgen. Die Brücke im Zuge der Adolf-Mertens-Straße nützt in diesem Zusammenhang nicht viel.

Herr Machule bittet um Meinungsbildung bzgl. der Notwendigkeit einer Brücke in Verlängerung der Adolf-Mertens-Straße, nachdem keine weiteren Wortmeldungen erfolgen. Ergebnis:

- Brücke (ohne Verkehrseinschränkungen)
  Ja 1 Nein 7

Herr Lotz weist darauf hin, dass beim Thema Tempo 30 entweder eine der beiden Varianten (große Variante - **Folie 36-38**, kleine Variante - **Folie 37-41**) gewählt oder eine von beiden modifiziert werden kann. Die Temporeduzierung kann auch durch andere begleitende geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen erfolgen.

Herr Machule fügt hinzu, dass auch flankierende Maßnahmen mit bedacht werden sollen.

Herr Jonas gibt zu bedenken, dass der LAP zu berücksichtigen ist. Straßen, in denen bereits im LAP Tempo 30 vorgesehen ist, müssen unbedingt einbezogen werden. Außerdem ist die Umsetzbarkeit der Begrenzung nicht überall gewährleistet, wenn die Lärmbelastung nicht ausreichend ist.

Herr Lotz weist darauf hin, dass die Untervariante 2a (**Folie 36-38**) alle Lärmbrennpunkte

Fortsetzung von Anlage 3

aus dem Lärmaktionsplan enthält. Es wurden z. T. die Lücken zwischen einzelnen Lärmbrennpunkten geschlossen und ebenfalls in die Tempo 30-Bereiche einbezogen.

Herr Moormann weist darauf hin, dass im Bereich von ÖPNV-Trassen keine geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen (z. B. Aufpflasterungen) vorgenommen werden sollten. Tempo 30 sollte nur ohne Vorfahrtsregelung „rechts vor links“ (Tempo 30-Zone) angeordnet werden.

Herr Becker schlägt vor, eine Variante mit Tempo 30 mit der Ortsumgehung in Lehnitz zu kombinieren. Die Friedrich-Wolf-Straße sollte auf keinen Fall zusätzlich belastet werden.

Herr Hahn stellt klar, dass Tempo 30-Zonen und Tempo 30 auf Streckenabschnitten zwei unterschiedliche Dinge sind. Wege zur Anordnung werden sich sicher finden. Staus entstehen häufig dann, wenn von 50 km/h oder sogar 60 km/h abgebremst und anschließend wieder beschleunigt werden muss. Tempo 30 hingegen harmonisiert den Verkehrsfluss. In der Stadt liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit ohnehin bei nur 21 km/h.

Herr Lotz weist darauf hin, dass für die Beachtung des LAP die „große Variante“ weiterzuverfolgen ist. Die „kleine Variante“ entspricht lediglich dem alten VEP.

Herr Machule stellt die Frage, ob auch Abwandlungen möglich sind.

Herr Lotz bestätigt dies. Es kann auch eine Zwischenvariante aus beiden Tempo 30-Bereichen gewählt werden.

Frau Kodian fragt, ob auch eine Koordinierung der Ampelschaltung (Grüne Welle) als Maßnahme in die Variantenuntersuchung einfließen kann.

Herr Lotz antwortet, dass das grundsätzlich berücksichtigt werden kann. Im konkreten Fall ist dies jedoch nicht zwingend erforderlich.

Herr Berndt äußert sich skeptisch gegenüber der Machbarkeit einer Koordinierung wegen der Vielzahl der Fußgängerbedarfsampeln

Herr Machule stellt fest, dass die Wahl einer Variante mit Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Kernstadt mit Benennung der konkreten Straßen in dieser Runde kaum möglich ist, da die notwendigen Ortskenntnisse und die entsprechende Zeit fehlen. Er schlägt vor, eine Grundsatzposition zu finden und das Vertrauen in die Fachgruppe zu haben, dass sie für die zu berücksichtigenden Straßen eine fachgerechte Lösung findet. Das Büro und die Stadtverwaltung werden sich diesbezüglich abstimmen. Dem wird nicht widersprochen. Er bittet um Abstimmung über die der weiteren Bearbeitung zugrunde zu legende Lösung:

<u>Ausweisung von Tempo 30-Abschnitten im Hauptverkehrsstraßennetz der Kernstadt</u>

- „kleine“ Lösung (Innenstadtbereich)

Fortsetzung von Anlage 3

Ja 3 Nein 3

Kein eindeutiges Ergebnis.

- „große“ Lösung: (erweiterter Innenstadtbereich)

Fortsetzung von Anlage 3

Ja	8	Nein	deutlich weniger

Herr Machule stellt fest, dass damit die „große Lösung“ für die Detailuntersuchung weiterverfolgt wird. Der nächste Abstimmungspunkt betrifft die Buslinien bzw. Verbesserungen im ÖPNV.

Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV

Herr Moormann empfiehlt, anstelle der Einführung eines Rufbusses ein Stadtliniennetz (Stadtbussystem) zu untersuchen, da dieses leichter zu organisieren ist. Zudem funktioniert ein Rufbussystem lediglich in verkehrsschwachen Zeiten, nicht aber zu Hauptverkehrszeiten.

Frau Wendt weist darauf hin, dass Oranienburg nicht nur aus der Kernstadt besteht, sondern auch aus Ortsteilen, die eine Optimierung im ÖPNV-Angebot gut gebrauchen könnten.

Herr Moormann antwortet darauf, dass die Ortsteile Oranienburgs durch ein gutes Angebot an Regionalbuslinien an die Kernstadt angebunden sind. Lehnitz könnte mit in das Stadtbusnetz eingebunden werden und ist außerdem mit der S-Bahn zu erreichen. Ein Rufbus lohnt sich auch in den Ortsteilen nur außerhalb der Kernzeiten.

Herr Hahn findet, dass das Stadtbussystem unterstützt werden sollte - allerdings nur in Verbindung mit ÖPNV-beschleunigenden Maßnahmen.

Herr Machule stellt die Frage, ob das Stadtbussystem untersucht bzw. optimiert werden sollte.

Ja	fast alle	Nein	keine Angabe

Ortsumgehung Lehnitz

Herr Machule dankt für das deutliche Meinungsbild und leitet über zur Thematik Ortsumgehung Lehnitz. In unmittelbarer Nähe befindet sich ein Brachgelände (ehemaliger Schießplatz), das evtl. durch die Straße erschlossen werden kann.

Herr Jonas stellt die Frage, ob die Maßnahme bereits Teil des Lärmaktionsplans ist.

