

Städtebauliches Entwicklungskonzept westliches Bahnhofsumfeld

21-04-2016

Vorstellung der Planungsergebnisse

GRUPPE PLANWERK
Stadtplaner Architekten Ingenieure

Inhalt

TOP 1 Entwicklungskonzept westliches Bahnhofsumfeld

1. Anlass für die Planungen
2. Konflikte, Mängel und Defizite
3. Rahmenbedingen
4. Ziele
5. Entwicklungsoptionen und Zielkonzept

TOP 2 Maßnahme Neugestaltung Bahnhofplatz

TOP 3 Maßnahme Neubau Fahrradparkhaus

TOP 4 Maßnahme Neubau Pkw-Parkhaus

TOP 1.1

Westliches Bahnhofsumfeld Anlass für die Planungen

Anlass

- Das Bahnhofsumfeld weist z.T. erhebliche **Konfliktlagen** und **Defizite** auf und wird den vielseitigen Nutzungsansprüchen in Verbindung mit steigenden Fahrgastzahlen nicht mehr gerecht.
- Mit der Aufnahme der Stadt Oranienburg in das Bund-Länder-Programm „**Aktive Stadt- und Ortsteilzentren**“ (ASZ) bietet sich die Möglichkeit, das westliche Bahnhofsumfeld zu qualifizieren und nezugestalten.
- Weitere Fördermittel stehen aus dem **Ri-Li ÖPNV-Programm** des Landes Brandenburg zur Verfügung.

TOP 1.2

Westliches Bahnhofsumfeld Konflikte, Mängel und Defizite

Bahnhofplatz



Bahnhofsplatz



Bahnhofplatz



Bahnhofszplatz - Schilderwald



Westliche Vorplätze



Bahnhofsbplatz – Treppenanlage Bahnhofsgebäude



Bahnhofsplatz - Fahrradparken



Bahnhofsbplatz - Fahrradparken



Fahrradparken

Vorhandene Stellplätze gesamt **366**

Zählung vom 30.09.2014, 10:00 – 10:30 Uhr

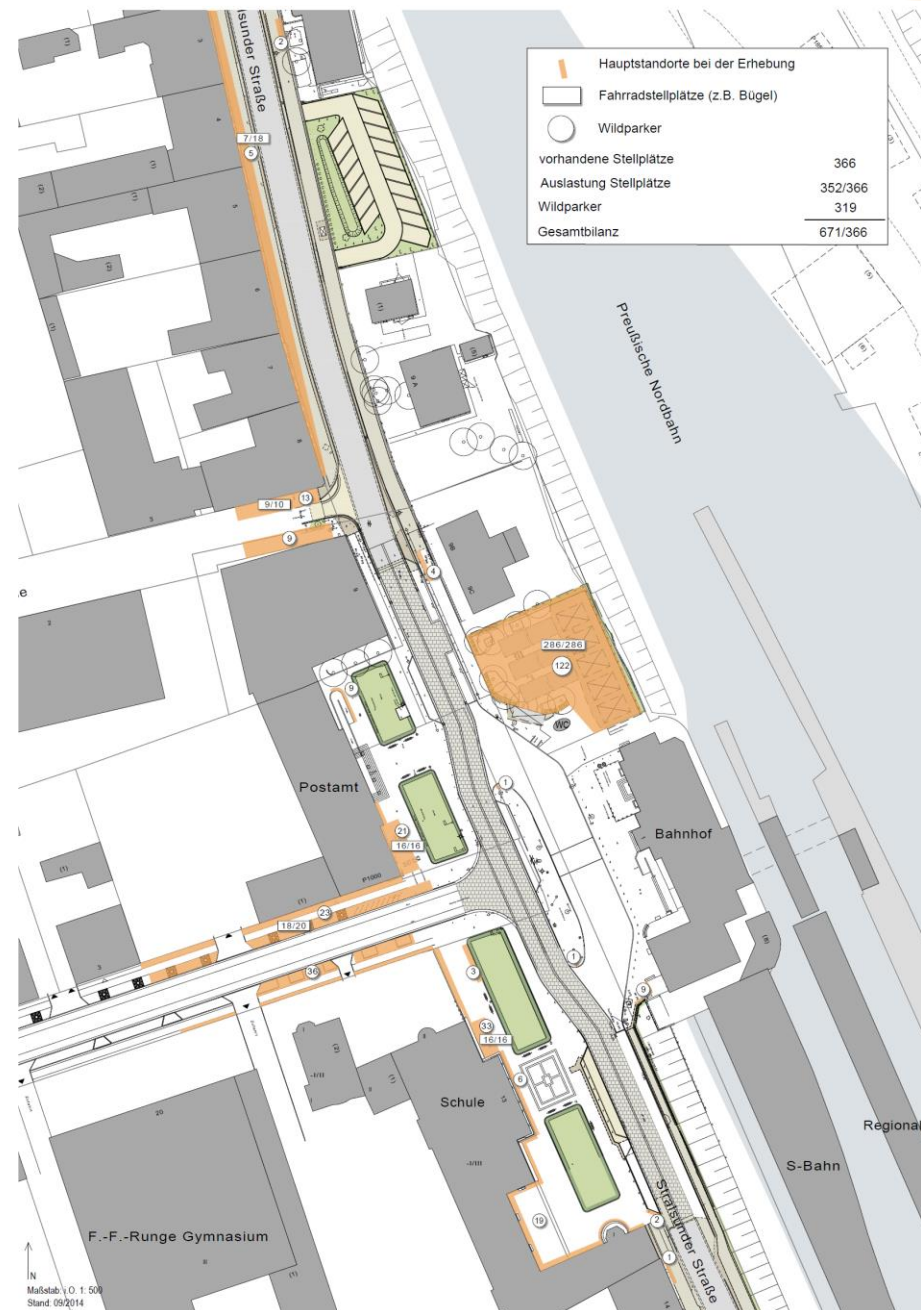
Auslastung Stellplätze 352/366
 Wildparker 319
Gesamtbilanz 671 / 366

