

# Stadt Oranienburg



Vorlage-Nr.

Beschlussvorlage der Verwaltung

Bezeichnung der Vorlage  
Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Oranienburg für das Jahr  
2025

Stadtamt  
61.20

▼  
**0376/2015**

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Beratungsergebnis		
		+	-	o
Ausschuss für Stadtplanung und Bauen, Wohnungswirtschaft, Ökologie und die Feuerwehr	05.04.2016			
Ortsbeirat Friedrichsthal	11.04.2016			
Ortsbeirat Schmachtenhagen	11.04.2016			
Ortsbeirat Zehlendorf	11.04.2016			
Ortsbeirat Sachsenhausen	12.04.2016			
Ortsbeirat Lehnitz	13.04.2016			
Ortsbeirat Malz	13.04.2016			
Ortsbeirat Germendorf	14.04.2016			
Ortsbeirat Wensickendorf	14.04.2016			
Hauptausschuss	25.04.2016			
Stadtverordnetenversammlung	09.05.2016			

Beschlussvorschriften § 2 (2) i. V. m. § 28 BbgKVerf.			Genehmigungsvermerk		
			Datum		
			Der Bürgermeister		
Finanzielle Auswirkungen:			Beteiligte Dezernenten		
nein	EHH	Bilanz	I	II	III
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Beteiligungsrechte Ortsbeiräte			Anhörung § 46 (1) BbgKVerf	Antrag § 46 (2) BbgKVerf	Entscheidung § 46 (3) BbgKVerf
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Sachdarstellung:

## Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Oranienburg

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument, das die Ziele und Strategien der Stadtentwicklung im Bereich Verkehr darstellt. Er schafft den Rahmen für die weitere verkehrliche Entwicklung in der Stadt Oranienburg.

### Anlass

Der aktuell gültige Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Oranienburg datiert bereits aus dem Jahr 1999. Auf dessen Grundlage ist in den zurückliegenden Jahren viel in den Ausbau der städtischen Infrastruktur investiert worden, mit dem Ergebnis, dass sich die Verkehrsbedingungen im Hauptverkehrsstraßennetz überwiegend deutlich verbessert haben.

Aufgrund der städtebaulichen und wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt sind die verkehrlichen Entlastungseffekte, die mit der Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplan von 1999, insbesondere durch die Ortsumgehung B96, zunächst bewirkt werden konnten, zwischenzeitlich teilweise kompensiert worden.

Dieses ist unter anderem auch der Barrierewirkung der Havel mit einer beschränkten Anzahl von Querungsmöglichkeiten geschuldet. Infolge der Erneuerung der Dropebrücke, die in nächster Zeit ansteht, dürfte die Verkehrsbelastung im verbleibenden Hauptverkehrsstraßennetz deshalb übergangsweise deutlich zu nehmen. Vor diesem Hintergrund hat die Stadtverordnetenversammlung dem damaligen Antrag der CDU-FDP-Fraktion, Planungsmittel für den Bau einer weiteren Havelquerung in Form einer Straßenbrücke in den Finanzplan 2015 einzustellen, am 17.06.2013 mehrheitlich zugestimmt. Der Beschluss wurde aber an die Maßgabe gekoppelt, dass im Vorfeld der Planung eine Überprüfung und Aktualisierung des Verkehrskonzeptes durch die Verwaltung zu erfolgen hat.

Dieser Maßgabe wurde von der Verwaltung mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans in den Jahren 2013-2015 Rechnung getragen, dessen Vorzugsvariante nunmehr von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen werden soll.

### Rückblick: Verkehrsentwicklungsplan von 1999

Das Hauptaugenmerk des im September 1999 von der Stadtverordnetenversammlung aufgestellten Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Oranienburg lag auf der Bestimmung des künftigen Hauptverkehrsstraßennetzes, so wie es sich nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung (B96n) darstellen sollte. Unter Berücksichtigung von mehreren

(vier) Zufahrten an die Ortsumfahrung wurden hierzu verschiedene Planungsfälle der Verkehrsentwicklung im Hauptverkehrsstraßennetz modelliert. Im Ergebnis des Abwägungs- und Entscheidungsprozesses wurde der Planungsfall 2, der insbesondere eine Verkehrsentlastung des Innenstadtbereiches sowie eine konsequente Förderung des Umweltverbundes vorsah, als umzusetzende Variante beschlossen (vgl. Anlage „Faltblatt“ – in Beschlussvorlage (1162/2013)).