Herr Lotz weist darauf hin, dass sich ohne Tempo 30-Betrachtung in der Kernstadt für Lehnitz eine Entlastung von ca. 2.000 Kfz/24h ergibt.

Herr Jonas fragt, wie hoch das verbleibende Aufkommen ausfällt.

Herr Lotz antwortet, dass das verbleibende Verkehrsaufkommen in etwa die Hälfte des ursprünglichen Verkehrs beträgt. In Kombination mit Tempo 30 in der Kernstadt wurde die Maßnahme jedoch noch nicht untersucht.

Herr Berndt schlägt vor, dass entweder Tempo 30 in der Kernstadt oder die Ortsumgehung Lehnitz betrachtet werden sollte, oder keine von beiden Maßnahmen.

Herr Jonas wirft die Frage auf, ob sich die Umgehungsstraße bei 3.000 Kfz/24h lohnt. Ist diese wirklich dringlich? Bringt sie eine Entlastung? Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist in Lehnitz wohl nicht möglich.

Herr Machule weist darauf hin, dass der Horizont des Verkehrsentwicklungsplans bis zum Jahr 2025 reicht. Es besteht kein Zwang zur Umsetzung. Die Option der Umgehungsstraße

Fortsetzung von Anlage 3

für Lehnitz könnte aber festgehalten werden.

Frau Hörsch fragt nach dem Quell- und Zielverkehr von Lehnitz. Wieviel Durchgangsverkehr gibt es überhaupt? Welchen Verkehr bekommt man durch eine Umgehung heraus? Das zu wissen, wäre gut. Ein Straßenneubau für einen DTV von 3.000 Kfz/24h ist Luxus.

Herr Machule wirft ein, dass das Gelände entlang der Umgehungsstraße eventuell für einen Investor interessant sein könnte. Dieser könnte dann die Straße bauen.

Herr Oltersdorf ist der Meinung, dass man auch die Auswirkungen auf Lehnitz betrachten sollte, wenn Tempo 30 für die Kernstadt bei der Vorzugsvariante untersucht werden soll. Eine Entscheidung hierzu ist somit erst beim 3. Workshop möglich.

Herr Lotz weist darauf hin, dass dies bereits geschehen ist - allerdings nicht in Kombination mit der Ortsumgehung in Lehnitz.

Herr Oltersdorf schlägt vor, dies zunächst nachzuholen. Die Diskussion dazu kann beim 3. Workshop erfolgen.

Herr Machule schaut in die Runde und stellt Zustimmung zu dem Vorschlag fest, dass diesbezüglich erst einmal gerechnet werden sollte. Das Ergebnis und die Empfehlungen werden dann im folgenden Workshop behandelt. Er ruft zur Beratung des Themas „Ausbau der Ladestraße“ auf.

<u>Ausbau der Ladestraße</u>

Herr Lotz gibt den Hinweis, dass durch den Ausbau der Ladestraße mit ca. 4.000 bis 5.000 Fahrten pro Tag zu rechnen ist – inkl. den damit verbundenen Lärmbelastungen. Der Ausbau der Ladestraße zieht Verkehr aus der André-Pican-Straße und aus Lehnitz an. Die Kosten sind relativ gering. Sind die damit verbundenen Folgen erwünscht?

Herr Oltersdorf weist darauf hin, dass sich die für den Ausbau benötigten Flächen der Ladestraße im Besitz der DB AG befinden. Die DB entscheidet erst ab 2020, ob Bahnflächen östlich der Gleisanlagen entbehrlich sind, da diese derzeit noch für den Betrieb benötigt werden. **Herr Machule** äußert, dass die Ladestraße dann nicht unbedingt in den Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen werden müsste. Er blickt in die Runde, findet eindeutige Zustimmung und stellt daraufhin fest: Der Ausbau der Ladestraße wird im VEP vorerst nicht weiter verfolgt.

Herr Wruck fragt, wie die Anbindung an die Stralsunder Straße erfolgen soll.

Herr Oltersdorf antwortet, dass dies durch ein Ingenieurbüro untersucht wird, sobald hierzu Veranlassung besteht.

<u>Förderung des Fuß- und Radverkehrs</u>

Herr Machule leitet über zum Thema nichtmotorisierter Verkehr. Welche Maßnahmen sind diesbezüglich vorstellbar?

Herr Lotz gibt hierzu folgende Hinweise: Ausbaufähige und erforderliche Radverkehrsanlagen wurden bereits bei der Bestandsanalyse betrachtet und sind in dem Zusammenhang benannt worden.

Herr Machule schlägt vor, dass zu prüfen ist, ob im VEP Fuß- und Radverkehre vertieft betrachtet werden sollten.

Fortsetzung von Anlage 3

Herr Lotz weist darauf hin, dass der Fußgänger- und Radverkehr im Modell nicht enthalten ist und somit nicht berechnet werden kann. Was soll über die bisherigen Betrachtungen hinaus noch durch das Ingenieurbüro untersucht werden?

Frau Martin gibt zu bedenken, dass die Verkehrssicherheit des Radverkehrs in den Ortsteilen (z. B. Schmachtenhagen) nicht gegeben ist. Die Ortskerne und die angrenzenden Bereiche müssen mit aufgenommen werden.

Herr Ulack merkt an, dass auf der Trasse der Kremmener Bahn ein Radweg realisiert werden kann, wenn die Stadt die Flächen aufkauft. In der Vergangenheit gab es bereits eine Verbindung von Lehnitz nach Briesetal, die man zusammen mit der Stadt Hohen Neuendorf wieder aufbauen könnte. In zehn bis fünfzehn Jahren ist die Bevölkerung noch älter. Dann werden breitere Fahrräder vermehrt genutzt. Somit muss man auch an breitere Radwege denken.

Herr Machule fragt, was es mit der Kremmener Bahn auf sich hat.

Herr Oltersdorf klärt auf, dass es sich dabei um eine stillgelegte Eisenbahnstrecke handelt, die die Stadt erwerben möchte.

Herr Lotz greift den Hinweis und die Anregung auf und merkt an, dass dies mit aufgenommen werden kann.

Herr Dehler bittet darum, dass dann auch die Fahrradstation am Bahnhof in Oranienburg mit aufgenommen werden sollte.

Herr Machule stellt fest, dass diese Überlegungen zum Radverkehr mit in den Verkehrsentwicklungsplan einfließen sollten. Gibt es weitere Hinweise?

Frau Kodian fragt, ob die Lehnitzstraße durchgängig im Zweirichtungsverkehr befahrbar gestaltet werden sollte.