Zählung vom 30.09.2014, 15:00 – 15:30 Uhr

Auslastung Stellplätze 317/366
 Wildparker 284
Gesamtbilanz 601 / 366

Zählung vom 30.09.2014, 18:30 – 19:00 Uhr

Auslastung Stellplätze 208/366
 Wildparker 144
Gesamtbilanz 352 / 366



Südlich des Bahnhofs - P & R Anlage



Südlich des Bahnhofs - P & R Anlage

Vorhandene Stellplätze **348**

Zählung vom 08.10.2015, 8:00 Uhr

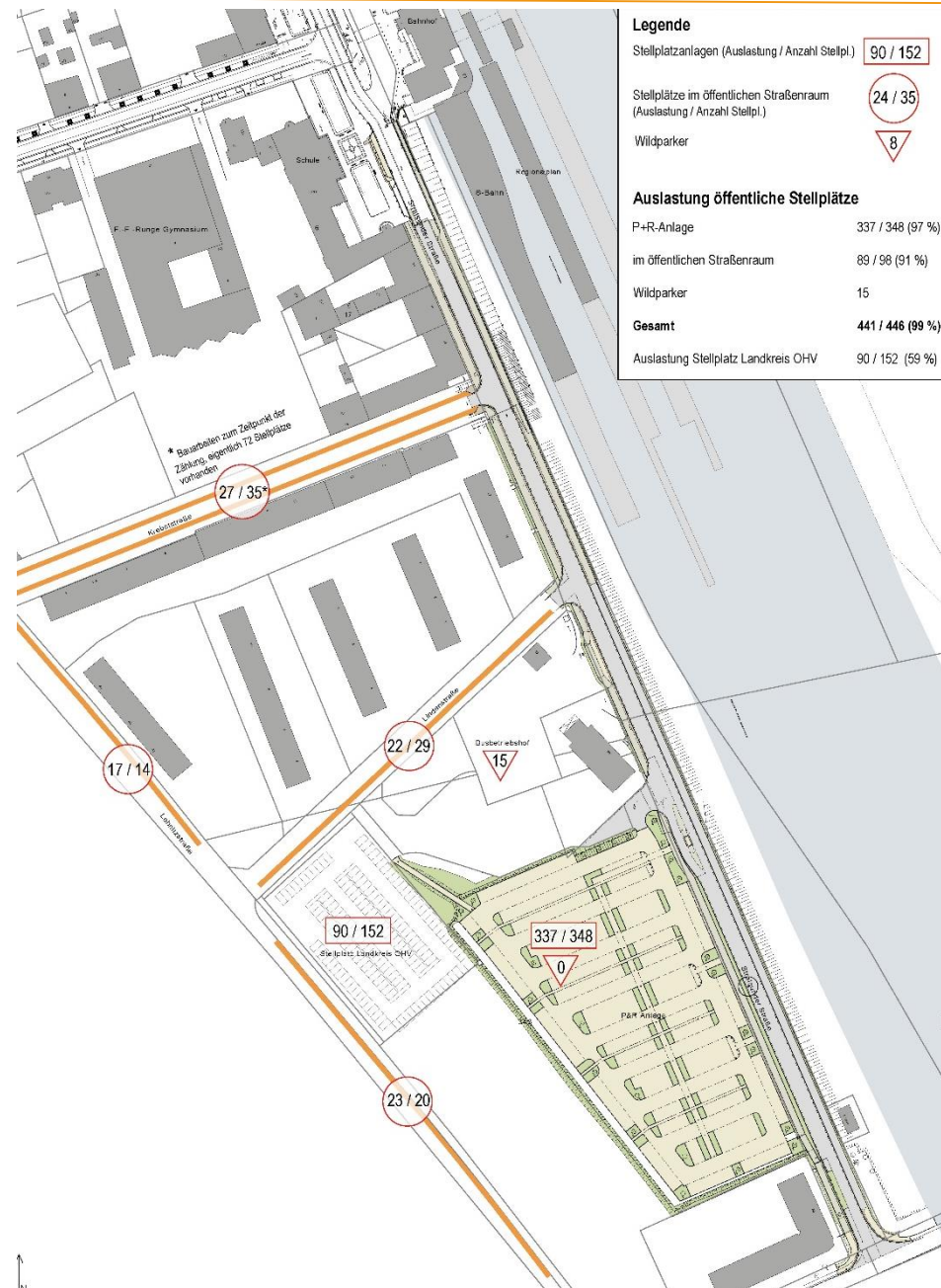
Auslastung Stellplätze 337
 Wildparker 0
Gesamtbilanz 337 / 348

Zählung vom 08.10.2015, 11:00 Uhr

Auslastung Stellplätze 343
 Wildparker 8
Gesamtbilanz 351 / 348

Zählung vom 08.10.2015, 22:00 Uhr

Auslastung Stellplätze 46
 Wildparker 0
Gesamtbilanz 46 / 348



Südlich des Bahnhofs – Busbetriebshof der OVG



Nördlich des Bahnhofs



Östlich des Bahnhofs



Östlich des Bahnhofs



Konflikte und Defizite Gesamtübersicht

Städtebau und Funktionalität

-  Mängel in der Nutzungs- und Flächendisposition auf dem Bahnhofsvorplatz
-  Bereiche mit städtebaulichen Defiziten in exponierten Stadtraumlagen
-  nicht angemessene Bebauung in exponierten Stadtraumlagen
-  fehlende städtebauliche Kante
-  funktionale / gestalterische Defizite im Ensemblebereich der Denkmalanlage
-  erhebliche Gestaltungsdefizite / mangelnder Pflegezustand
-  Brachflächen
-  funktionale und gestalterische Defizite der Treppenanlagen
-  Neuordnungsbedarf Betriebshof

Stadträumlichen Verknüpfung

-  Fehlen weiterer Zugänge zu den Bahngleisen (Südzugang, Verlängerung Tunnel Ost)
-  fehlende städtebauliche Integration angrenzender Wohngebiete durch
 - ... bahnbetriebliche Anforderlichkeit der Ladestraße
 - ... durch Geländesprung