Rund 15 Jahre nach Beschluss dieses Planes ist nicht nur die Ortsumgehung in Betrieb, sondern auch das Hauptverkehrsstraßennetz weitgehend ausgebaut. Gleichzeitig sind zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs, aber auch des schienengebundenen Nahverkehrs (SPNV) erfolgreich umgesetzt worden (z. B. die Anbindung des Regionalbahnverkehrs an den Berliner Hauptbahnhof). Demgegenüber wurde die städtische Zielsetzung einer Taktverdichtung beim ÖPNV nicht erreicht, was insbesondere mit der hierfür erforderlichen Finanzierung und mit der beim Landkreis Oberhavel liegenden Zuständigkeit zu erklären ist.

Gegenwart: Verkehrsentwicklungsplan von 2015

Um den Stadtverordneten eine Grundlage für die verkehrspolitische Entscheidung im Hinblick auf die künftige Verkehrsentwicklung der Stadt vorlegen zu können, wurde in einem ersten Schritt das Verkehrsnetzmodell, welches die Verkehrsdaten für alle verkehrswichtigen Straßenzüge enthält, aktualisiert. Auf Grundlage dieses Analysenetzmodells konnte unter Berücksichtigung der Strukturdaten (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung) und der geplanten verkehrsrelevanten Vorhaben (z. B. Baugebiet „Weiße Stadt“) eine prognostische Berechnung der Verkehrsentwicklung für das Jahr 2025 vorgenommen werden. Dabei wurden noch keine Veränderungen im Straßennetz berücksichtigt (Prognose-Nullfall). Dies geschieht erst bei der Berechnung der sogenannten Prognosefälle.

Die Entscheidung, welche Maßnahmen in die Prognosefallbetrachtung einfließen, wurde indes nicht von der Verwaltung, sondern von einem Expertengremium, dem Vertreter aus Politik, Gesellschaft und Verwaltung angehörten, getroffen. Dem Gremium kam auch die Aufgabe zu, sich für eine Vorzugsvariante der Verkehrsentwicklungsplanung auszusprechen, die der Stadtverordnetenversammlung als Empfehlung vorgeschlagen wird.

Zu diesem Zweck wurde der Planungsprozess von insgesamt drei Workshops begleitet (s. Protokolle als Anlage zum VEP-Bericht). Bei der Zusammensetzung des Teilnehmerfeldes der Workshops wurde großen Wert auf ein breitgefächertes Spektrum gelegt. So waren neben Vertretern der klassischen Sparten aus Verkehr und Wirtschaft auch Repräsentanten der Belange von Jugendlichen, Senioren oder von Behinderten am Aufstellungsprozess des Verkehrsentwicklungsplans beteiligt (s. Kap. 6.7; S. 103f).

Der erste Workshop am 20. Februar 2015 umfasste die Vorstellung der Bestandsanalyse sowie die Bestätigung des Prognose-Nullfalls. Darauf aufbauend erfolgte eine Abstimmung über die zu untersuchenden Szenarien der Planfälle. Dabei wurden auch die spezifischen Belange von Familien diskutiert, die durch Maßnahmenvorschläge wie die Stärkung des ÖPNV und des nichtmotorisierten Verkehrs oder die Verkehrsberuhigung der Innenstadt Eingang in den Verkehrsentwicklungsplan gefunden haben.

Auf dem zweiten Workshop am 16. April 2015 wurden die Ergebnisse der Prognoseberechnungen für zwei alternative Szenarien vorgestellt und diskutiert. Im **Szenario 1** wurden vorrangig bauliche Maßnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) betrachtet. Dies betrifft neue Brückenverbindungen über die Havel im Zuge der Walther-Bothe-Straße sowie der Adolf-Mertens-Straße, den Ausbau der Ladestraße am Bahnhof zu einer durchgängigen Verbindung zwischen Bernauer Straße und Dr.-Heinrich-Byk-Straße, eine Ortsteilumfahrung für Lehnitz sowie neue Anwohnerstraßen im Bereich zwischen Fischer- und Lehnitzstraße.