Herr Lotz gibt den Hinweis, dass dies bereits eingangs geklärt wurde.

Herr Machule fragt erneut, ob es weitere Hinweise gibt. Dazu erfolgen keine Wortmeldungen. Daraufhin erklärt er Top. 6 der Tagesordnung des 2. Workshops als beendet und ruft Top. 7 auf.

Top 7 Ausblick | Weiteres Vorgehen

Herr Machule erklärt,

- das Protokoll wird möglichst umgehend hergestellt, kontrolliert und abgestimmt. Anschließend wird es an die Teilnehmer verschickt.
- die Präsentationsfolien werden bereits vorab versendet.
- **Anregungen und Hinweise** können jederzeit per Mail an tobias.lotz@hoffmann-leichter.de oder an die Arbeitsgruppe in der Stadtverwaltung Oranienburgs zu Händen der Herren Oltersdorf, Kielczynski oder Dehler gesendet werden. Damit eine Berücksichtigung bei den Untersuchungen bis zum 3. Workshop gesichert ist, gilt als **Stichtag für Einsendungen** der **26.06.2015**.
- Der **3. Workshop** findet am **16.07.2015** statt. Es sollen die Vorzugsvariante einschließlich der Maßnahmenwirkung vorgestellt und die zusätzlich vorgenommenen Berechnungen erläutert werden. Auf diesem Workshop wird, wie heute verab-

Fortsetzung von Anlage 3

redet, die Meinungsbildung und Empfehlung zur Ortsumgehung Lehnitz erfolgen.

- Die Vorzugsvariante wird mit einer Zusammenfassung der Ergebnisse der Workshops von der Stadtverwaltung an die Politik zur Entscheidung weitergeleitet. Im Anschluss daran wird die Öffentlichkeit in geeigneter Form (Presse, Internet, Flyer,...) über die Ergebnisse der Verkehrsentwicklungsplanung informiert.

Top 8 Verabschiedung

Herr Machule dankt für die engagierte und konstruktive Diskussion, die ohne „politische" Auseinandersetzungen geführt wurde und der Arbeitsgruppe wichtige Hinweise und fachliche Absicherungen für die Weiterarbeit brachte. Er dankt Frau Schuldig (Tiefbauamt) für die hervorragende Vorbereitung der Kaffeepause und übergibt das Wort an Herrn Oltersdorf für die Verabschiedung.

Herr Oltersdorf bedankt sich ebenfalls ausdrücklich für das Engagement aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Er weist nochmals darauf hin, dass die gesamte Arbeitsgruppe als Ansprechpartner weiterhin zur Verfügung steht. Er schließt diesen 2. Workshop zur „Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Oranienburg für das Jahr 2025" und wünscht allen einen guten Heimweg.

Aufgestellt am 11.06.2015

HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH

Für das Protokoll

Gez.
(Cl. Iselt, Chr. Hecht, D. Machule)

Anlage 6 Protokoll des dritten Workshops zum Verkehrsentwicklungsplan

VERKEHRSPLANUNG | STRASSENENTWURF | STRASSENVERKEHRSTECHNIK
IMMISSIONSSCHUTZ | PROJEKTSTEUERUNG

HOFFMANN
LEICHTER
Ingenieurgesellschaft

Anschrift
Bundesallee 13 - 14
10719 Berlin

Telefon
030 8872767-0

Telefax
030 8872767-99

E-Mail
info@hoffmann-leichter.de

Internet
www.hoffmann-leichter.de

21.07.2015
tl

Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Oranienburg für das Jahr 2025

Protokoll
3. Workshop

Datum	Uhrzeit	Ort
16.07.2015	14:00 – 17:00 Uhr	Feuerwehrhauptwache Julius-Leber-Straße 25 16515 Oranienburg

Gesprächsleitung: Prof. Dr.-Ing. Dittmar Machule
Referent: Dipl.-Ing. Tobias Lotz
Protokoll: Dipl.-Ing. Christian Hecht
B. Sc. Charlotte Muhl
Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste

Tagesordnung:

14:00	Top 1	Begrüßung
	Top 2	Einführung
	Top 3	Vorzugsvariante
	Top 4	Maßnahmen
15:30	Top 5	Kleine Kaffeepause
	Top 6	Abschlussdiskussion
	Top 7	Ausblick | Weiteres Vorgehen
	Top 8	Verabschiedung

Z:\1756_OBURG-VEP-2\03 Protokolle\3._Workshop_20150716\Protokoll_2015-07-29_gesamt.docx

HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH
Geschäftsführer Dipl.-Ing. Siegmar Gumz | Prokurist Dipl.-Ing. Karsten Muraro
Commerzbank AG | Konto-Nr. 0514752900 | BLZ 100 800 00
Amtsgericht Charlottenburg HRB 103624 B | Ust.-IdNr. DE 237706834

Fortsetzung von Anlage 4

Top 1 Begrüßung

Herr Oltersdorf begrüßt alle Teilnehmer des Workshops und eröffnet die Veranstaltung. Anschließend übergibt er das Wort an den Moderator Herrn Machule.

Herr Machule begrüßt die erschienenen Sachverständigen ebenfalls und entschuldigt sich für das infolge heftigen Verkehrsstaus, verursacht durch Bombenentschärfung, etwas verspätete Eintreffen. Er stellt das Podium vor; den Referenten des Workshops, Herrn Lotz (HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft), und die Vertreter der Stadt Oranienburg, Herrn Oltersdorf und Herrn Dehler. Herr Kielczynski ist noch auf einem anderen Termin und will später kommen.

Top 2 Einführung

Herr Machule präsentiert den bisherigen Projektablauf (**Folie 4**). Er fasst die in den vorherigen Workshops gewonnenen Erkenntnisse und getroffenen Entscheidungen kurz zusammen und betont, dass der heutige 3. abschließende Workshop die Bestätigung und Verabschiedung der von HOFFMANN-LEICHTER entwickelten und in den vorhergehenden Workshops diskutieren Vorzugsvariante für die politische Beschlussfassung zum Ziel hat. Anschließend stellt er den geplanten Tagesablauf vor (**Folie 6**). Unter Top 3 und 4 wird Herr Lotz die, wie verabredet, weiter bearbeitete Vorzugsvariante nebst Maßnahmen und Wirkungen vorstellen. Dazu kann bei Bedarf diskutiert werden, auch wenn die Abschlussdiskussion erst nach der Kaffeepause eingeplant ist. Er bittet die Anwesenden vor jedem Beitrag ihren Namen für das Protokoll zu nennen. Es wird dankenswerter Weise von Frau Muhl und Herrn Hecht geführt.