Verkehr und Stellplätze

-  fehlende Wendemöglichkeiten für Busse
-  überlastete der Stellplatzanlagen (Auslastung über 100 %)
-  Bereiche mit Fahrrad "Wildparkern"

Barrierefreiheit / Fahrgastfreundlichkeit / Orientierung

-  fehlende Barrierefreiheit
-  Fehlen einheitlicher / zentralen Orientierungshilfen für Besucher
-  erschwerte Anfahrbarkeit der Bussteige für Gelenkbusse
-  fehlender Wetterschutz für Fahrgäste
-  zu enge Gehwegbereiche

-  Denkmal / Denkmalensemble
-  Altlasten / Altlastenverdacht

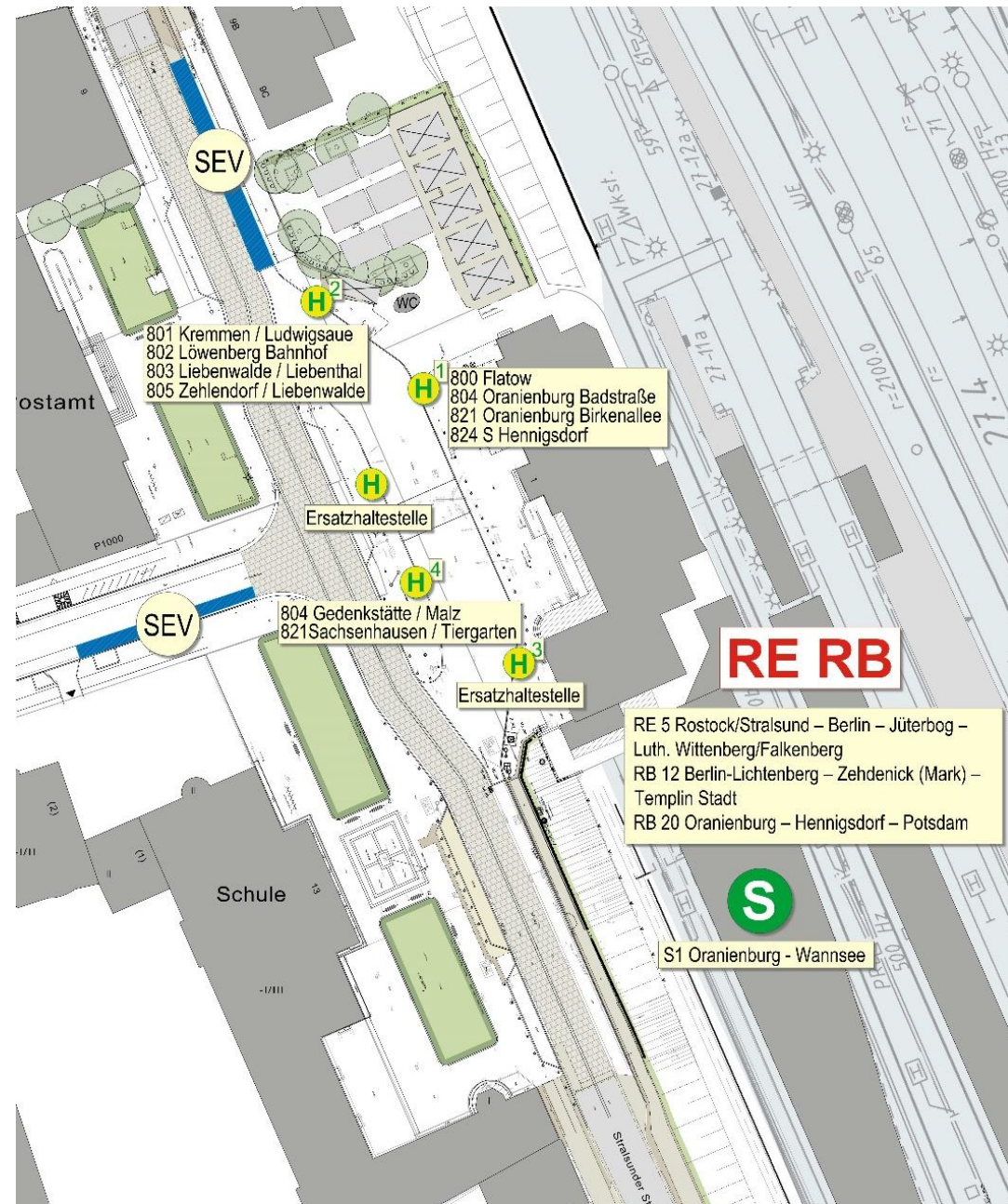


TOP 1.3

Westliches Bahnhofsumfeld Rahmenbedingungen

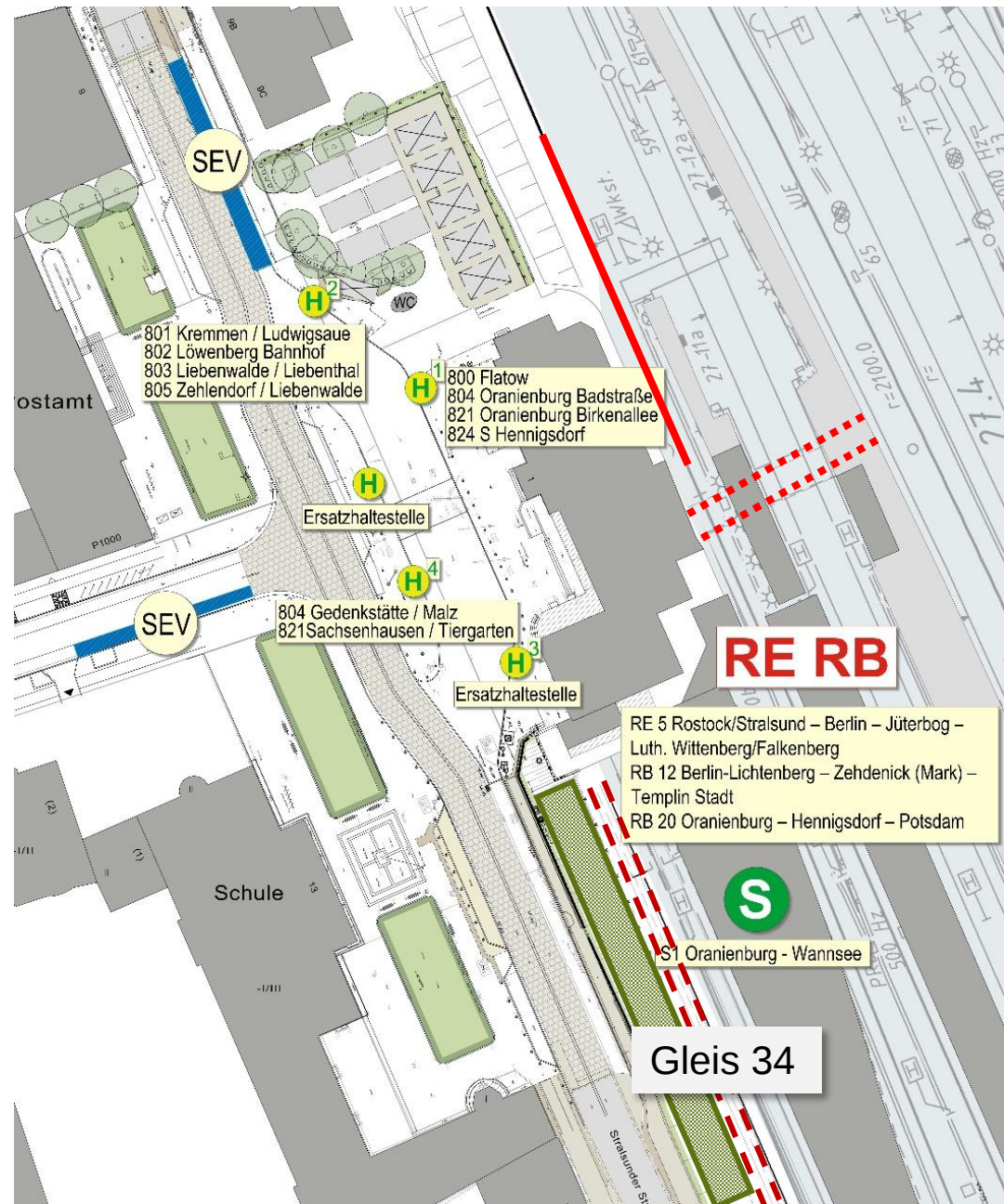
OVG

- 5 Buslinien (804, 805, 803, 821, 824)
- 3 reguläre Haltestellen (2 Abfahrt, 1 Ankunft)
- Einsatz von Gelenkbussen mit 18 m Länge (außer auf den Linien 821 und 803)
- insg. 270 Fahrten pro Tag und 153 Durchfahrten
- max. 20 Busse / h (zwischen 7:00 – 8:00 Uhr)
- Ersatzhaltstelle (SEV) in der Willy-Brandt- Straße
- Betriebshof wird benötigt (Aufstellfläche für max. 6 Gelenkbusse und 4 Standardbusse)