Demgegenüber wurde im **Szenario 2** untersucht, welches Potenzial in einer auf den Umweltverbund fokussierten Verkehrsplanung steckt. Vor diesem Hintergrund umfasst das Maßnahmenpaket den Ausbau der Infrastruktur für den Fußgänger- und Radverkehr sowie Angebotsverbesserungen im innerstädtischen ÖPNV. Zudem wurden die Auswirkungen von Tempo 30 auf bestimmten Abschnitten des Hauptverkehrsstraßen-netzes untersucht. Schließlich wurde in diesem Szenario auch ein vermindertes MIV-Aufkommen angesetzt.

Eine vertiefende Untersuchung des **Szenario 3**, welches vor dem Hintergrund der geplanten städtebaulichen Entwicklung des Schlossplatzes Verkehrseinschränkungen (Abbindung/Einbahnstraßenregelung) auf der Berliner Straße vorsieht, wurde bereits auf dem 1. Workshop mehrheitlich abgelehnt.

### **Ausblick: Vorzugsvariante für das Jahr 2025**

Am 16. Juli 2015 wurden im dritten Workshop die Ergebnisse der Prognosenetzberechnung für die im 2. Workshop verabschiedete Vorzugsvariante vorgestellt, die durch folgende Eckpfeiler definiert ist:

Die Vorzugsvariante sieht **keine neuen Brückenbauwerke** über die Havel vor. Sowohl eine Brückenverbindung in Verlängerung der Walther-Bothe-Straße als auch in Verlängerung der Adolf-Mertens-Straße wurden angesichts der zu erwartenden Mehrbelastung der zuführenden Straßen bei nur geringer Entlastungswirkung an anderer Stelle im Stadtgebiet von einer breiten Mehrheit der Workshop-Teilnehmer abgelehnt. Auch eine nur Fußgängern und Radfahrern vorbehaltene Brücke in Verlängerung der Walther-Bothe-Straße wurde wegen der bereits vorhandenen Querungsmöglichkeit der

Havel über das Blaue Wunder mehrheitlich nicht befürwortet.

Stattdessen wird für die erweiterte Innenstadt auf nahezu allen Hauptverkehrsstraßen die Anordnung von **Tempo 30** vorgeschlagen (s. Abbildung 7-1; S. 147). Darin enthalten sind auch jene Abschnitte, für die im Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplans der 2. Stufe Tempo 30 empfohlen wird.

Um den **ÖPNV** erfolgreich zu fördern, wird die Einführung eines Stadtbussystems vorgeschlagen (s. Abb. 7-5; S. 154). Dieses sieht vor, den Verlauf der Buslinie 821 dahingehend zu ändern, dass künftig eine Ringlinie im Stundentakt (tags) bzw. im Zweistundentakt (nachts) bedient wird. Zwischen dem Bahnhof Oranienburg und der Birkenallee wird eine neue Route über Stralsunder-, Dr.-Heinrich-Byk-, Lehnitz- und Saarlandstraße eingerichtet, während auf der bisher genutzten Route der Takt der Linie 804 verdichtet wird. Sowohl die Tiergartensiedlung als auch Lehnitz werden tagsüber als Stichstrecke im Zweistundentakt bedient.

Zur Förderung des **Radverkehrs** wird insbesondere der Ausbau des Radwegenetzes empfohlen (s. Abb. 7-4; S. 153). Vordringliche Maßnahmen sind dabei der Bau von Radwegen in den Ortsdurchfahrten Germendorf und Schmachtenhagen sowie außerorts zwischen Wensickendorf und Zehlendorf. Außerdem wird der Bau eines Radweges entlang der Straße Am Globus und der Annahofer Straße sowie nach Tiergarten empfohlen.

Um den **Fußverkehr** zu fördern, sollen das Gehwegnetz und das Angebot an Querungshilfen ausgebaut werden. Der Ausbau des Gehwegenetzes wird für den Friedenthaler Weg, die Friedrich-Wolf-Straße sowie der Thaerstraße empfohlen (s. Abb. 7-3; S. 151). Die Neueinrichtung von Querungshilfen ist der Abb. 7-2; S.149 zu entnehmen.

