

Verkehrsentwicklungsplan

der Stadt Oranienburg für das Jahr 2025

3. Workshop

in Oranienburg

16.07.2015



IMPRESSUM

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

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

Projektbetreuung Herr Olterdorf (Baudezernent)
Herr Bernard (Leiter Tiefbauamt)
Herr Kielczynski (Leiter Stadtplanungsamt)
Herr Dehler (Stadtplanungsamt)

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

Projektteam Dipl.-Ing. Tobias Lotz (Projektmanager)
Dipl.-Ing. Christian Hecht
in Kooperation mit Prof. Dr.-Ing. Machule

Ort | Datum **in Oranienburg | 16.07.2015**

**Planer
am
Bau**



TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Einführung

Ablaufplanung

-  **Projektbeginn** **September 2013**

-  **Bestandsaufnahme & generelle Entwicklung**
Verkehrserhebungen | Mängelanalyse | Analysenetzmodel | Prognose-Nullfall

-  **01. Workshop** **20.02.2015**
Konsens Prognose-Nullfall | Erarbeitung zu untersuchender Planfall-Szenarien

-  **02. Workshop** **16.04.2015**
Ergebnisse Szenarienbetrachtungen | Definieren der zu untersuchenden Vorzugsvariante

-  **03. Workshop** **16.07.2015**
Vorstellung Maßnahmen und Wirkung der Vorzugsvariante | Bestätigung Vorzugsvariante für die politische Beschlussfassung

-  **Bericht zum Verkehrsentwicklungsplan** **September 2015**
Darstellung des Bestands, des Prognose-Nullfalls sowie der untersuchten Szenarien und der Vorzugsvariante mit ihren Maßnahmen | Präsentation vor der Öffentlichkeit

Ablauf des 3. Workshops

Ablauf des 3. Workshops

14.15

1

Begrüßung

2

Einführung

3

Vorzugsvariante

4

Maßnahmen

15.30

5

kleine Kaffeepause

6

Abschlussdiskussion

7

Ausblick | weiteres Vorgehen

16.35

8

Verabschiedung

TOP 3 Vorzugsvariante

■ Anmerkungen zu den Ergebnissen des 2. Workshops

Brückenverbindung Walther-Bothe-Straße und Adolf-Mertens-Straße für Kfz

Ablehnung durch deutliche Mehrheit | auch Fußgänger- und Radfahrerbrücke an der Walther-Bothe-Straße wird nicht näher untersucht, da ca. 200 m nordwestlich bereits eine entsprechende Brückenverbindung für den nMIV besteht

siehe Protokoll S. 9



nicht weiter verfolgt

Friedrich-Wolf-Str. (Lehnitz)

Entlastung des Ortskerns mittels Ortsumfahrung

siehe Protokoll S. 14



Vorzugsvariante B

Tempo 30 in der Innenstadt

Vorzug der »großen Lösung«

siehe Protokoll S. 12



Vorzugsvariante A/B

Kremmener Bahn

Nutzung der alten Bahntrasse als Radweg

siehe Protokoll S. 15



Vorzugsvariante A/B

Stadtbussystem

Untersuchung von Optimierungsmöglichkeiten

siehe Protokoll S. 13



Vorzugsvariante A/B

Fahrradstation am Bahnhof

laufende Planung (Gruppe Planwerk)

siehe Protokoll S. 15



(Vorzugsvariante A/B)

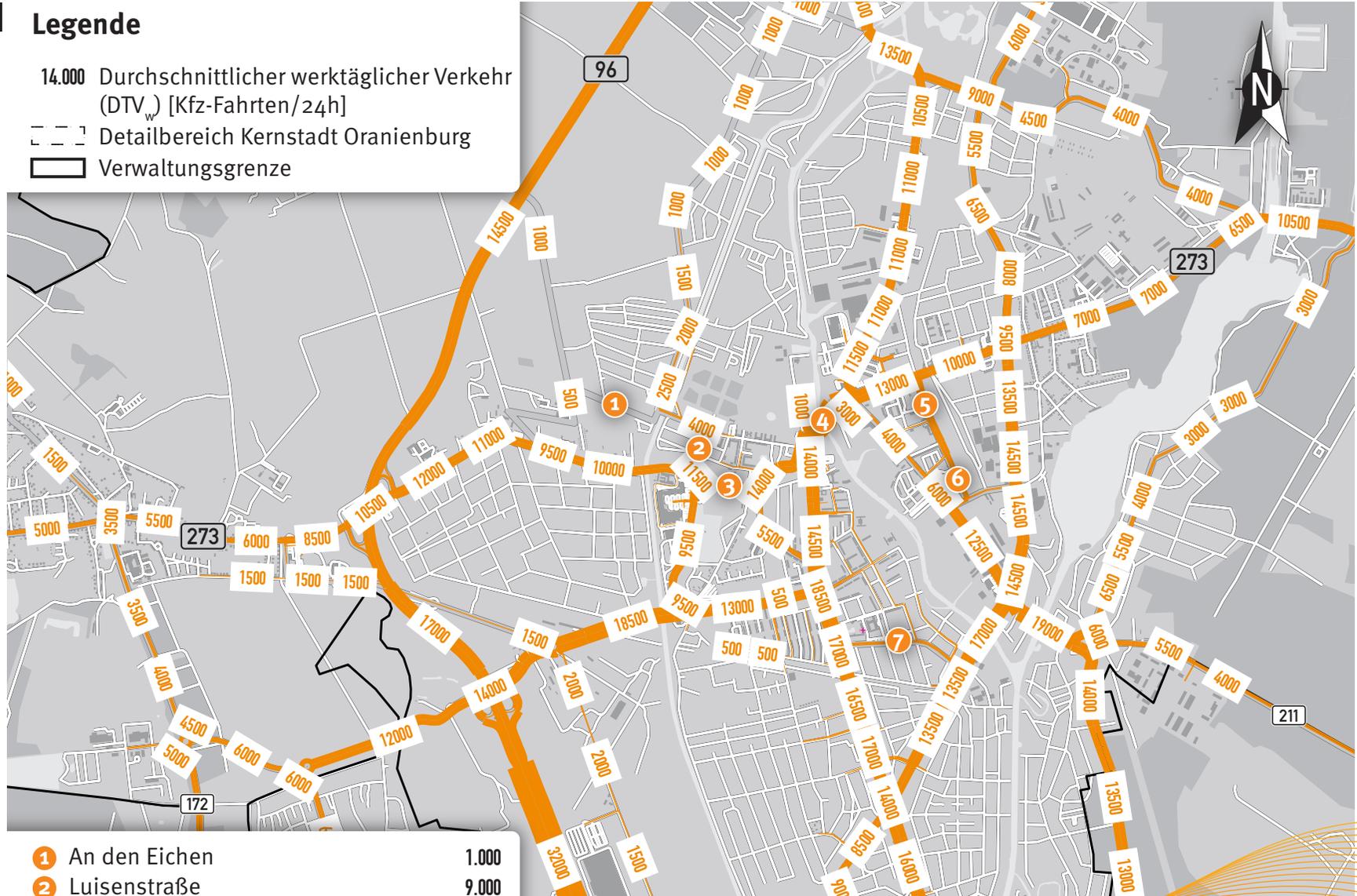
■ Anregungen der Verwaltung

- Tempo 30 in der Thaerstraße und im Straßenzug Friedenthaler Weg - Stoeckerstraße - Friedrich-Siewert-Straße