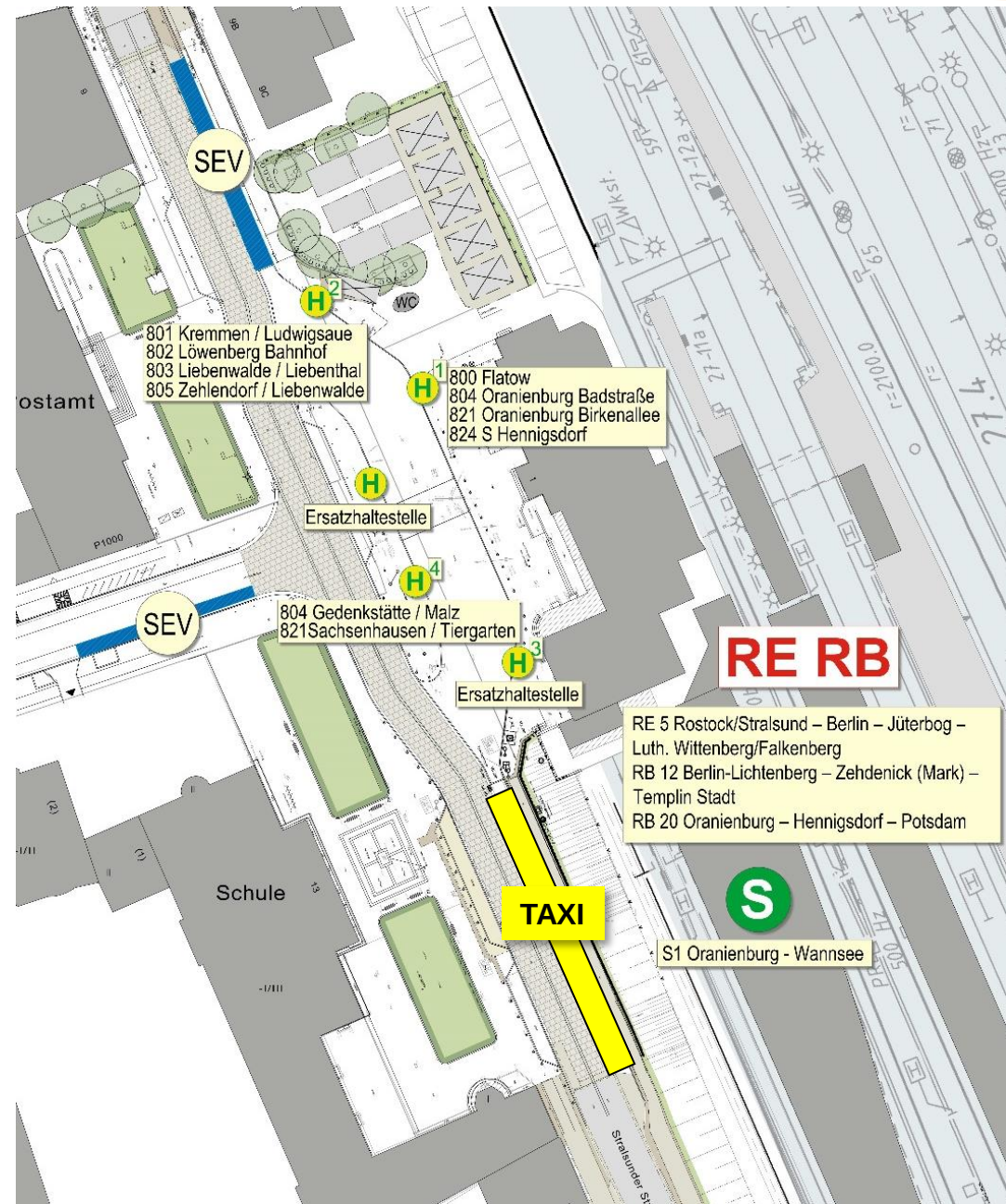
Deutsche Bahn

- Erneuerung der nördlichen Stützmauer im Zuge des Streckenausbaus
- Sanierung / ggf. Neubau des Bahnhofstunnels
- Neubau Brücke Bernauer Straße
- Erhalt des Gleises 34, ggf. Verkauf / Umnutzung der südlichen Böschung möglich (Mindestabstand zum Gleis 34 – 3,30 m)



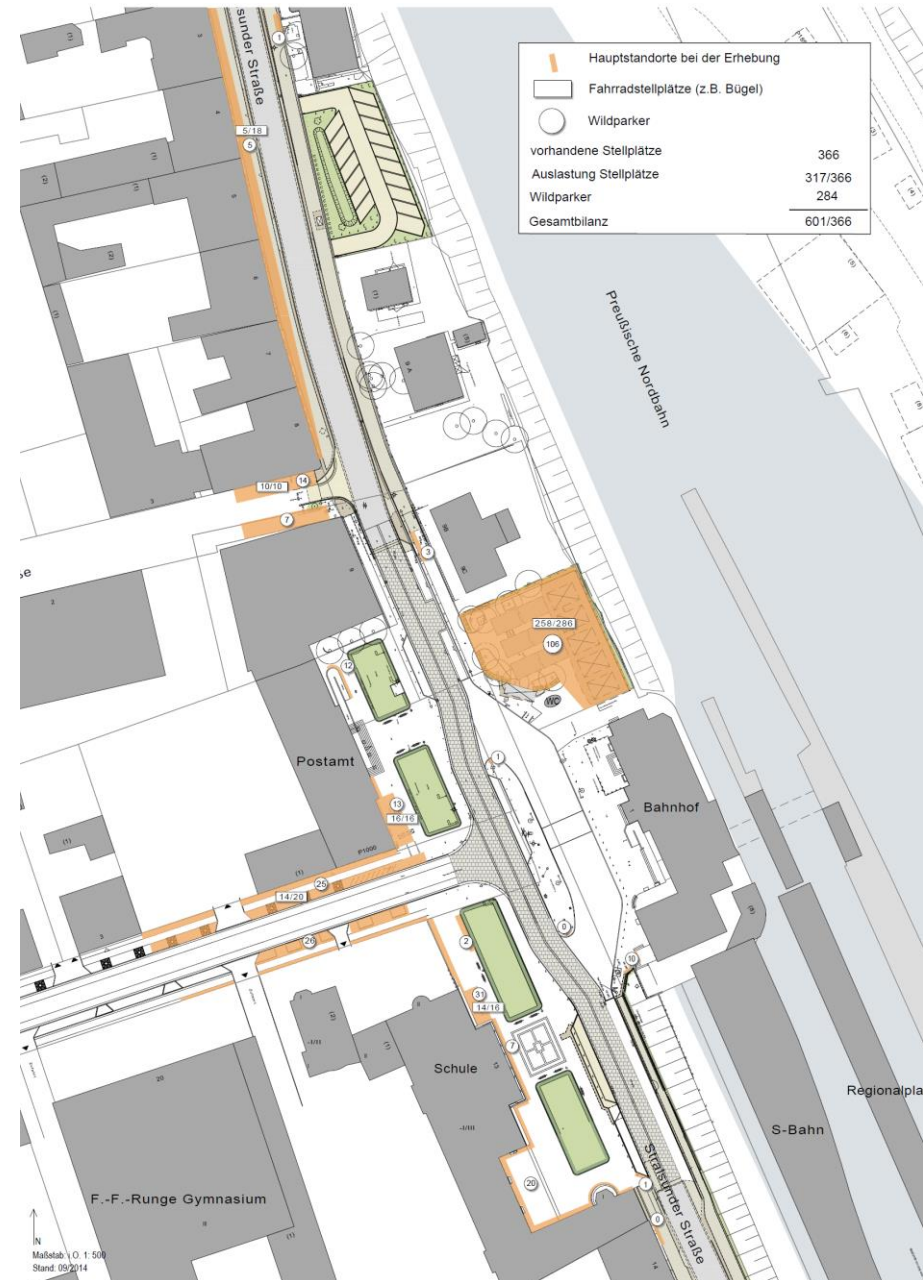
Taxen

- 8 Stellplätze für Taxen



Fahrradparken

- 286 Stellplätze in den überdachten Fahrradabstellanlagen am Bahnhof
- Insgesamt 379 Stellplatzmöglichkeiten am Bahnhofplatz
- Bedarf bei derzeit bei ca. **700** Stellplätzen in den Spitzenzeiten



Flächenverfügbarkeit

-  Städtische Flächen
-  Flächen anderer Eigentümer mit ggf. potenzieller Verfügbarkeit
-  Flächen der Deutschen Bahn, die ggf. kurzfristig für andere Entwicklungen bereit gestellt werden können
-  Flächen der Deutschen Bahn, die ggf. perspektivisch für andere Entwicklungen bereit gestellt werden können