Herr Machule erkundigt sich nach Anmerkungen zum Protokoll des 2. Workshops.

Herr Berndt weist darauf hin, dass er das Protokoll des 2. Workshops nicht erhielt. Das verwundert und wird zur Kenntnis genommen.

Herr Machule stellt das Protokoll des 2. Workshops als akzeptiert fest, denn es erfolgen keine weiteren Anmerkungen. Er erteilt **Herrn Lotz** das Wort.

Top 3 Vorzugsvariante

Herr Lotz stellt die Berechnungsergebnisse der Prognosenetzberechnung für die im 2. Workshop verabschiedete Vorzugsvariante vor und nimmt Stellung zu den Anmerkungen und Untersuchungsaufträgen (**Folie 8**). Die Brückenverbindung über die Walther-Bothe-Straße und Adolf-Mertens-Straße für Kfz wurde mit einer deutlichen Mehrheit abgelehnt. Auch die Option einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke wird nicht weiter verfolgt. Die Ortsumgehung Lehnitz - und die damit erreichte Entlastung des Ortskerns - wird näher beleuchtet und findet sich in der Vorzugsvariante B wieder.

Die Vorzugsvarianten A und B decken sich in den Maßnahmen zur Errichtung von Tempo 30 in der Innenstadt, der Nutzung der alten Trasse der Kremmener Bahn als Radweg sowie des Stadtbussystems und der Untersuchung dessen Optimierungspotenzial. In beiden Varianten ist auch die laufende Planung der Fahrradstation am Bahnhof durch dir Gruppe Planwerk enthalten.

Nach dem Hinweis auf den Prognose-Nullfall (**Folie 9**) erläutert er die Punkte, in welchen Veränderungen vorgenommen wurden und erklärt anhand der **Folien 10-13** die berechneten Auswirkungen.

Fortsetzung von Anlage 4

Er verdeutlicht, dass die im 2. Workshop vom Plenum vorgeschlagenen Maßnahmen zum Radwegeausbau und zum Stadtbussystem über einen reduzierten MIV-Ansatz in das Modell einfließen. Er erinnert weiterhin daran, dass das Projekt der Brückenverbindung Walther-Bothe-Straße für Kfz mit deutlicher Mehrheit verworfen wurde.

Auf der untersuchten Ortsumgehung Lehnitz ergibt sich eine – gegenüber dem im 2. Workshop vorgestellten Szenario – höhere Belastung, da nun mit einer gleichzeitigen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Friedrich-Wolf-Straße gerechnet wurde.

Top 4 Maßnahmen

Herr Lotz stellt die zur Umsetzung der Varianten A und B notwendigen Maßnahmen und deren Kosten vor.

Herr Lotz erläutert die begleitenden Maßnahmen zur Anordnung von Tempo 30 in der Innenstadt (**Folie 15-16**).

Herr Fischer erkundigt sich nach den Auswirkungen des Konzepts der Geschwindigkeitsreduzierung auf den ÖPNV. Am Bahnhof Oranienburg sei die Konzentration an ÖPNV-Linien hoch. Deren Umlaufzeiten sind weitestgehend ausgereizt. Es gäbe daher keine Zeitpuffer für die Busse, sodass Verspätungen bei stockendem Verkehr die Folge wären. Mit einem Sprung der Umlaufzeiten würden deutlichen Kostenerhöhungen einhergehen.

Herr Lotz betont, dass es sich zwar um Straßen mit verringerter zulässiger Höchstgeschwindigkeit handle, die Vorfahrt allerdings nach wie vor auf den Hauptstraßen läge. Es sei keine Vorfahrtsregelung mittels „rechts vor links“ vorgesehen.

Herr Machule bittet die Diskussion auf den noch kommenden Diskussionspunkt „Maßnahmen zum ÖPNV“ zu verschieben.

Herr Lotz erläutert den vorgesehenen Ausbau der Querungshilfen (**Folie 17**). Diese sind in Form von Mittelinseln oder Fußgängerüberwegen vorgesehen. Er verdeutlicht die Orte an denen die Maßnahmen vorgesehen sind sowie die erwarteten Kosten. Der vorgesehene Ausbau des Gehwegenetzes (**Folie 18**) wird an vier expliziten Standorten vorgestellt. Es handelt sich um den Ausbau am Friedenthaler Weg, der Friedrich-Wolf-Straße, der Thaerstraße und ggf. um ein Gebiet in Wensickendorf. Er geht auf den Ausbau des Radwegenetzes und die Option der Nutzung der Trasse der Kremmener Bahn als Radweg ein. In der auf **Folie 19** dargestellten Abbildung sind vorhandene Radwegeanlagen, Radwege mit Handlungsbedarf sowie empfohlene Ausbaubereiche ersichtlich. Einzelne Kosten für Teilabschnitte können entnommen werden.

Beim Thema des Ausbaus des ÖPNV und der Etablierung eines Stadtbussystems (**Folie 20**) geht **Herr Lotz** insbesondere auf den „Ringschluss“ der Linie 821 und die abschnittsweise vorgeschlagene Taktverdichtung der Linie 804 ein. Es ist vorgesehen den Stadtbus der Linie 821 im 1h-Takt ringförmig über neu vom ÖPNV erschlossene Gebiete südlich des Stadtkerns verkehren zu lassen. Weiterhin sollen die Stichstrecken zum Tiergarten und nach Lehnitz alle zwei Stunden verkehren. Die Taktung der Linie 804 soll zwischen dem Bahnhof Oranienburg und der Birkenallee verdichtet werden, um den Wegfall der Linie 821 auf der Strecke zu kompensieren. Er weist darauf hin, dass im VEP nur Grundzüge eines möglichen ÖPNV-Konzepts angeregt werden können, das dann als Rahmen für weitere Einzel-Planungen fungiert. Detaillierte Betrachtungen im Hinblick auf

Fortsetzung von Anlage 4

eine Umsetzung (Anpassung von Umlaufzeiten, Fahrplangestaltung, Wagenlaufplanung) müssten in gesonderten Untersuchungen durchgeführt werden.

Anhand **Folie 21** informiert Herr Lotz kurz zur laufenden Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes einschließlich der geplanten Fahrradstation (Gruppe Planwerk).

Herr Lotz zeigte jeweils die Kostenpunkte der Maßnahmenpakete auf. In **Folie 22** sind sie nochmals insgesamt zusammengefasst. Er betont, dass sich die Vorzugsvarianten A und B allein im Punkt der Umgehung Lehnitz unterschieden.

