

STADTRAUM
PLANUNG

Erläuterungsbericht

zur Verkehrszählung und Kordonenerhebung

Oranienburg Süd

März 2026

Inhalt

1	Anlass der Erhebungen.....	3
2	Erläuterung zum Vorgehen	3
3	Knotenstromzählung	3
3.1	Auswertung Gesamtverkehr.....	4
3.2	Auswertung Radverkehr.....	6
4	Kordonhebung	6
5	Bestimmung des repräsentativen Zähltages.....	7

Abkürzungsverzeichnis

AG	Auftragnehmer
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
Kfz	Kraftfahrzeug(e)
KP	Knotenpunkt
QS	Querschnitt

1 Anlass der Erhebungen

Die Erhebung der Gesamtverkehrsstärken und des Durchgangsverkehrs (Kordon) im Bestand dienen als Erläuterungsgrundlage für die Ausarbeitung verkehrsberuhigender/ -lenkender Maßnahmen.

Mit dem Gesamtziel, den Durchgangsverkehr im Wohngebiet Oranienburg Süd zu verringern und den nicht motorisierten Verkehr zu fördern, ergab sich der Anlass an verschiedenen Standorten im Quartier die vorhandenen Verkehrsmengen zu erfassen.

2 Erläuterung zum Vorgehen

In Abstimmung mit dem AG wurden in der Woche vom 2. bis zum 8. März 2026 unterschiedlich Verkehrserhebungen durchgeführt.

Über den Zeitraum der gesamten Woche (Montag 00:00 Uhr bis Sonntag 24:00 Uhr) wurden drei videogestützte Verkehrsstromzählungen durchgeführt. Dabei handelte es sich um zwei Querschnittszählungen und eine Knotenstromzählung (s. Kapitel 3).

Innerhalb der gleichen Woche wurden an den Normalwerktagen (Dienstag, Mittwoch und Donnerstag) jeweils zu den Spitzenstunden¹ am Morgen und am Nachmittag der Durchgangsverkehr erhoben (s. Kapitel 4)

Erläuterungen zu den beiden Erhebungsweisen wurden bereits im Erhebungskonzept geschildert und können dem entsprechenden Dokument entnommen werden.

3 Knotenstromzählung

Entsprechend den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) können die Tage Dienstag bis Donnerstag der Monate März bis Oktober als geeignete Zähltag angesehen werden, bei annähernd gleichem Tagesverkehr sind Zählungen auch noch im November vertretbar. Die Zähltag sollen dabei in Normalwochen liegen (Wochen ohne Feiertage und außerhalb der Schulferien).

Nach Absprachen mit dem AG und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde wurde der Zeitraum der Zählung auf die gesamte Woche ausgedehnt. Hintergrund ist die Vergleichbarkeit der Verkehrsmengen innerhalb der Woche/ an unterschiedlichen Wochentagen. So soll sichergestellt werden, dass es sich bei dem Tag mit der höchsten Gesamtbelastung auch um einen Normalwerktag handelt. Dies

¹ Die Spitzenstunden (07:30 - 08:30 Uhr, 15:30 - 16:30 Uhr) wurden im Vorlauf mit dem AG abgestimmt und basieren auf den Auswertungen vergangener Verkehrszählungen.

spielt in Hinblick auf weitere Verkehrserhebungen im Laufe des Projektes eine wichtige Rolle. So soll mit Hilfe der Auswertung ein fester Erhebungstag für zukünftige Zählungen ermittelt werden.

Nach der Erfassung des Verkehrs mittels für den Zählzeitraum vor Ort aufgestellter Kameras wurden die Daten im Büro rechnergestützt aufbereitet. Erfasst wurden die sieben Kategorien Personenkraftwagen (Pkw), Krafträder (Krad), Fahrräder (Rad), Lieferwagen (Lieferfzg), Lastkraftwagen (Lkw), Lastzüge (Lastzug) und Busse (Bus). Die Zähldaten sind in Zählwerttabellen dargestellt.