TOP 1.4

Westliches Bahnhofsumfeld Ziele

Entwicklungsziele und –prioritäten

Stadtraum / Gestaltung / Orientierung

- Verbesserung des gesamten Erscheinungsbildes und ggf. Neuordnung des Platzbereiches unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange
- Verbesserung der Querungsbeziehungen und Querungssicherheit für FußgängerInnen (Barrierefreiheit)
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- teilräumliche Überdachung im Haltestellenbereich
- Verbesserung der Beleuchtung
- Beseitigung von Angsträumen
- Optimierung des touristischen Leitsystems und sonstiger Informationssysteme
- städtebauliche Neuordnung und Aufwertung nördlicher Abschnitt Stralsunder Straße im Bereich des Bahndamms

Entwicklungsziele und –prioritäten

Individualverkehr / ÖPNV

- Vorrangstellung des umweltfreundlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Verkehr
- Verringerung der Durchfahrtsgeschwindigkeit im Platzbereich
- Entflechtung der verschiedenen Nutzungen und Funktionen
- Verbesserung der An- und Abfahrtssituation für den ÖPNV
- Optimierung der Umsteigebeziehung Bus-Bahn
- Einsatz eines dynamischen Fahrgastinformationssystems im Haltestellenbereich sowie in der Bahnhofspassage – sowohl für den ÖPNV als auch den SPNV
- Vorhalteflächen für den SEV
- Herstellung des Südzugangs zur S-Bahn und Regionalbahn
- Erhalt und Qualifizierung Busbetriebshof OVG

Entwicklungsziele und –prioritäten

Ruhende Verkehre

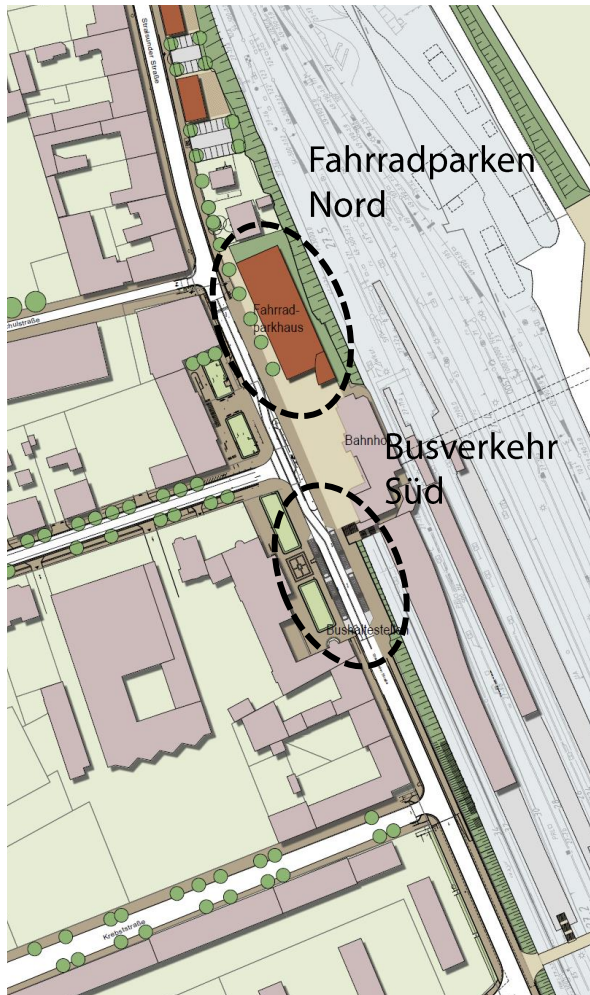
- Ordnung des ruhenden Verkehrs (Fahrrad und Pkw)
- Bereitstellung zusätzlicher B+R-Stellplätze in Bahnhofsnähe (zukünftiger Bedarf rd. 1.000 Stellplätze)
- Bereitstellung zusätzlicher P & R-Stellplätze als Ergänzung der bestehenden Anlage

TOP 1.5

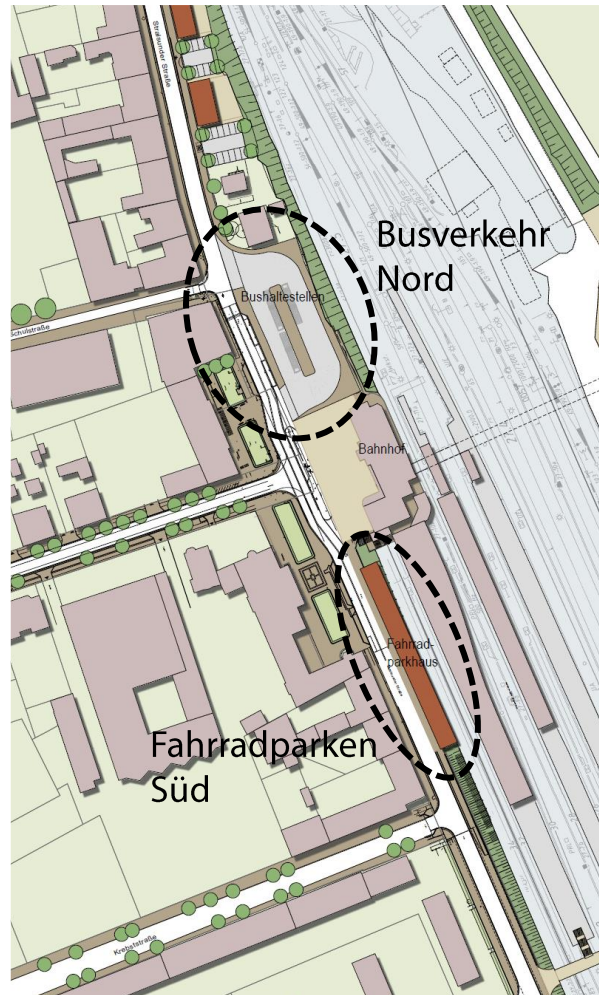
Westliches Bahnhofsumfeld Entwicklungsoptionen und Zielkonzept