Herr Lotz beendet zunächst seinen Vortrag und fragt anhand **Folie 23** nach weiteren Maßnahmen und Anregungen aus dem Plenum.

Herr Machule betont, dass es sich bei dem Verkehrsentwicklungsplan um eine fachlich unterfütterte Prognose für das Jahr 2025 handele. Er weist darauf hin, dass die Aufgabe der im Workshop Beteiligten darin bestünde, Feedback zu geben, Schwachpunkte und fehlende Komponenten zu identifizieren und auf diese hinzuweisen sowie Ergänzungen zu formulieren. Das Thema der Ortsumgehung Lehnitz sei beispielhaft konstruktiv diskutiert worden.

Herr Rzehaczek beklagt, es handele sich bei dem Plan in seinen Augen lediglich um eine Ist-Analyse und nicht um ein Verkehrskonzept. Er hinterfragt, ob alle Eventualitäten der Verdichtung im Stadtgebiet berücksichtigt wurden.

Herr Machule betont, dass bei der Entwicklung des Verkehrskonzeptes viele Aspekte beachtet wurden – auch, wenn dies nicht auf den ersten Blick ersichtlich sei. Umweltrelevante Aspekte – besonders jene, die den Rad- und Fußverkehr beträfen, – seien besonders hervorgehoben und im Workshop angesprochen worden. In das von HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft erarbeitete Verkehrsentwicklungskonzept seien mehr Aspekte und Überlegungen eingeflossen, als im Zeitrahmen der hiesigen Präsentation dargestellt werden können.

Herr Lotz weist darauf hin, dass jegliche bekannte und greifbare Bebauungspläne und Einzelvorhaben der Stadt Oranienburg in die Prognosen eingeflossen seien. Beispiele sind die geplante Erweiterung der Weißen Stadt sowie das Bauvorhaben am ehemaligen Gaswerk in Sachsenhausen, aber auch der Neubau der Grundschule Süd.

Herr Machule spricht das Prinzip der Berechnungen an. Es sei mit Rechenmodellen gearbeitet worden, in welche alle bekannten Daten für zukünftige Entwicklungen eingespeist wurden. Er weist ergänzend darauf hin, dass die Anwesenden im Workshop keine politischen Entscheidungen träfen. Es ginge um Argumente für und Wider, Vor- und Nachteile eines Lösungsvorschlags.

Herr Lotz erklärt, die Berechnungen basierten auf realen Zahlen. Es handele sich keinesfalls um „schöngerechnete“ Ergebnisse.

Herr Berndt spricht die Themen der Verkehrsberuhigung und Querungshilfen an. Er sehe Gefahrenpotenzial durch die Errichtung von Hindernissen auf der Fahrbahn, die zur Verkehrsberuhigung dienen sollen. Außerdem gibt er an, im Plan seien Querungshilfen an Orten vorgesehen, wo keinerlei Gehwege vorhanden seien. Er hinterfragt den Nutzen einer Querungshilfe im Gewerbepark Nord und hinterfragt weiterhin, ob die Maßnahmenvorschläge eher als Anregung der urbanen Entwicklung oder als festes, durchsetzungsfähiges Konzept zu verstehen seien.

Herr Oltersdorf weist darauf hin, dass das angesprochene Gewerbegebiet noch nicht

Fortsetzung von Anlage 4

vollständig entwickelt sei. Des Weiteren macht er darauf aufmerksam, dass es sich bei dem Konzept nicht um einen parzellenscharf ausgearbeiteten Plan handele. Die Sinnhaftigkeit jeder einzelnen Maßnahme müsse selbstverständlich vor der Umsetzung geprüft werden. Das Konzept biete in erster Linie die Möglichkeit, Potenziale der Stadt und ihre Entwicklungschancen zu erkennen.

Herr Lotz merkt an, dass an der explizit von Herrn Berndt angesprochenen Stelle Gehwege vorhanden seien.

Herr Berndt fügt hinzu, dass am Kreisel an der Kreuzung zwischen Saarlandstraße und Berliner Straße ein Unfallschwerpunkt existiere. Er vermisse die dort notwendige Umgestaltung.

Herr Lotz sagt, es sei an dieser Stelle eine Maßnahme in Form von Ummarkierungen angedacht. Er betont erneut, dass der VEP ein Konzept darstelle. Es sei nicht dessen Aufgabe, alle Knotenpunkte zu betrachten und zu optimieren. Es solle ein Konzept entworfen werden, dessen allgemeine und breite Maßnahmenpakete für die Verkehrsentwicklung der gesamten Stadt den Rahmen gäben. Durch die Erstellung eines Gesamtkonzepts würden auch kleingliedrige Aspekte positiv beeinflusst, zum Beispiel in dem durch ein insgesamt geringeres Verkehrsaufkommen auch Unfallzahlen verringert würden.

Herr Machule greift den Diskussionspunkt auf und betont seinerseits, dass es um Konzepte ginge und nicht um Einzelmaßnahmen. Die Vorschläge seien zu einem gewissen Grad beispielhaft und gäben einen Rahmen vor.

Herr Rogosky äußert den Wunsch einer leistungsfähigeren Ost-West-Verbindung in der Stadt. Er sagt, der Park & Ride-Parkplatz des Bahnhofs müsse besser an das Verkehrsnetz angeschlossen werden.

Herr Lotz weist darauf hin, dass das Verkehrsaufkommen der Stadt im Wesentlichen aus eigenem Quell- und Zielverkehr bestünde. Für eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung gäbe es keinen Bedarf, da der Anteil des Durchgangsverkehrs eher gering sei. Er verdeutlicht weiterhin, dass der Verkehrsfluss durch eine höhere zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts nicht notwendigerweise verbessert würde. Auch bei geringen Geschwindigkeiten könnten Verbindungen leistungsfähig sein.

Herr Machule bittet, diese Informationen im Bericht erläuternd und belegt zu erwähnen.

Herr Hahn erklärt, eine Geschwindigkeitsreduzierung bedeute nicht zwingenderweise eine längere Reisezeit. Benötigte Reisezeiten bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h seien vergleichbar mit denen bei Tempo 30. Er spricht weiterhin die von Herrn Fischer thematisierte Problematik bezüglich der Reisezeit der Busse an und betont, dass diese sich durch eine verminderte zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht notwendigerweise verlängern würde.

Herr Fischer erklärt, er habe nicht die Reisezeit thematisiert sondern sei besorgt, dass die Umlaufzeiten könnten nicht gehalten werden können.