TOP 3 Vorzugsvariante

Prognose-Nullfall **Legende**

- 14.000 Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (DTV_w) [Kfz-Fahrten/24h]
-  Detailbereich Kernstadt Oranienburg
-  Verwaltungsgrenze



TOP 3 Vorzugsvariante

Vorzugsvariante A:

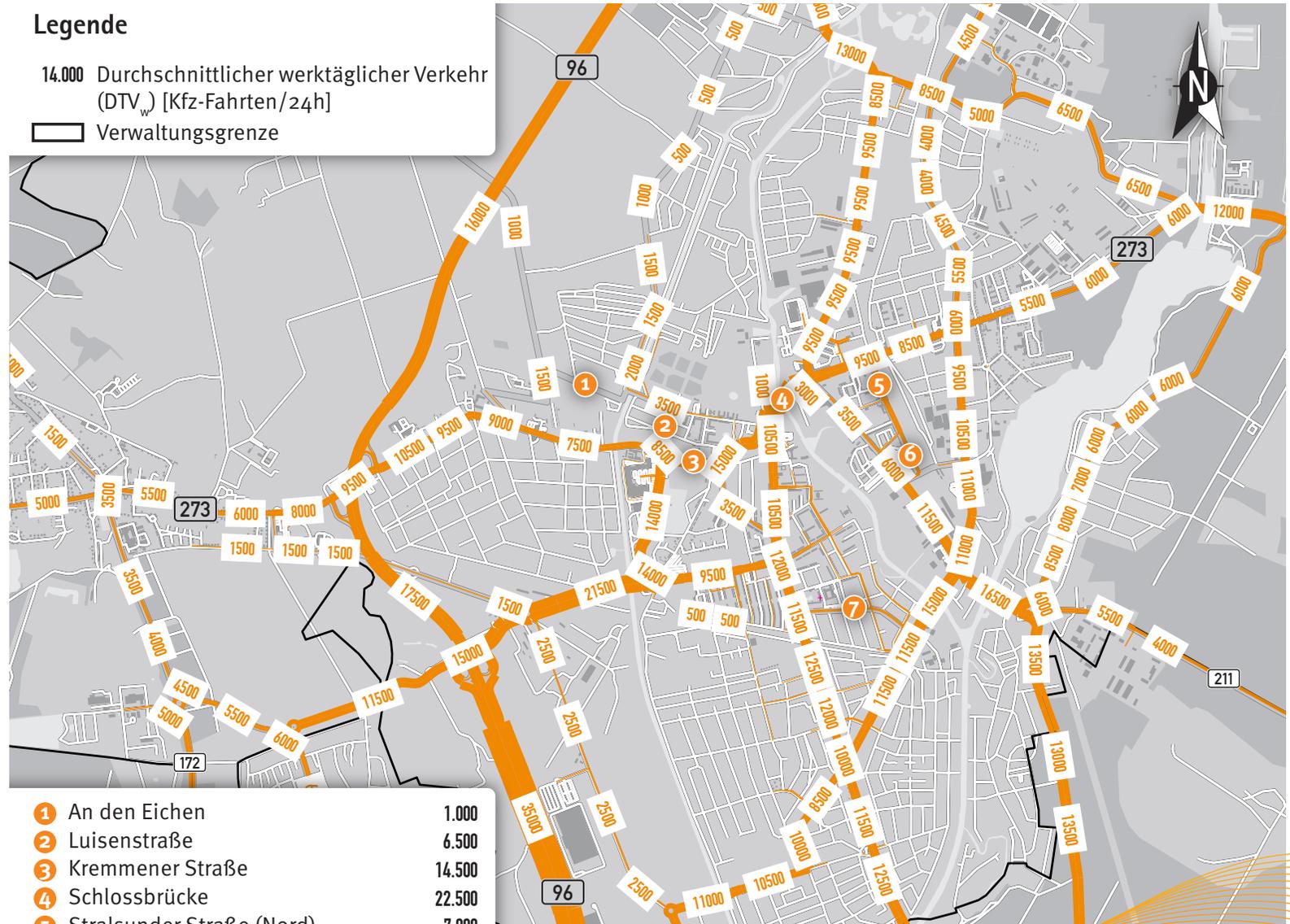
Tempo 30 (»große Lösung«)

Förderung Umweltverbund

Keine Umfahrung Lehnitz

Legende

- 14.000 Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (DTV_w) [Kfz-Fahrten/24h]
-  Verwaltungsgrenze