3.1 Auswertung Gesamtverkehr

Die Analyse umfasst sowohl eine 24-Stunden-Erhebung am Knotenpunkt Hildburghausener Straße als auch Querschnittszählungen an den Straßen Weimarer Straße, Jenaer Straße sowie Am Kanal. Ergänzend wurden die Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens betrachtet, um die Belastungssituationen im Tagesverlauf differenziert darzustellen.

Die Auswertung der 24h-Zählung bezieht sich auf den Erhebungstag am 4. März. Dabei wurden die Verkehrsmengen getrennt nach den einzelnen Standorten analysiert und vergleichend gegenübergestellt. Die Ergebnisse der 24h-Zählung zeigen deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Erhebungsstellen. Am Knotenpunkt Hildburghausener Straße wurden mit bis zu etwa 740 Kfz/24h (s. Abbildung 1) die höchsten Verkehrsmengen innerhalb des Untersuchungsgebiets festgestellt, dicht gefolgt von der Querschnittszählung Am Kanal. Wohingegen die Querschnitte an der Jenaer Straße (s. Abbildung 2) und Weimarer Straße (s. Abbildung 3) eine deutlich geringe Verkehrsbelastung aufweisen.

Im Hinblick auf die Verteilung nach Fahrtrichtungen zeigt sich im Querschnitt eine weitgehend gleichmäßige Verteilung. Am Knotenpunkt hingegen konzentriert sich die Belastung stärker auf die Hildburghausener Straße.

In der Morgenspitze ergeben sich durchschnittliche Belastungen von etwa 65 Kfz/h am Knotenpunkt und rund 26 Kfz/h an den Querschnitten.

In der Nachmittagsspitze liegen die Mittelwerte mit etwa 67 Kfz/h am Knotenpunkt und rund 39 Kfz/h an den Querschnitten höher. Insgesamt treten an den Nachmittagsstunden tendenziell höhere Verkehrsstärken auf.