Frau Kodian wünscht eine nähere Betrachtung der Auswirkungen des Konzepts auf den ÖPNV. Sie sagt, der ÖPNV sei ein zentrales Element des Stadtverkehrs und müsse gefördert werden. Sie sei besorgt, bisher hätte keine Optimierung der Strukturierung des ÖPNV stattgefunden. Die Vor- und Nachteile für den ÖPNV sollten klar benannt werden.

Herr Machule regt an, im VEP-Ergebnisbericht die Vor- und Nachteilen für den ÖPNV und

Fortsetzung von Anlage 4

für andere Maßnahmenbereiche in Form von einfach zu verstehenden Auflistungen abzubilden.

Herr Dehler möchte weitere Komponenten im Radwegenetz ergänzen. Zwischen Velten und Germendorf würde noch Bedarf bestehen. Außerdem habe er im Gespräch mit Schülern erfahren, dass diese einen Radweg auf der Verbindung nach Mühlenbeck (entlang der L 211) vermissten. Dieser Radweg würde eher dem Freizeitverkehr dienen und hätte daher nicht höchste Priorität, solle aber bedacht werden.

Herr Machule bittet um das Einreichen weiterer Hinweise.

Herr Ließke fordert, eine Radwegeverbindung zwischen Wensickendorf und Summt näher zu prüfen.

Herr Oltersdorf weist darauf hin, dass die im Plenum gefundenen Ergebnisse in Form von Empfehlungen geäußert würden. Er fordert alle Anwesenden zum kritischen Hinterfragen auf. Er nimmt an, das Verhältnis zwischen finanziellem Aufwand und dem resultierenden Nutzen einer Maßnahme sei häufig nicht optimal. Er hinterfragt, ob für 5000 Kfz pro Tag tatsächlich eine neue Straße für 4,2 Mio. € gebaut werden solle. Gleichwohl könne die Straße eine Option für zukünftige Entwicklungen sein. Er erinnert an die Kopplung des VEPs an den Lärmaktionsplan und schlägt vor, Tempo 30 als Maßnahme differenzierter zu diskutieren. Eine Anordnung könne sowohl für den gesamten Tag als auch für die Nacht empfohlen werden.

Herr Machule betont nochmals, dass die Anwesenden in diesem Workshop zu einer komplexen Materie ein Fachgremium bilden. Es sei nicht die Aufgabe finanzielle Fragen zu beantworten oder gar über Investitionen zu entscheiden. Die Fachleute sollten sich argumentativ für oder gegen die Empfehlung gewisser Maßnahmen zur Stadtentwicklung aussprechen. Weiterhin bittet er, klar zu kommunizieren welche Aspekte im Ergebnisbericht genannt werden sollten.

Frau Dölle drückt Bedenken bezüglich der Ortsumgehung Lehnitz aus. Sie sagt, es bestehe schon heute ein Nadelöhr an der Bahnunterführung, welches mit der Ortsumgehung zu weiteren Problemen führte. Sie hinterfragt auch den Nutzen der Umgehung und fragt, welche Verkehrsströme die Verbindung nutzen würden. Des Weiteren fordert sie die intensivere Einbeziehung des Ortsteils Lehnitz in das Vorhaben.

Herr Machule bittet nochmals um weitere Ideen, Ansätze und Lösungsvorschläge.

Frau Wendt geht auch auf die Ortsumgehung Lehnitz ein und fordert, sie als Option für die Zukunft im Konzept zu belassen.

Herr Fischer fragt, ob die gewünschte verkehrliche Entlastung lediglich durch die Umfahrung Lehnitz erreicht werden könne.

Herr Lotz verneint dies. Die Entlastung komme im Wesentlichen durch Tempo 30 in der Innenstadt und die Verlagerung von Verkehr auf den Umweltverbund zustande.

Herr Fischer stellt fest, die Kosten für einen Ausbau kämen in jedem Fall. Lediglich die Form sei noch nicht geklärt.

Herr Rogosky fragt, ob aufgrund des Wachstums der Stadt eine weitere Zunahme des Kfz-Verkehrs zu erwarten sei.

Herr Lotz antwortet, dass dies nicht zwingend der Fall sei. Die Prognoseberechnungen

Fortsetzung von Anlage 4

zeigen, dass trotz einer generellen Zunahme des Verkehrs mit Entlastungen in Teilsektoren zu rechnen sei.

Herr Rogosky nennt das Beispiel des Brückenvorhabens und erfragt die prognostizierte Verteilung der Verkehrsströme.

Herr Lotz verweist auf die Grafik zur Differenzdarstellung der Vorzugsvariante gegenüber dem Prognose-Nullfall (**Folie 11**) und erklärt, dass sich Verkehrsströme aufgrund von Maßnahmen auch verlagern können. Ein Rückgang des Verkehrs auf einzelnen Strecken bedeute nicht, dass diese Fahrten generell „verschwinden".

Herr Oltersdorf spricht den demografischen Wandel an und verweist auf den 10-Jahres-Horizont der Prognose. Es müsse bedacht werden, wie sich die Menschen zukünftig verhielten. Einige Trends ließen sich heute schon erkennen, z. B. Carsharing. Vergleichbare Ansätze seien berücksichtigt worden.

Herr Hofmann spricht nochmals die Ortsumgehung Lehnitz an, für die er ebenfalls die bestehende Bahnunterführung als Engpass ansieht. Er formuliert die Idee der Einbeziehung des ehem. Geländes der Märkischen Kaserne für eine Entlastungsstraße in Richtung Borgsdorf. Er fordert zum großräumigen Denken über die Stadtgrenzen Oranienburgs hinaus auf.

Herr Lotz wirft ein, dass der Vorschlag nur in Verbindung mit dem Bau einer Brücke über die Eisenbahnstrecke zu verwirklichen sei, was erfahrungsgemäß mit hohen Kosten einherginge. Er erklärt, dass eine Abwägung zwischen Kosten und Nutzen stattfinden müsse. Er hinterfragt die Sinnhaftigkeit der Entwicklung von Plänen, deren Durchführung aufgrund hoher Kosten, sehr unwahrscheinlich sei. Grundsätzlich ließen sich solche Maßnahmen jedoch als weiteres Arbeitspaket untersuchen.

Herr Berndt betont, die Brückenlösung in Verlängerung der Walther-Bothe-Straße sei in großen Teilen lediglich wegen Bedenken zur Verkehrssicherheit und zum verkehrlichen Nutzen abgelehnt worden. Die Ablehnung sei nicht hauptsächlich aufgrund der hohen Kosten entstanden. Den Vorschlag einer Straße durch das ehemalige Kasernengelände würde er unterstützen, wenn dadurch eine Entlastung der Innenstadt zustande käme. Als weiteren Vorschlag zur verkehrlichen Entlastung der Stadt schlägt er vor, den Zielverkehr zum Gewerbegebiet Nord auf anderen Wegen zu führen.