TOP 3 Vorzugsvariante

Vorzugsvariante A

Differenzdarstellung Kernstadt

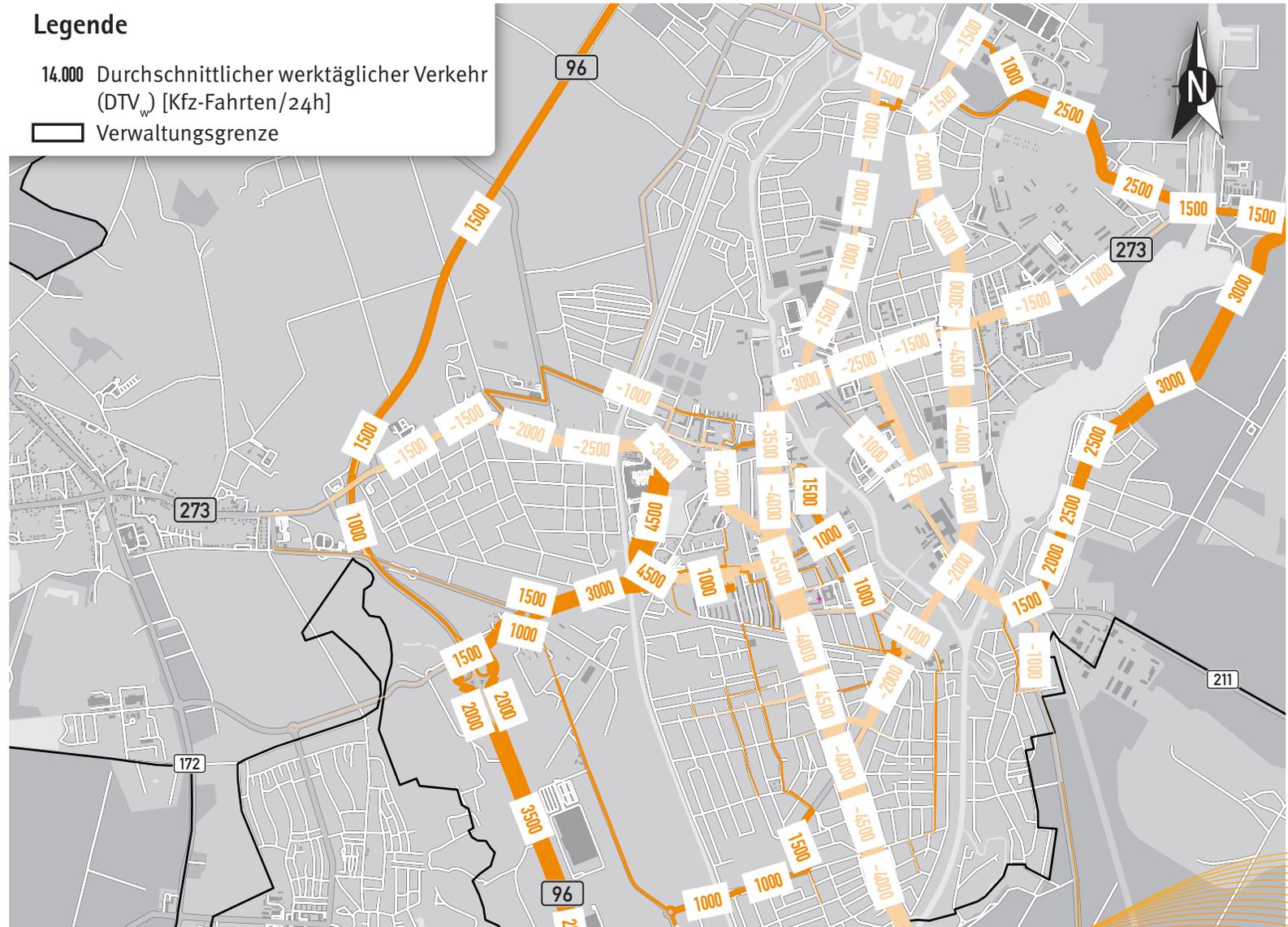
Vorzugsvariante A vs.

Prognose-Nullfall

Legende

14.000 Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (DTV_w) [Kfz-Fahrten/24h]

 Verwaltungsgrenze



TOP 3 Vorzugsvariante

Vorzugsvariante B:

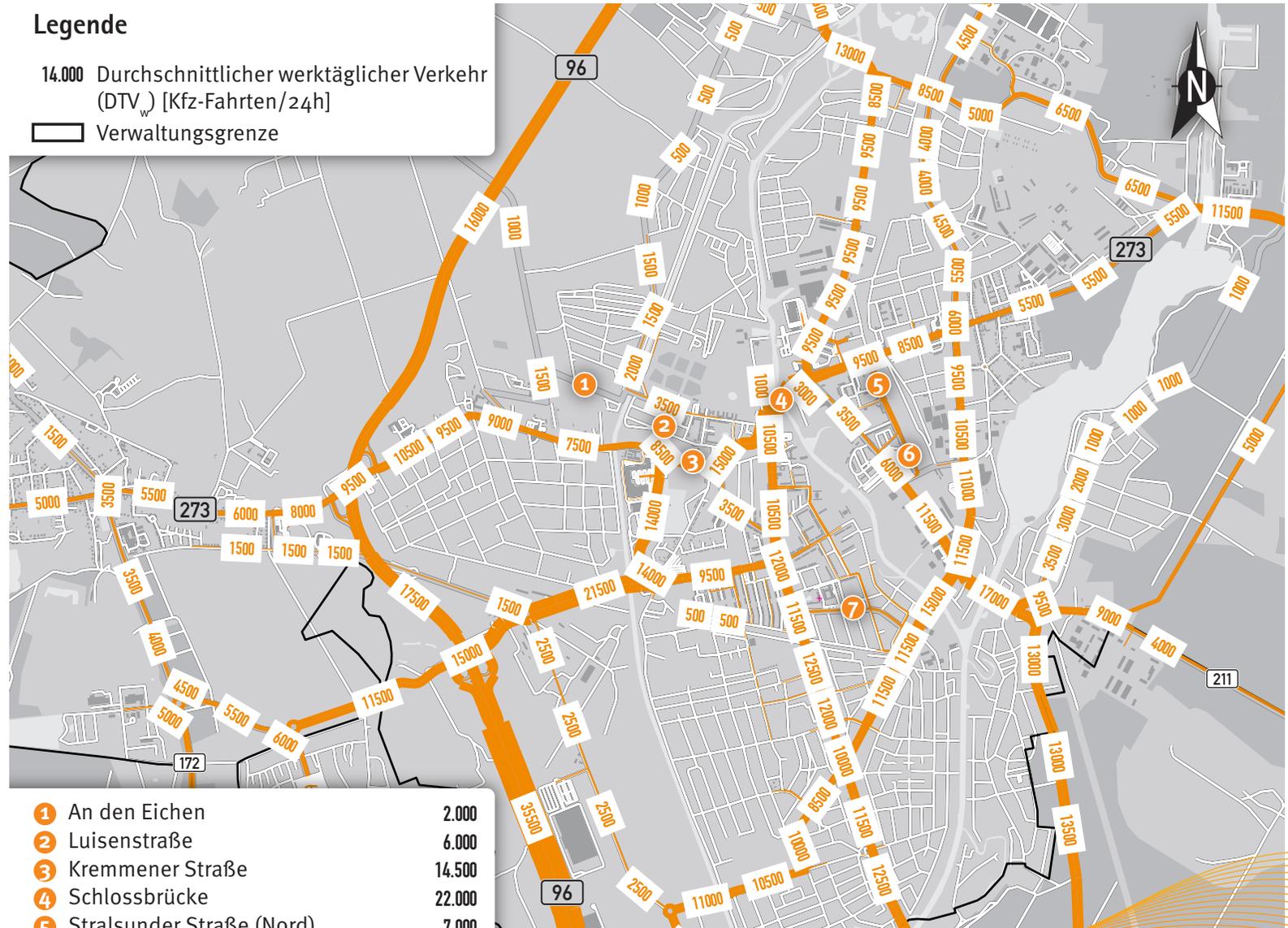
Tempo 30 mit »großer Lösung«

Förderung Umweltverbund

Ortsumgehung Lehnitz

Legende

- 14.000 Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (DTV_w) [Kfz-Fahrten/24h]
-  Verwaltungsgrenze