Die Prognoseberechnungen für das Szenario 2 haben gezeigt, dass durch Tempo 30 auf weiten Teilen des Hauptverkehrsstraßennetzes der Kernstadt und Sachsenhausens mit einer Verkehrsverlagerung in die Friedrich-Wolf-Straße in Lehnitz zu rechnen ist. Um die Möglichkeiten einer Entlastung des Ortskerns von Lehnitz zu ermitteln, wurde deshalb die Wirkung einer Ortsumgehung als Falluntersuchung betrachtet. Gleichzeitig wurde für die Friedrich-Wolf-Straße Tempo 30 vorgesehen.

Im Ergebnis der Prognosebetrachtung wurden zwar marginale Entlastungseffekte für den Ortskern Lehnitz nachgewiesen, jedoch steht der Nutzen einer Ortsumfahrung in keinem Verhältnis zu den Baukosten in Höhe von ca. 4,2 Mio. €, den jährlichen Betriebskosten in Höhe von ca. 32.000 € sowie den Eingriffen in Natur und Landschaft, weshalb die Maßnahme keinen Eingang in das Maßnahmenkonzept der Vorzugsvariante findet.

Um die verkehrlichen Mehrbelastungen für Lehnitz dennoch so gering wie möglich zu halten, wird seitens der Verwaltung empfohlen, zunächst auf eine

reduzierte Ausdehnung der Tempo-30-Abschnitte im Hauptverkehrsstraßennetz gemäß Szenario 2b hinzuwirken (vgl. Abb. 6.17, S.113). Damit soll insbesondere auch dem Umstand Rechnung getragen werden, dass aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht derzeit kein Anordnungsgrund für eine flächendeckende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h gegeben ist. Die im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Oranienburger Bahnhofsumfeldes geführten Abstimmungen haben aber gezeigt, dass demgegenüber eine gebietsweise geplante Geschwindigkeitsbegrenzung zur Verkehrsberuhigung Befürwortung findet.

Kosten für die Umsetzung der Vorzugsvariante

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

- Gehwegausbau: ca. 274.000 € bei teilweise einseitigem Ausbau bzw. 394.000 € bei vollständig beidseitigem Ausbau
- Einbau von Querungshilfen (13): ca. 130.000 €
- Neubau von barrierefreien Haltestellen (16): ca. 352.000 €
- Ausbau des Radwegenetzes: ca. 6,0 - 6,5 Mio. € (davon sind 2,0 bzw. 2,8 Mio. von der Stadt zu tragen)
- Einrichtung der Stadtbuslinie 821: ca. 453.000 € zusätzliche Betriebskosten sowie ca. 400.000 € Anschaffungskosten für zwei Busse
- Taktverdichtung Linie 804: ca. 312.000 €/Jahr (werktags) bzw. ca. 88.000 €/Jahr (Wochenende)

Somit ergeben sich hinsichtlich der Umsetzung der Vorzugsvariante einmalig zu investierende Baukosten für die Stadt in Höhe von ca. 2,8 bis 3,7 Mio. € sowie jährlich zusätzliche Betriebskosten für den Stadtbusverkehr von bis zu ca. 853.000 €. Zusätzlich anfallende Kosten für Unterhaltung und Abschreibung lassen sich im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung noch nicht beziffern.

### **Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung folgt der Empfehlung des anlässlich der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans gebildeten Fachgremiums und beschließt das Szenario 2 (ohne Ortsumfahrung Lehnitz) als Vorzugsvariante für die angestrebte Verkehrsentwicklung der Stadt Oranienburg bis zum Jahr 2025. Abweichend von der Empfehlung des Fachgremiums, Tempo 30 auf nahezu allen Hauptverkehrsstraßen der Kernstadt und Sachsenhausens einzuführen, soll zur Minimierung der verkehrlichen Auswirkungen auf den Ortsteil Lehnitz der Fokus der Umsetzung von Tempo 30 auf den erweiterten Innenstadtbereich gelegt werden (Szenario 2b).

Die Verwaltung wird beauftragt, die empfohlenen Maßnahmen mit den zuständigen Behörden abzustimmen und diese bei der Stadt in der Finanzplanung nach Maßgabe des Haushaltes zu berücksichtigen.

**Anlagen:**

- Bericht zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Oranienburg für das Jahr 2025
- Stellungnahme der IHK vom 28. August 2015