Herr Machule stellt fest, dass noch Diskussionsbedarf bezüglich des neuen Vorschlags bestünde und fragt, ob sich die Fachplaner damit befassen sollten.

Herr Oltersdorf erklärt, dass das im Nachgang der Veranstaltung mit dem Auftragnehmer geklärt würde.

Frau Kodian spricht die zweistündige Taktung der Stadtbuslinie an. Diese sei dürftig und würde nicht von der Bevölkerung angenommen werden. Außerdem solle auf den demographischen Wandel eingegangen werden. Gerade älteren Menschen müsse über ein dichtes ÖPNV-Angebot die Verbindung zur Innenstadt ermöglicht werden. Sie sagt, erst bei erhöhter Taktung stelle der ÖPNV eine echte Alternative zu anderen Verkehrsmitteln dar und würde entsprechend angenommen.

Herr Lotz betont, dass die vorgeschlagene Stadtbuslinie (**Folie 20**) lediglich während der Nachtstunden und auf den Stichstrecken eine Taktung von zwei Stunden aufweise. Tagsüber sei ein Stundentakt auf der „Ringlinie" angedacht. Er weist außerdem darauf hin, dass durch eine höhere Taktung auch die Betriebskosten sehr viel höher ausfallen würden. Das könne grundsätzlich vorgeschlagen werden, es sei jedoch unwahrschein-

Fortsetzung von Anlage 4

lich, dass dies langfristig finanzierbar sei. Er erläutert, dass für die gewünschte Reduzierung des MIV-Anteils am Modal Split neben dem Ausbau des Radverkehrs und des ÖPNV auch „Bremsen“ für den MIV bedacht werden müssen, um diesen gleichzeitig weniger attraktiv zu machen.

Herr Machule bedankt sich für die Diskussion und ruft mit (**Folie 23**), die Top 6 einleiten wird, zur Kaffeepause auf.

Top 5 Kleine Kaffeepause

15:30 Uhr – 16:00 Uhr

Top 6 Abschlussdiskussion

Herr Machule begrüßt alle Anwesenden nach der kleinen Kaffeepause und kündigt mit den **Folien 23 und 26** die Abschlussdiskussion an. Er fragt, ob es offene Fragen, Hinweise oder Ergänzungswünsche gäbe. Vor der Kaffeepause ergaben sich aus dem Plenum die Forderungen, die für den ÖPNV zu erwartenden Vor- und Nachteile darzustellen, eine Entlastungsstraße nach Hohen Neuendorf (Borgsdorf) mit einer Brücke über die Bahn zu bedenken und die Umlaufzeiten des ÖPNV zu berücksichtigen.

Frau Kodian bittet darum, der Politik den Hinweis zu geben, den ÖPNV genauer zu untersuchen. Die Potenziale einer höheren Frequentierung sollten thematisiert werden.

Herr Machule hält fest, die gesamte ÖPNV-Situation in Oranienburg solle Gegenstand einer eigenständigen Untersuchung werden.

Herr Rzehaczek fordert die intensive Auseinandersetzung mit dem MIV, welchen er vernachlässigt sieht. Der MIV sei vor allem für die Außenbezirke relevant und ein wichtiger Bestandteil des Alltagsverkehrs. Er spricht betont die Strecken an, deren Quell- oder Zielorte in umliegenden Städten lägen.

Herr Wruck sieht Potenzial zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs in der Etablierung einer leistungsfähigen Nordverbindung.

Herr Lotz erklärt, die Differenz der Belastungen müsse untersucht werden und sichert eine detaillierte Bewertung zu.

Herr Machule weist erneut darauf hin, dass die Berechnungen für Laien nicht unbedingt nachvollziehbar seien. Er betont die Notwendigkeit, den Bericht für jedermann verständlich zu verfassen.

Frau Hörsch spricht die Verkehrsberuhigung in Form von Tempo 30 im innerstädtischen Bereich an. Sie sagt, um eine Umverteilung des MIV auf den Radverkehr und ÖPNV zu bewirken, müsse der ÖPNV attraktiver gestaltet werden. Die relevanten Zielorte in der Stadt seien die Arbeitsstätten, insbesondere der Stadt- und Kreisverwaltung, sowie der Park & Ride-Parkplatz. Sie betont, dass der Bahnhof mit der S-Bahnanbindung nach Berlin für viele Pendler nur eine Zwischenstation darstellt. Diese seien auch auf leistungsfähige Zulaufstrecken angewiesen. Gerade in den Randbereichen wird man weiterhin den MIV nutzen, wenn keine ernstzunehmende Alternative besteht. Zum ÖPNV merkt sie an, dass dieser in Oranienburg nicht unabhängig vom MIV ist, da separate Busspuren

Fortsetzung von Anlage 4

fehlten. Daher sähe sie keine Umsetzungsmöglichkeit für Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung.

Herr Machule stellt fest, dass Frau Hörschs Redebeitrag ein Plädoyer für eine gesonderte Untersuchung des ÖPNV in Oranienburg darstellt.

Frau Kodian fragt nach einer Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen.

Herr Fischer betont die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit der Beschleunigung des ÖPNV.

Frau Hörsch entgegnet, dass dies mangels separater Busspuren nicht zielführend sei. Der ÖPNV stehe mit den übrigen Kfz im Stau In diesem Fall nütze auch eine ÖPNV-Beschleunigung nichts.

Herr Machule richtet sich an die anwesenden Experten. Damit seien sowohl fachliche Experten des Gebiets als auch Oranienburger, die mit den hiesigen Situationen vertraut sind, gemeint. Der ÖPNV müsse wohl detaillierter untersucht werden und bittet um weitere Hinweise.

Herr Oltersdorf bittet, eine Empfehlung für eine gesonderte Betrachtung des ÖPNV im VEP vorzusehen.

Herr Machule leitet mit Folie 27 das Ende des 3. Workshops ein. Er fragt die Anwesenden, ob das Ergebnis – nach der Ergänzung der heutigen Diskussionsergebnisse – der Politik zur Entscheidung vorgelegt werden könne und ob eine/einer der Anwesenden schwere Bedenken zu äußern hätte.

Herr Rogosky äußert Bedenken. Er sagt, bei Entschleunigung des MIV seien die Reisezeiten der Anfahrtswege für Handwerker zu lang. Dies könne negative Auswirkungen auf das Handwerk haben. Insgesamt fände er, der MIV würde bei der Entwicklung des Verkehrsentwicklungskonzepts nicht hinreichend gefördert werden.