TOP 3 Vorzugsvariante

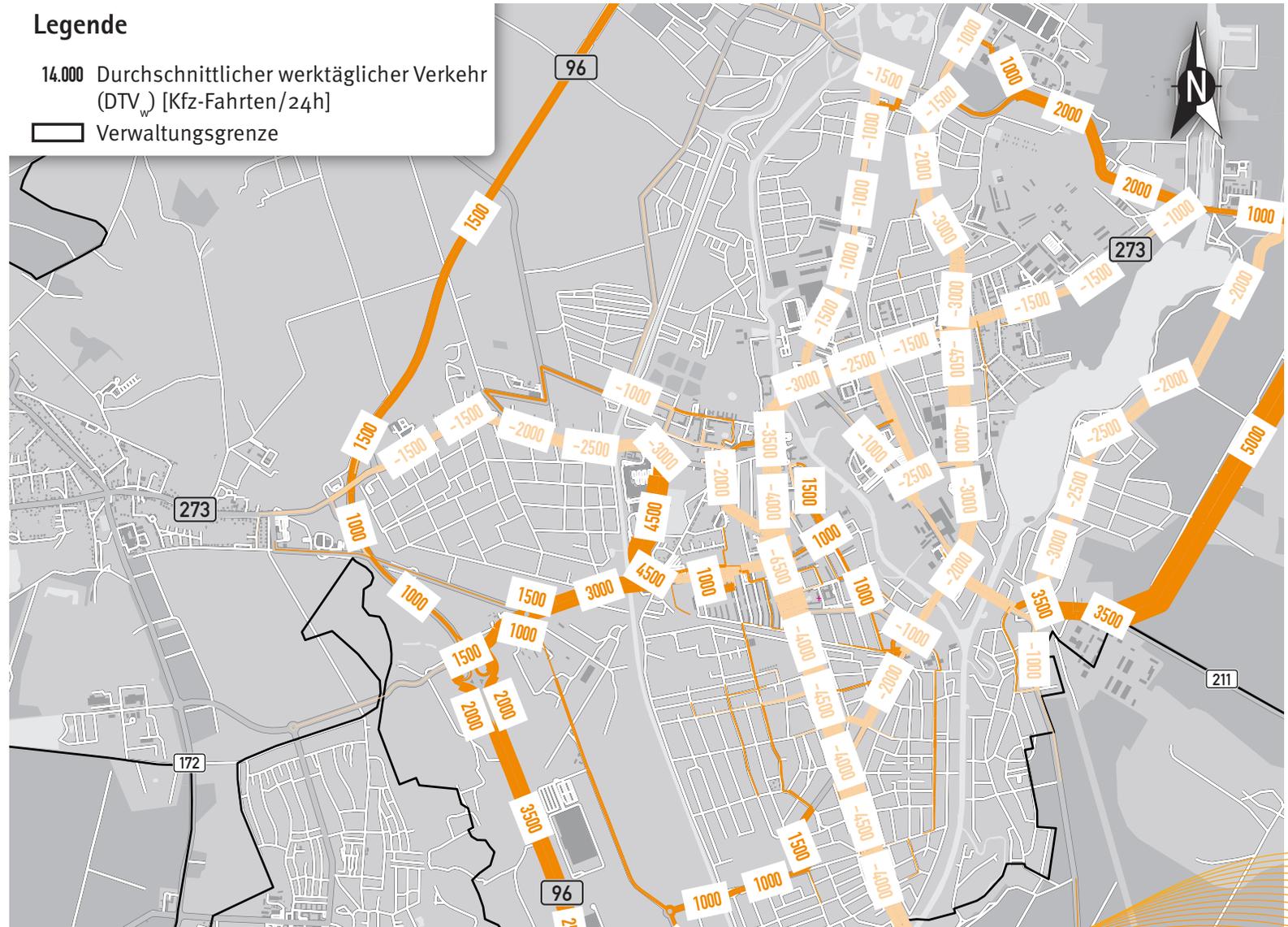
Vorzugsvariante B

Differenzdarstellung Kernstadt

Vorzugsvar. B vs. Prognose-Nullfall

Legende

- 14.000 Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (DTV_w) [Kfz-Fahrten/24h]
-  Verwaltungsgrenze