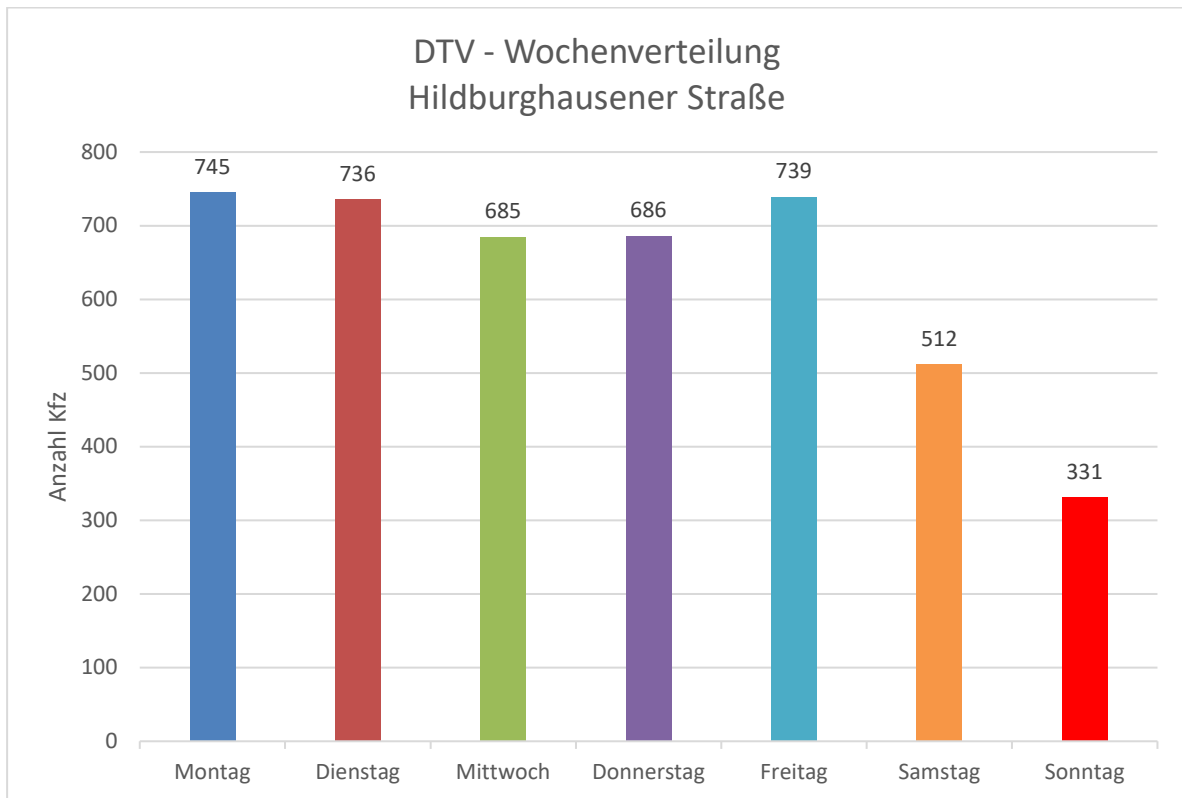


Abbildung 1: DTV-Werte Hildburghausener Straße

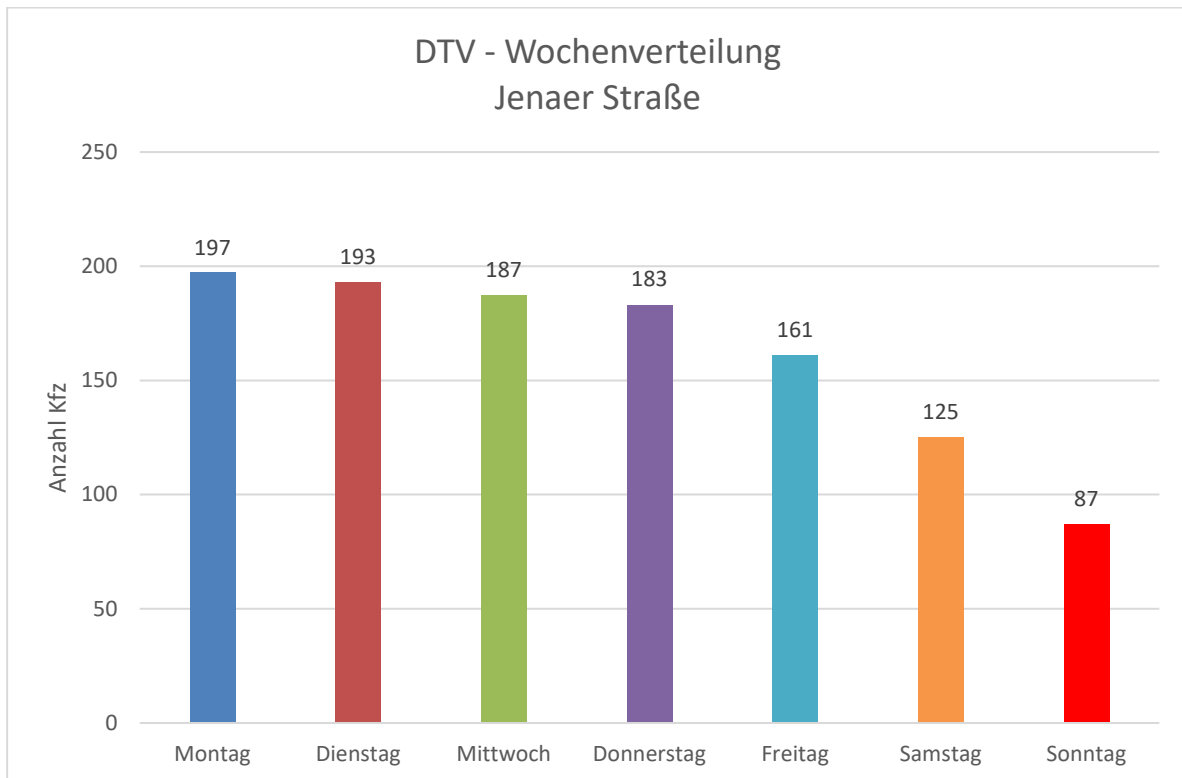


Abbildung 2: DTV-Werte Jenaer Straße

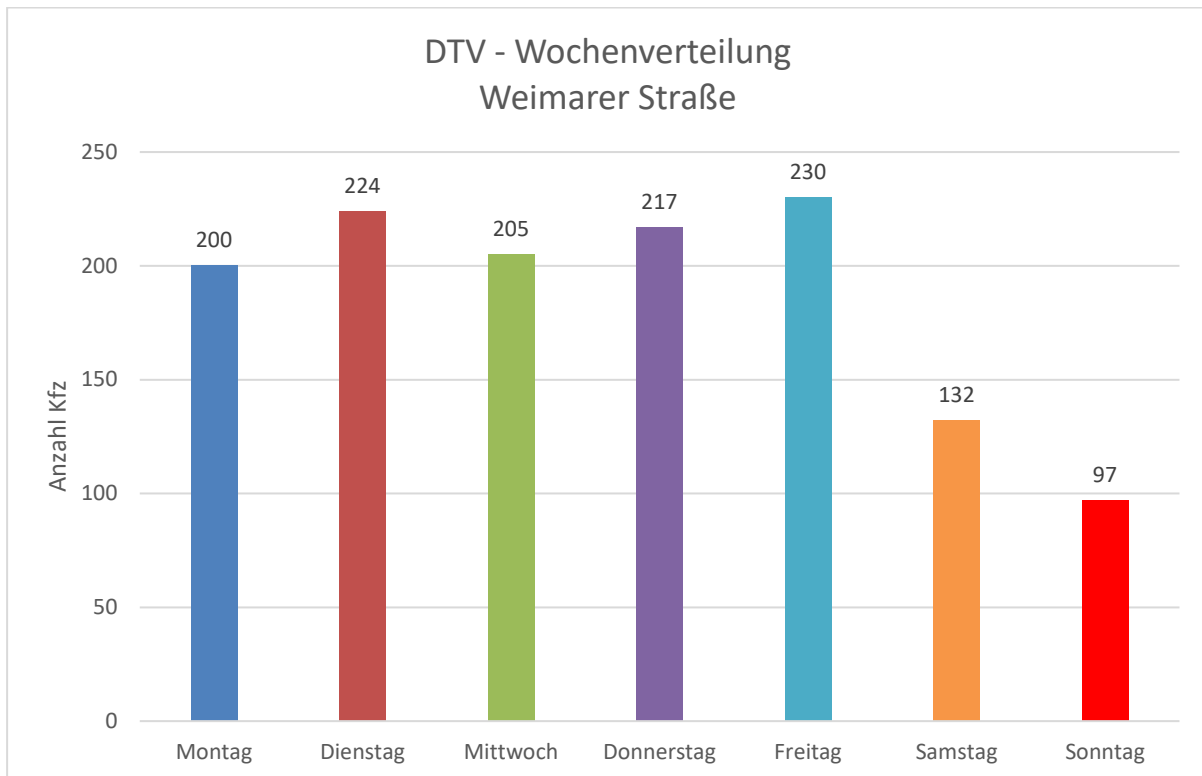


Abbildung 3: DTV-Werte Weimarer Straße

3.2 Auswertung Radverkehr

Ein anderes Bild zeigt sich beim Radverkehr. Auf der Jenaer Straße ist das Aufkommen deutlich höher als an den übrigen Erhebungsstellen. Hier wurde eine Belastung von knapp 400 Fahrrädern pro 24 Stunden festgestellt, während die Werte an den anderen Standorten bei etwas über 100 bzw. Am Kanal unter 100 Fahrrädern pro 24 Stunden liegen.