Herr Oltersdorf weist darauf hin, dass endgültige Entscheidungen bei der Politik lägen.

Herr Machule stellt fest, der VEP hätte unter anderem eine Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffbelastungen zum Ziel. Dies sei einfach nicht mit der Förderung des MIV vereinbar.

Frau Kodian merkt an, Anfahrtskosten von Handwerkern würden über die Distanz in km berechnet und nicht über die Dauer der Reise.

Herr Oltersdorf erinnert daran, es ginge darum, die Fachkompetenz der Anwesenden heranzuziehen, um eine fachlich begründete Handlungsempfehlung auszusprechen.

Herr Machule ergänzt die Aussage. Es stellt fest, dass die HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft durch die fachliche Kompetenz der Anwesenden bei ihrer Arbeit unterstützt werden solle (und auch wurde). So sollen generelle Fehler im Konzept vermieden werden.

Frau Kodian beklagt, die heutigen Ergebnisse seien schwer eingängig. Sie wünscht sich eine klare Zusammenfassung.

Herr Machule fragt, ob ein weiterer Workshop als notwendig erachtet wird, wenn der Bericht vorliegt und sich alle Workshop-Teilnehmer in die Details einarbeiten konnten. Er fühlt sich wiederholt veranlasst zu betonen, dass die Anwesenden als fachliche Unter-

Fortsetzung von Anlage 4

stützung und nicht als politische Entscheidungsträger eingeladen seien. Es ginge darum, über die Rahmensetzungen bei der Gesamtzielsetzung der Stadt Oranienburg bezüglich der Verbesserung der Lebensqualität, insbesondere unter Berücksichtigung des demographischen Wandels, des Klimawandels, des Lärm- und Umweltschutzes etc. zu beraten.

Herr Wruck äußert schon jetzt Enttäuschung gegenüber der Politik. Er habe eine stärkere Einbringung der anwesenden Politiker erwartet. Dennoch müsse die Diskussion nicht mit einem neuen Workshoptermin weitergeführt werden. Natürlich könne jedes Thema neu aufgerollt oder weiterdiskutiert werden, er sehe darin allerdings keinen Mehrwert. Ein weiterer Workshop sei seiner Meinung nach nicht nötig.

Frau Wendt sieht die Politik als unterrepräsentiert. Sie erwarte die generelle Umsetzbarkeit der im VEP aufgezeigten Maßnahmen.

Frau Martin weist darauf hin, dass die Beteiligung der Öffentlichkeit noch folgen soll. Die fachliche Diskussion in den Workshops sei erst einmal ausreichend.

Herr Machule stellt allgemeine Zustimmung dazu fest, dass kein weiterer Termin in dem Workshopverfahren einberufen wird.

Herr Machule erklärt die Abschlussdiskussion als beendet und weist darauf hin, dass auch nach dem 3. Workshop weitere Überlegungen und Ideen an die Arbeitsgruppe der Verwaltung, z. Hd. Herren Oltersdorf, Dehler und/oder Kielczynski bzw. an HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft per Email oder Post geleitet werden können. Damit diese noch in den Ergebnisbericht einfließen können wird als Termin festgelegt: **15. August 2015.**

Top 7 Ausblick | Weiteres Vorgehen

Herr Machule erläutert anhand der **Folie 29** die weiteren abschließenden Arbeitsschritte. Zunächst wird der schriftliche Bericht zum VEP durch HOFFMANN-LEICHTER erstellt. Anschließend sei eine Präsentation vor der Öffentlichkeit in einer von Oranienburgs Politik und Verwaltung noch intensiv zu klärenden Form geplant.

Er kündigt die Entstehung des abschließenden Berichts mit verständlicher Argumentation, wie diskutiert, an und verweist auf die permanente Abstimmung zwischen der HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft und der Arbeitsgruppe der Stadtverwaltung Oranienburgs. Dabei soll auch zu den heute diskutierten (kostenträchtigen) weiteren möglichen Arbeitspaketen entschieden werden. Letztendlich ginge dann der endgültige Bericht von der Verwaltung zur Beschlussfassung an die Politik.

Herr Oltersdorf schließt sich dem an und betont auch seinerseits die Notwendigkeit genauer Vorüberlegungen zur Präsentation des VEP in der Öffentlichkeit. Der ursprünglich für September 2015 vorgesehene Abschluss sei, auch infolge der wichtigen Anregungen aus dem Workshopverfahren, zu hinterfragen.

Top 8 Verabschiedung

Herr Machule dankt den Anwesenden für ihre konstruktive Mitarbeit. Er betont das außerordentliche Engagement der Anwesenden und dankt für die Resonanz von Politik und Fachwelt. Das Verfahren hat wesentlich zur Qualifizierung des VEP beigetragen und fachplanerische Wege abgesichert.

Fortsetzung von Anlage 4

Nochmals bittet er darum, nachzutragende Hinweise bis zum 15. August 2015 per E-Mail einzureichen.

Im Namen und unter dem Beifall aller Anwesenden dankt er Frau Schuldig (Tiefbauamt) für die hervorragende Vorbereitung der Kaffeepause mit selbst gebackenem Kuchen und überreicht ihr einen Blumenstrauß als kleines Dankeschön. Er wünscht dem weiteren Oranienburger VEP-Verfahren Erfolg und übergibt Herrn Oltersdorf das Schlusswort.
Herr Oltersdorf dankt den Vertretern des Büros, die die fachliche Vorbereitung der Workshops übernahmen. Er hoffe, bis Ende des Jahres der Politik der Stadt Oranienburg eine Empfehlung vorlegen zu können. Ausdrücklich dankt er allen Anwesenden für die konstruktive Mitarbeit und schließt den Workshop um 16:20 Uhr.

Anmerkungen

Im Nachgang zum Workshop wird festgehalten, dass die Erweiterungen der Park & Ride Parkplätze in Wensickendorf und Sachsenhausen zu betrachten sind. Die Parksituationen seien so kritisch, dass sich Teilnehmer des MIV gezwungen sähen auf nicht zum Parken ausgewiesenen Grünflächen zu parken.

Des Weiteren soll der innerörtliche Ausbau des Radwegenetzes für den Ortsteil Schmachtenhagen untersucht werden.

Aufgestellt am 13.08.2015

HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH

Für das Protokoll

Gez.
(C. Hecht, D. Machule, C. Muhl)

Anlage: Teilnehmerliste