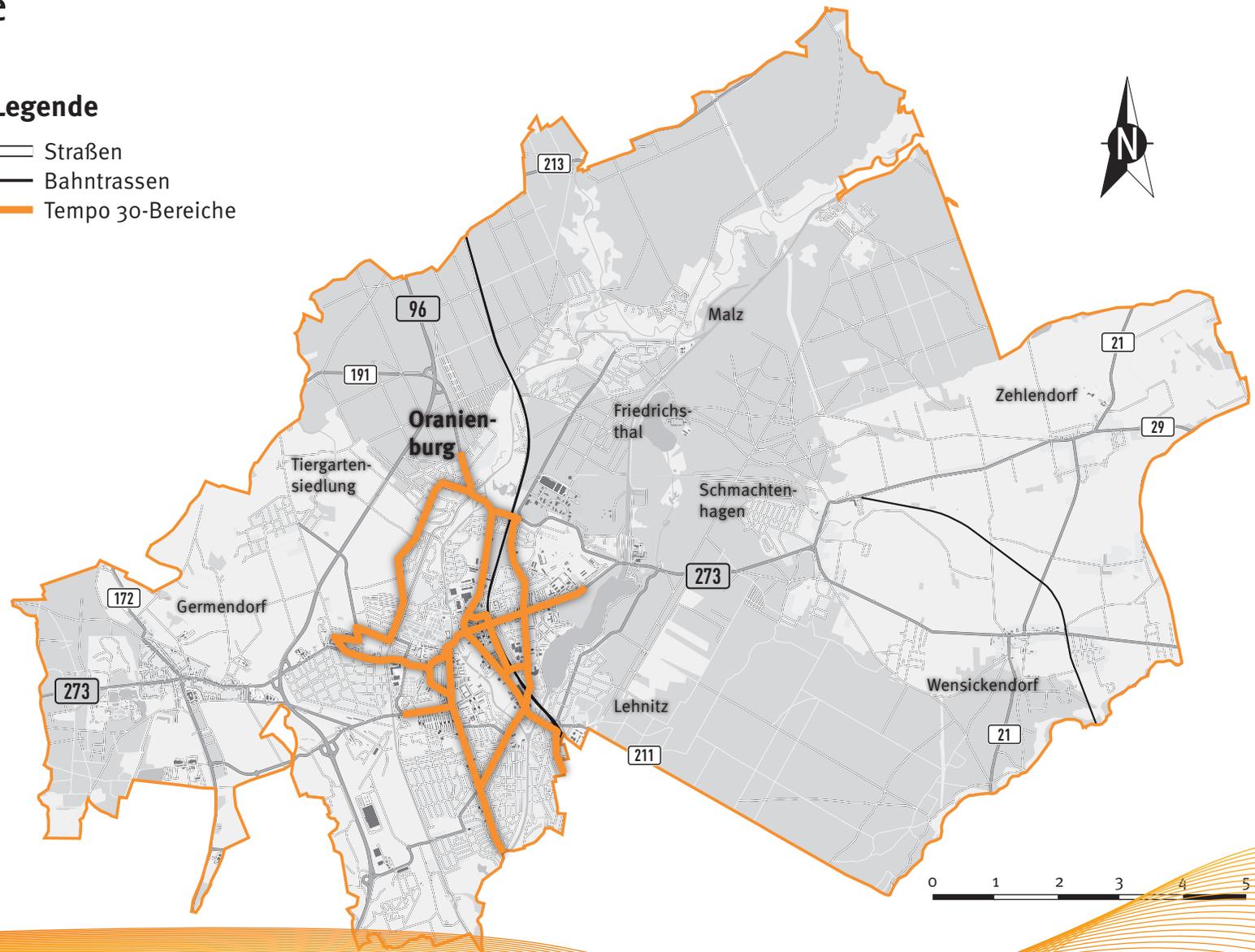
TOP 4 Maßnahmen

TOP 4 Maßnahmen

Tempo 30-Bereiche

Legende

-  Straßen
-  Bahntrassen
-  Tempo 30-Bereiche



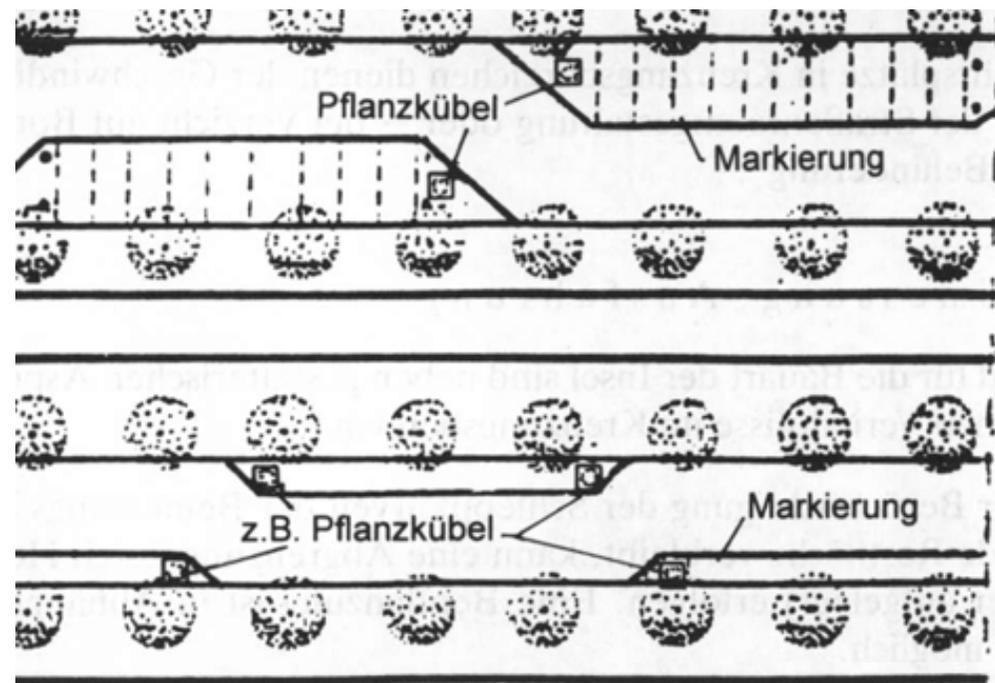
TOP 4 Maßnahmen

■ Tempo 30 - Begleitende Maßnahmen

- korrespondierende (selbsterklärende) Straßenraumgestaltung
- optische Einengung der Fahrbahn durch Markierung (z. B. Schutzstreifen)
- Einengung der Fahrbahn durch (alternierende) Längs- bzw. Querparkstände
- Fahrbahnverschwenkungen durch wechselseitig angeordnete Parkstände
- Dialogdisplays, stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

■ Kosten

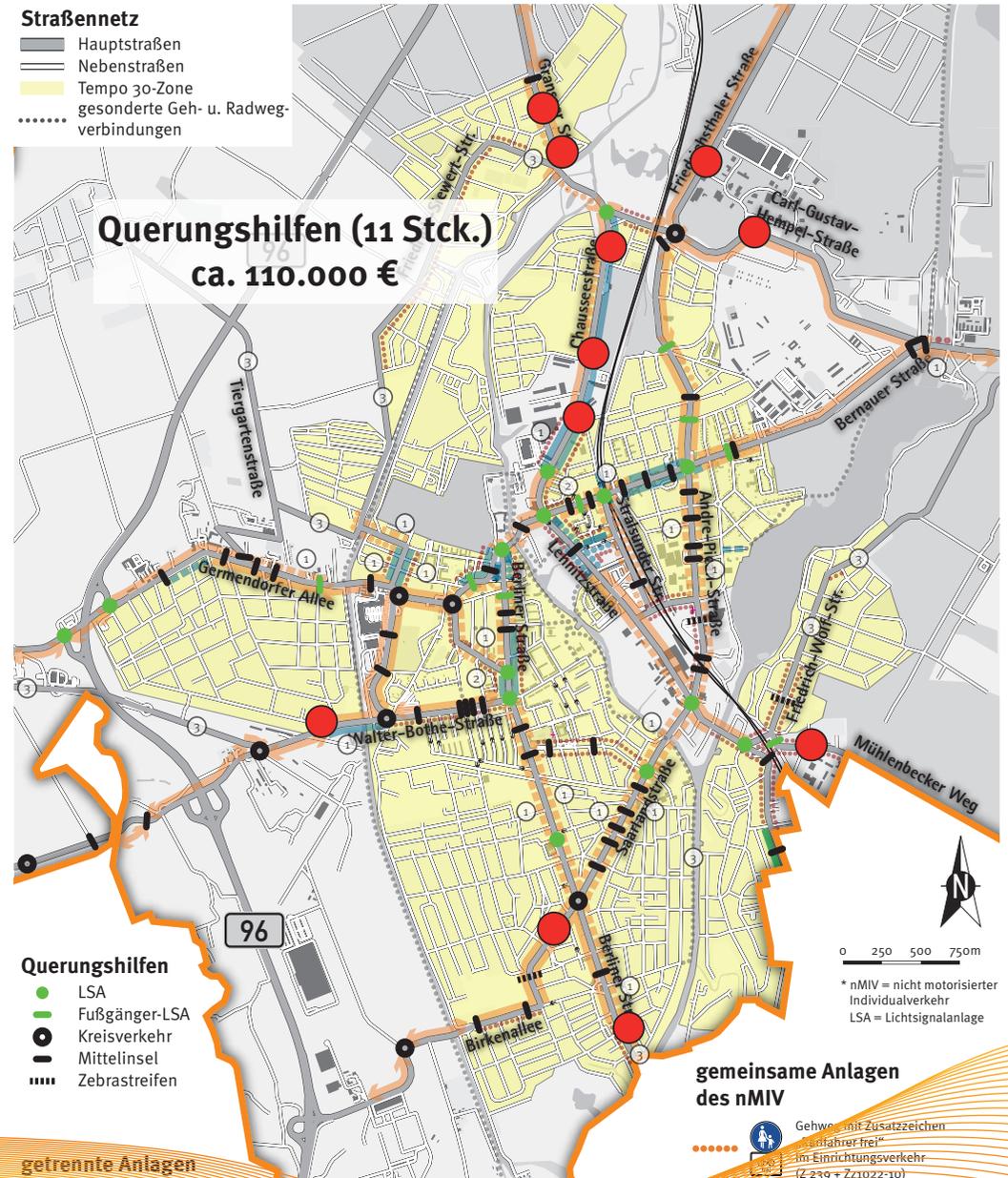
- Markierung: ca. 20 €/m
- Pflanzkübel: ca. 100 €/Stk.