4 Kordonenerhebung

Die Auswertung der Kordonenerhebung erfolgt in mehreren aufeinander aufbauenden Schritten. Zunächst werden die an den einzelnen Zählpunkten erhobenen Kennzeichen je Untersuchungszeitraum aggregiert. Im nächsten Schritt erfolgt die systematische Auswertung der erfassten Kennzeichen im Hinblick auf ihre zeitliche und räumliche Verteilung. Dabei wird untersucht, an welchen Zählpunkten und zu welchen Zeitpunkten die jeweiligen Fahrzeuge in das Untersuchungsgebiet ein- beziehungsweise aus diesem ausgefahren sind. Auf diese Weise können Fahrbeziehungen innerhalb des betrachteten Gebiets nachvollzogen werden.

Zur Identifikation von Durchgangsverkehr wird eine schätzungsweise Durchfahrtszeit zwischen den einzelnen Zählpunkten definiert. Diese wird pauschal mit 5 bis 7 Minuten angesetzt und dient als Vergleichsmaßstab, um zusammenhängende Fahrten zu erkennen. Stimmen die Zeitdifferenzen zwischen zwei erfassten Kennzeichen mit diesem Zeitfenster überein, kann von einer Durchfahrt durch das Untersuchungsgebiet ausgegangen werden.

Anhand dieser Zuordnung erfolgt abschließend die Analyse des Anteils des Durchgangsverkehrs an den jeweiligen Zählpunkten.

Die Ergebnisse zeigen, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs je nach Zählstelle und Tageszeit variiert, insgesamt jedoch eher geringe bis mittlere Werte annimmt. Die Mittelwerte der Spitzenstunden (3.–5. März) liegen überwiegend zwischen etwa 3 % und rund 12 %. Eine Ausnahme bildet der Querschnitt am Kanal, an dem Werte von bis zu 20 % auftreten. Dies deutet darauf hin, dass ein Großteil des Verkehrs Quell- und Zielverkehr innerhalb des Untersuchungsgebiets ist.

Die Analyse der Verkehrsdaten ermöglicht zudem die Identifikation wichtiger Wegebeziehungen im Untersuchungsgebiet. Dabei zeigt sich, dass der Knotenpunkt Hildburghausener Straße eine zentrale Verbindungsfunktion übernimmt und die maßgeblichen Verkehrsströme bündelt. Die angrenzenden Straßen, insbesondere die Weimarer Straße und die Jenaer Straße, fungieren überwiegend als Zubringer zu diesem Knotenpunkt.

5 Bestimmung des repräsentativen Zähltages

Zur Bestimmung eines repräsentativen Erhebungstages wurden die Verkehrswerte der einzelnen Zähltage mit den gemittelten Werten („Schnitt“) aller Erhebungstage verglichen. Hierzu wurde für jeden Tag die absolute Abweichung der Verkehrsmengen über alle Zählpunkte hinweg ermittelt und aufsummiert.

Die Auswertung zeigt, dass der Donnerstag (05.03.2026) mit der geringsten Gesamtabweichung die höchste Übereinstimmung mit den Durchschnittswerten aufweist. Der Mittwoch hingegen weist eine mittlere Abweichung auf, während der Dienstag die größten Abweichungen zeigt.

Vor diesem Hintergrund kann der Donnerstag als repräsentativster Erhebungstag angesehen werden, da er das durchschnittliche Verkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet am besten abbildet. Somit erscheint es grundsätzlich möglich, zukünftige Kordonerhebungen auf einen einzelnen, geeigneten Werktag zu beschränken, sofern keine außergewöhnlichen Randbedingungen vorliegen.

Anlagen

1. Verkehrszählung
 - 1.1. DTV Kfz-Verkehr
 - 1.2. DTV Radverkehr
 - 1.3. Zählwerttabellen & Ganglinien
 - 1.3.1. Hildburghausener Straße
 - 1.3.2. Jenaer Straße
 - 1.3.3. Weimarer Straße
2. Karten zur Kordonenerhebung