Quelle: FGSV-Merkblatt über bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

TOP 4 Maßnahmen

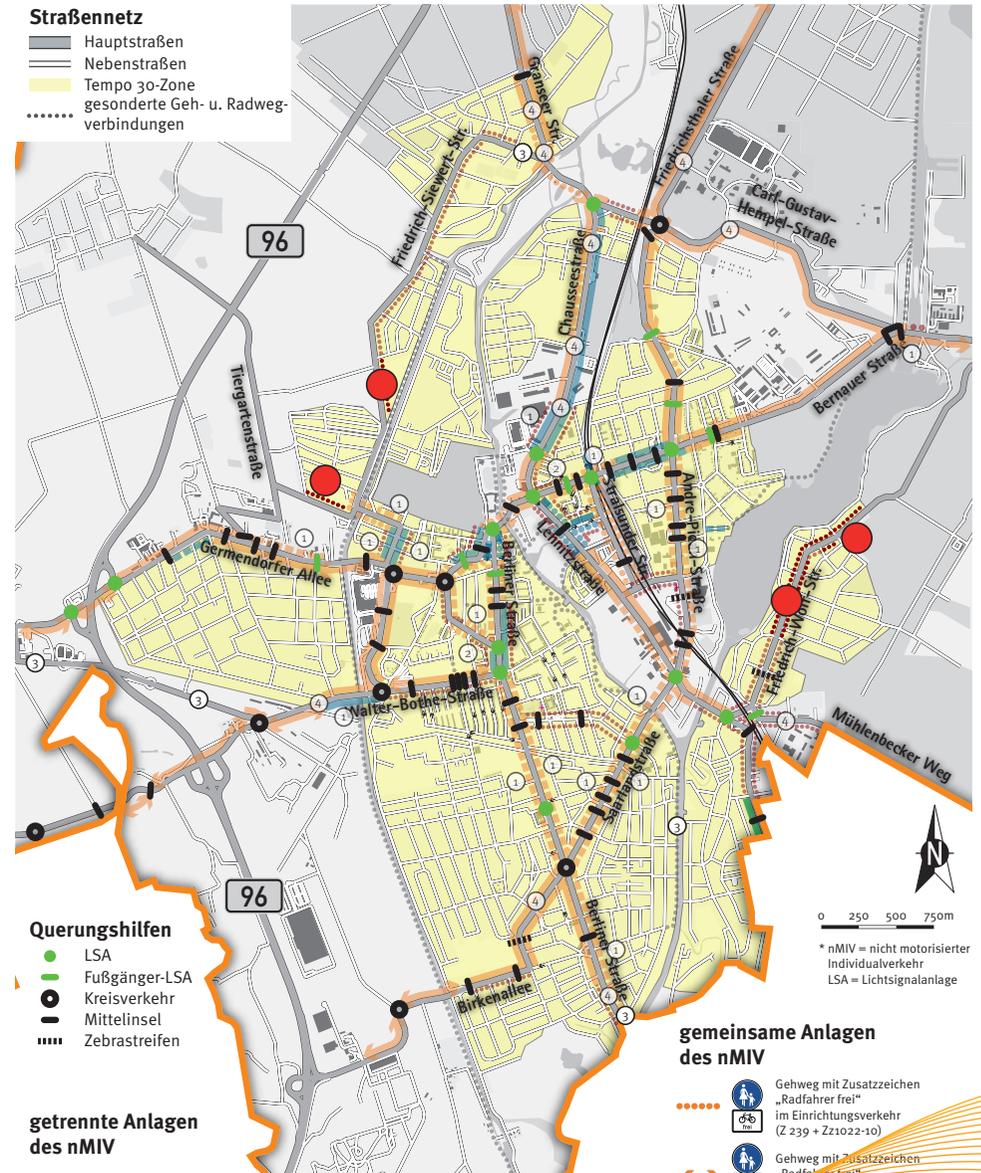
- **Ausbau Querungshilfen**
 - Schaffung von Querungshilfen, z. B. Mittelinseln, FGÜ (rote Punkte)
 - Kosten pro Stück: ca. 10.000 €
 - Gesamtkosten: ca. 110.000 €



TOP 4 Maßnahmen

■ Ausbau Gehwegenetz

- Friedenthaler Weg | ca. 470 m einseitig (ca. 70.000 €)
- Friedrich-Wolf-Straße | ca. 780 m einseitig (ca. 120.000 €) bzw. beidseitig (ca. 240.000 €)
- Thaerstraße | ca. 560 m einseitig (ca. 84.000 €)
- (Wensickendorf: Gehwege evtl. ausbaufähig)

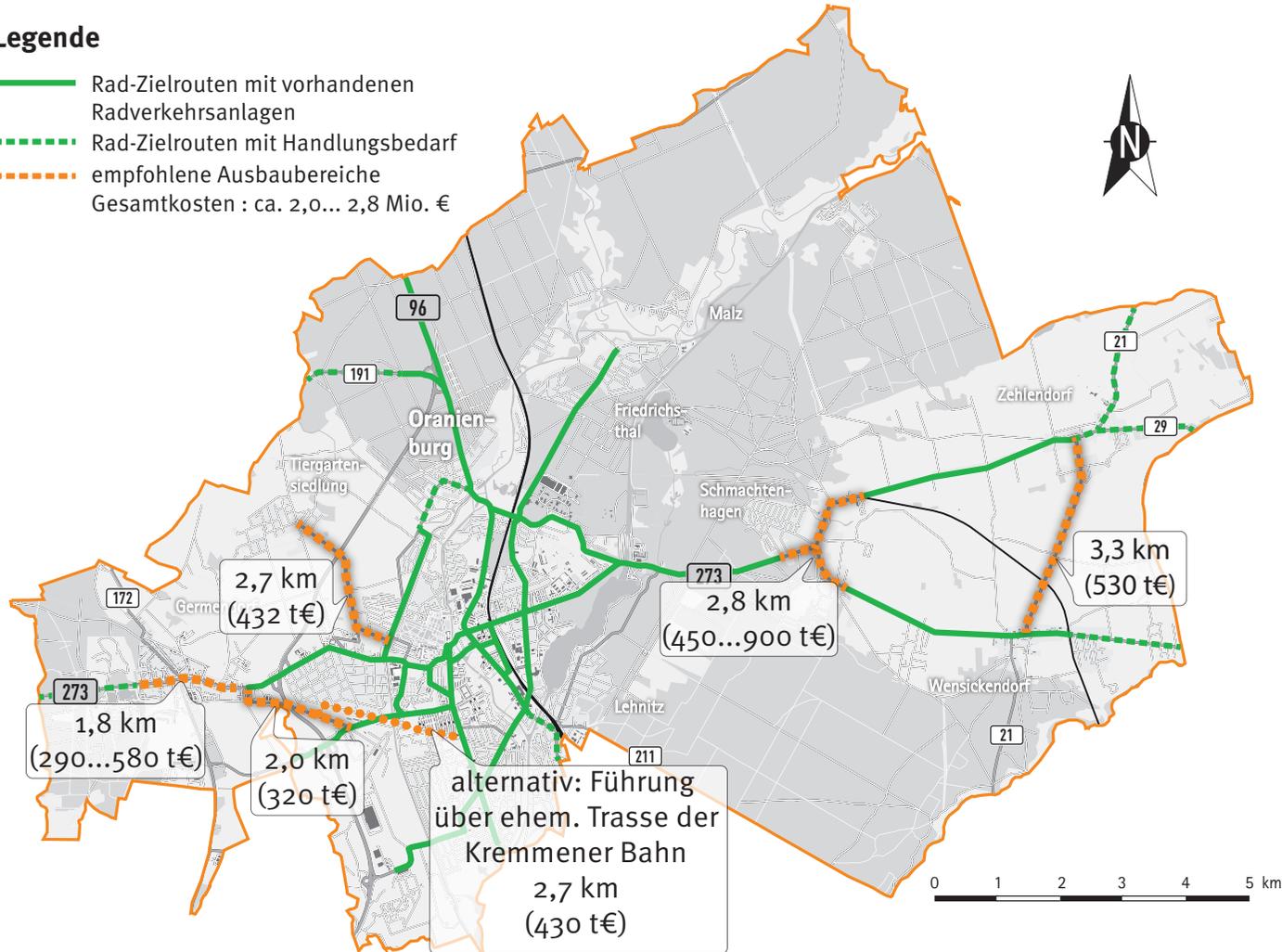


TOP 4 Maßnahmen

■ Ausbau Radwegenetz

Legende

- Rad-Zielrouten mit vorhandenen Radverkehrsanlagen
 - - - Rad-Zielrouten mit Handlungsbedarf
 - - - empfohlene Ausbaubereiche
- Gesamtkosten : ca. 2,0... 2,8 Mio. €



TOP 4 Maßnahmen

■ Ausbau ÖPNV

- Linie 821 - Stadtbus im 1h-Takt (Ring)
- Tiergarten und Lehnitz 2h-Takt (Stichstrecken)
- Linie 804 Taktverdichtung zwischen Bhf. Oranienburg und Birkenallee

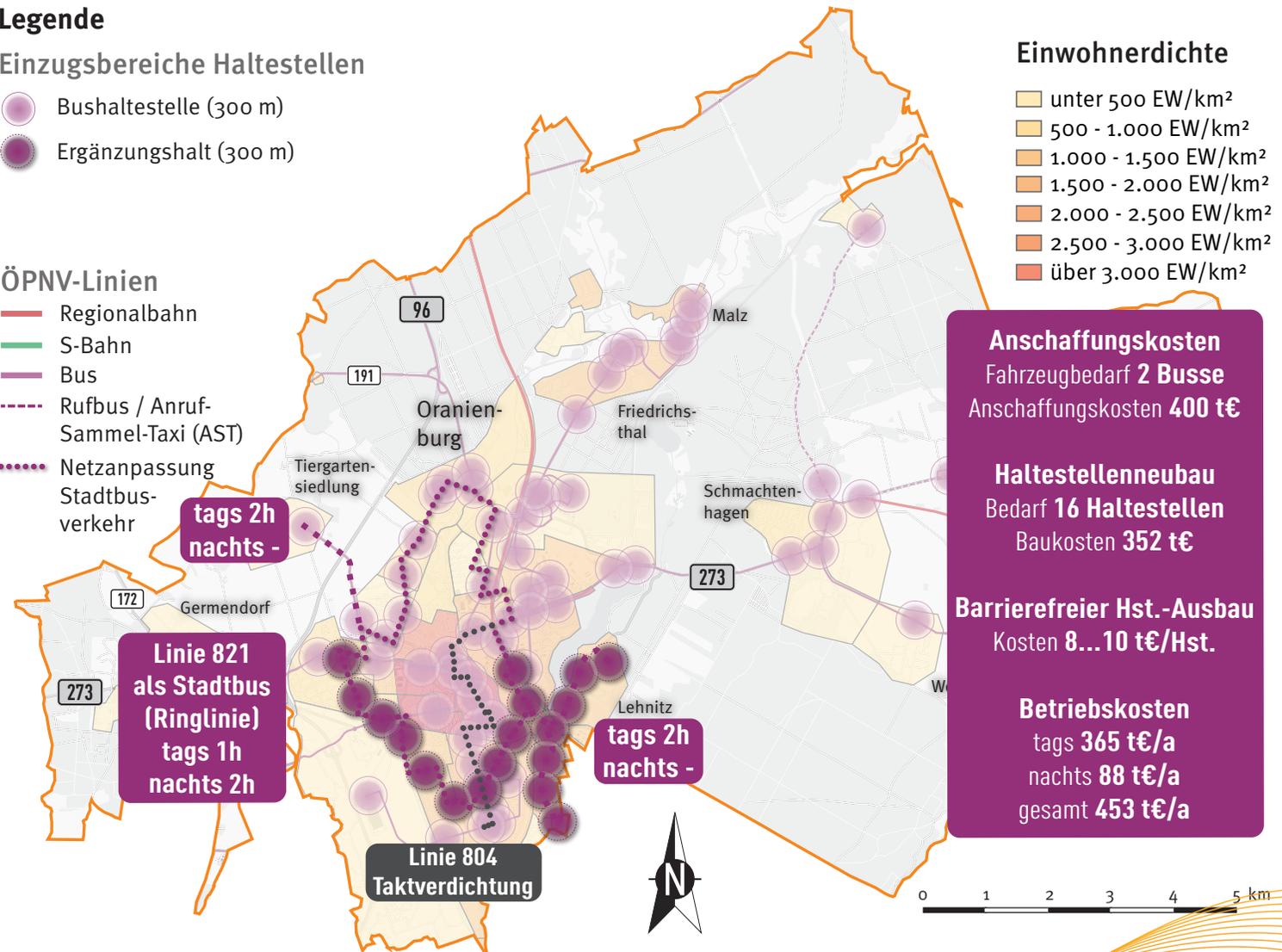
Legende

Einzugsbereiche Haltestellen

- Bushaltestelle (300 m)
- Ergänzungshalt (300 m)

ÖPNV-Linien

- Regionalbahn
- S-Bahn
- Bus
- - - Rufbus / Anruf-Sammel-Taxi (AST)
- ⋯ Netzanpassung Stadtbus-verkehr



Einwohnerdichte

- unter 500 EW/km²
- 500 - 1.000 EW/km²
- 1.000 - 1.500 EW/km²
- 1.500 - 2.000 EW/km²
- 2.000 - 2.500 EW/km²
- 2.500 - 3.000 EW/km²
- über 3.000 EW/km²

**tags 2h
nachts -**

**Linie 821
als Stadtbus
(Ringlinie)
tags 1h
nachts 2h**

**Linie 804
Taktverdichtung**

**tags 2h
nachts -**

Anschaffungskosten
Fahrzeugbedarf **2 Busse**
Anschaffungskosten **400 t€**

Haltestellenneubau
Bedarf **16 Haltestellen**
Baukosten **352 t€**

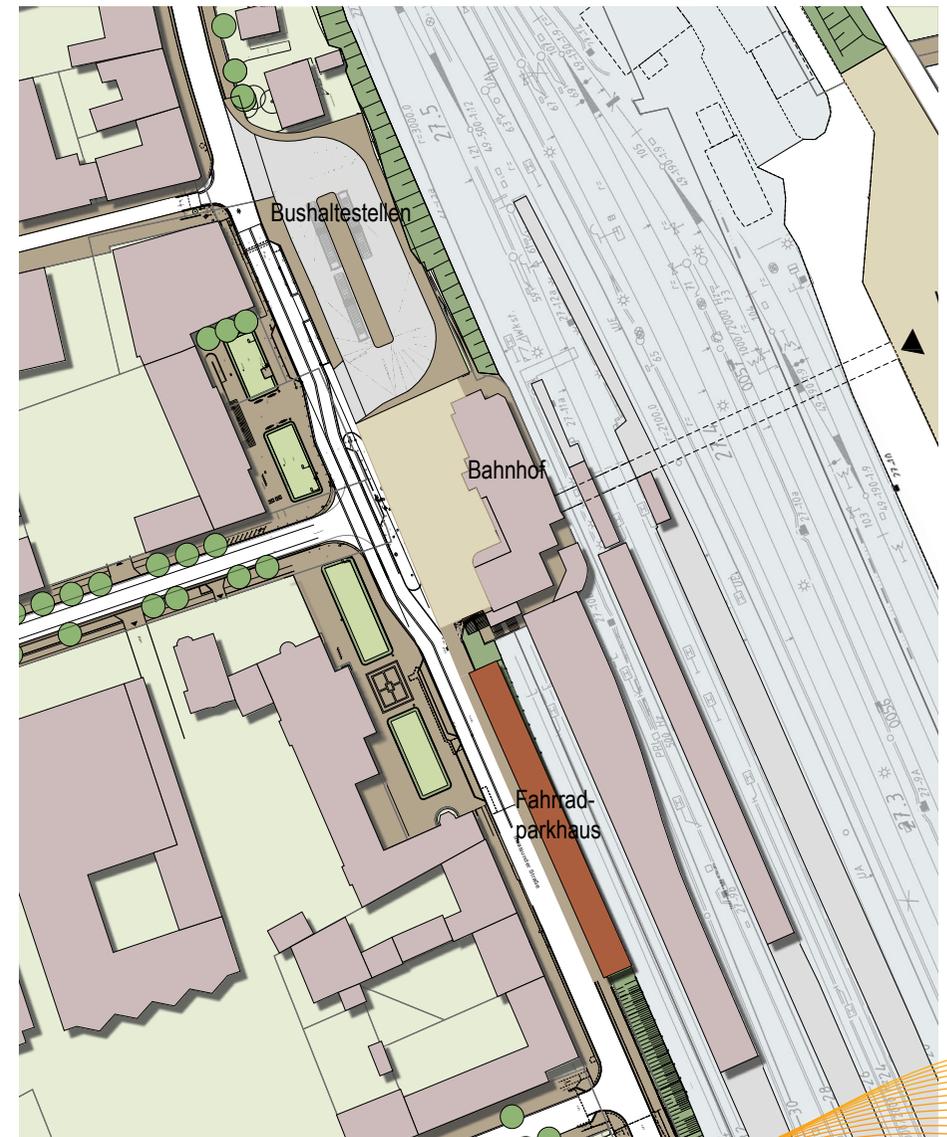
Barrierefreier Hst.-Ausbau
Kosten **8...10 t€/Hst.**

Betriebskosten
tags **365 t€/a**
nachts **88 t€/a**
gesamt **453 t€/a**

TOP 4 Maßnahmen

■ Umgestaltung Bahnhofsvorplatz

(laufende Planung, Gruppe Planwerk)



■ **Kosten zur Umsetzung der Vorzugsvariante A**

- Querungshilfen: 110 t€ (11 Stück zu je 10 t€)
- barrierefreier Haltestellenausbau: ca. 8 t€ bis 10 t€ je Haltestelle
- Haltestellenneubau: 352 t€ (16 Stück zu je ca. 22.000 €)
- Radwegeausbau: ca. 2,0 Mio. € bei einseitigem Ausbau, ca. 2,8 Mio. € bei beidseitigem Ausbau
- Stadtbuslinie 821: ca. 350 t€/Jahr zusätzliche Betriebskosten sowie einmalig ca. 400 t€ Anschaffungskosten
- Taktverdichtung Linie 804: 312 t€/Jahr (werktags) bzw. 88 t€/Jahr (Wochenende)

■ **Kosten zur Umsetzung der Vorzugsvariante B**

- Umfahrung Lehnitz: ca. 4,2 Mio. €
- sonst analog Vorzugsvariante A

Welche weiteren Maßnahmen sollen im Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt werden?

TOP 5 Kleine Kaffee-Pause



TOP 6 Abschlussdiskussion



Bestehen noch offene Fragen?

Hinweise?

Ergänzungswünsche?

Kann das erarbeitete Ergebnis Oranienburgs Politik zur Entscheidung vorgelegt werden?

TOP 7 Ausblick, weiteres Vorgehen

TOP 7 Ausblick, weiteres Vorgehen

September 2013



Projektbeginn



Bestandsaufnahme & generelle Entwicklung

Verkehrserhebungen | Mängelanalyse | Analysenetzmodell | Prognose-Nullfall



01. Workshop

Konsens Prognose-Nullfall | Erarbeitung zu untersuchender Planfall-Szenarien

20.02.2015



02. Workshop

Ergebnisse Szenarienbetrachtungen | Definieren der zu untersuchenden Vorzugsvariante

16.04.2015



03. Workshop

Vorstellung Maßnahmen und Wirkung der Vorzugsvariante | Bestätigung Vorzugsvariante für die politische Beschlussfassung

16.07.2015



Bericht zum Verkehrsentwicklungsplan

Darstellung des Bestands, des Prognose-Nullfalls sowie der untersuchten Szenarien und der Vorzugsvariante mit ihren Maßnahmen | Präsentation vor der Öffentlichkeit

September 2015

TOP 8 Verabschiedung