Variantenuntersuchung – Entwicklungsoptionen für das Bahnhofsumfeld

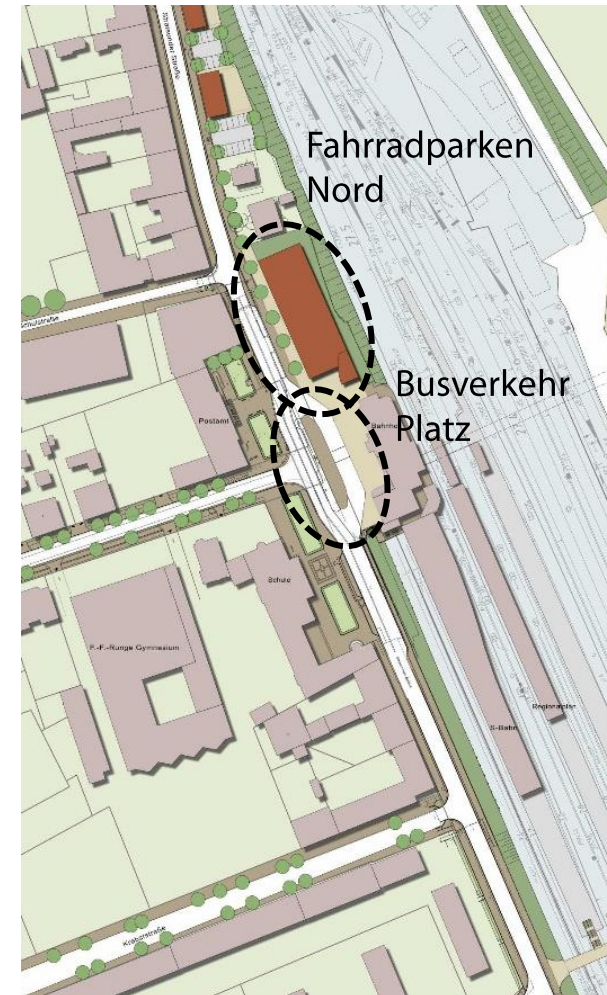
Option I



Option II

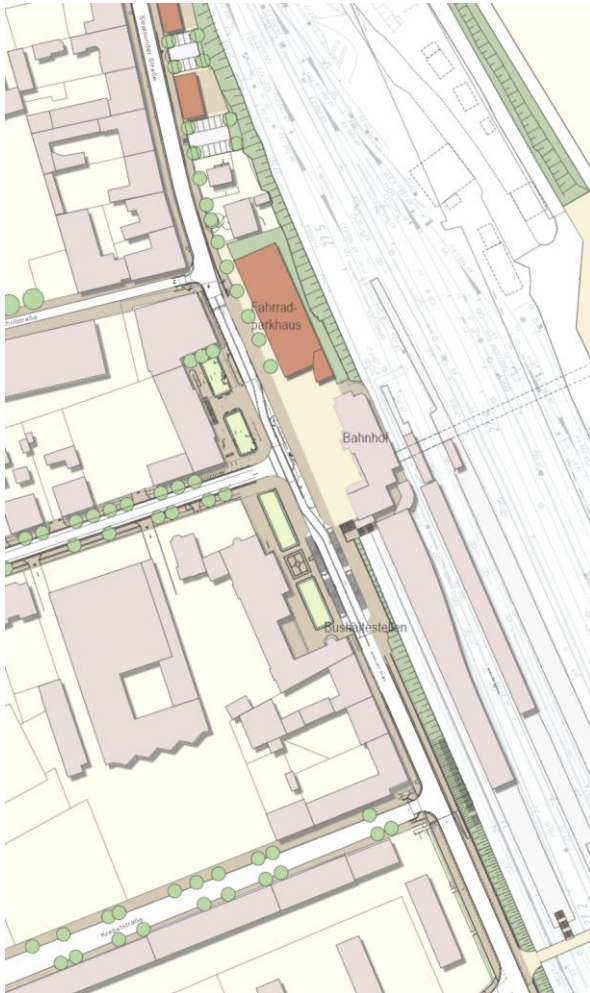


Option III

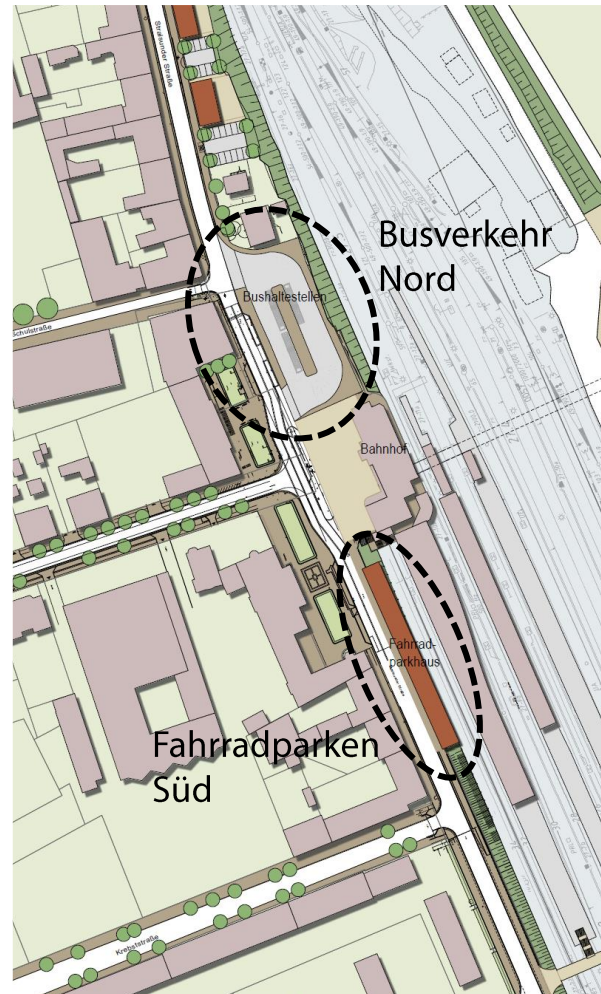


Variantenuntersuchung – Entwicklungsoptionen für das Bahnhofsumfeld

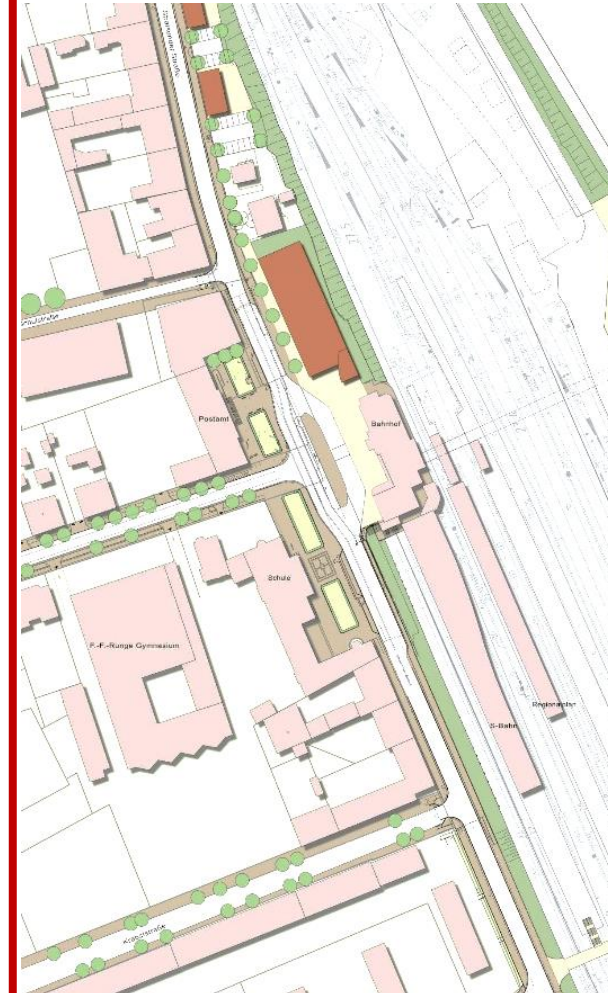
Option I



Option II



Option III



Städtebauliches Zielkonzept – Maßnahmenkomponenten

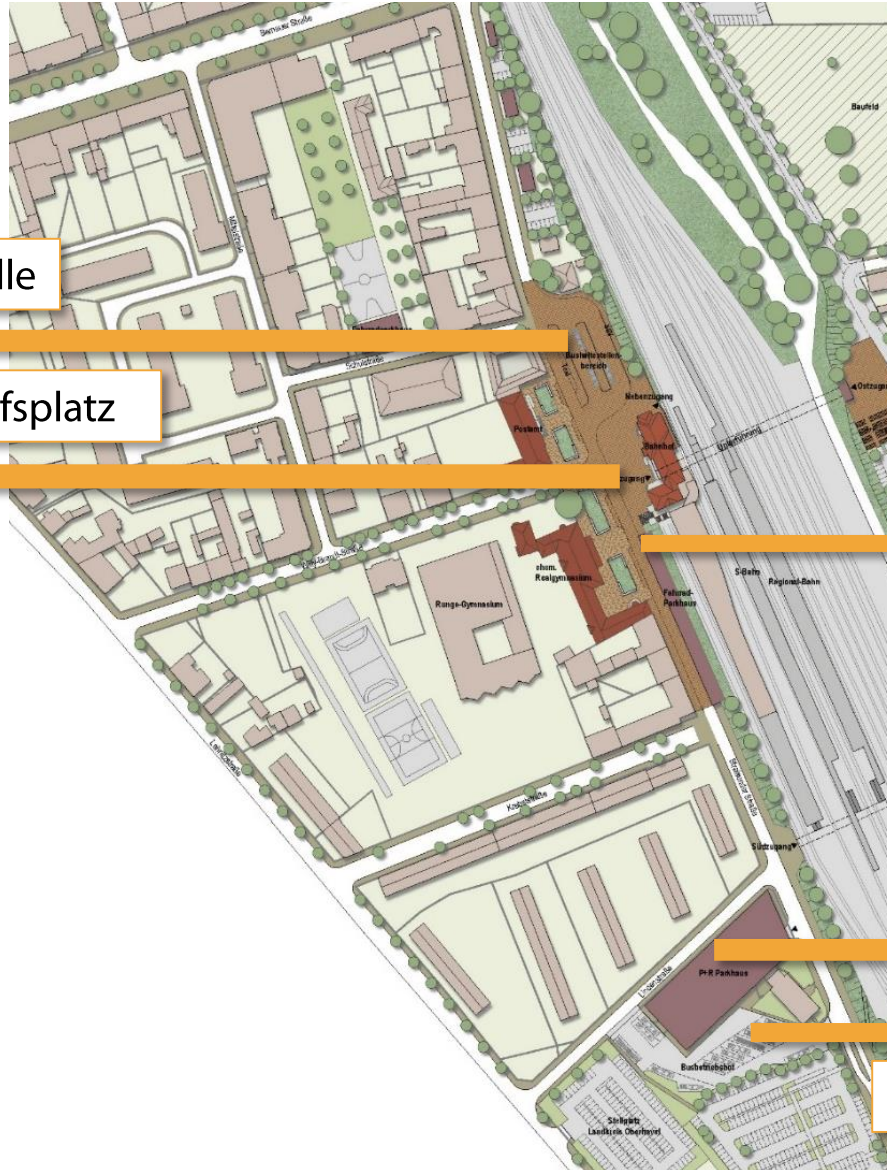
Neuanlage Bushaltestelle

Neugestaltung Bahnhofplatz

Neubau Fahrradparkhaus

Neubau Pkw-Parkhaus

Neuordnung Busbetriebshof



TOP 2

Maßnahme Neugestaltung Bahnhofplatz

Neugestaltung Bahnhofsplatz

- Neuordnung und Neugestaltung Bahnhofsplatz als weitgehend niveaugleichen Platzraum mit einer einheitlichen Gestaltung (Mischverkehrsflächencharakter)
- Neuerrichtung einer 2-geschossigen Fahrradabstellanlage südlich des Bahnhofs
- Neuanlagen eines großzügigen, überdachten Haltestellenbereichs für den Linienbusverkehr nördlich des Bahnhofs
- Aufwertung der westlichen (Schmuck)Vorplätze



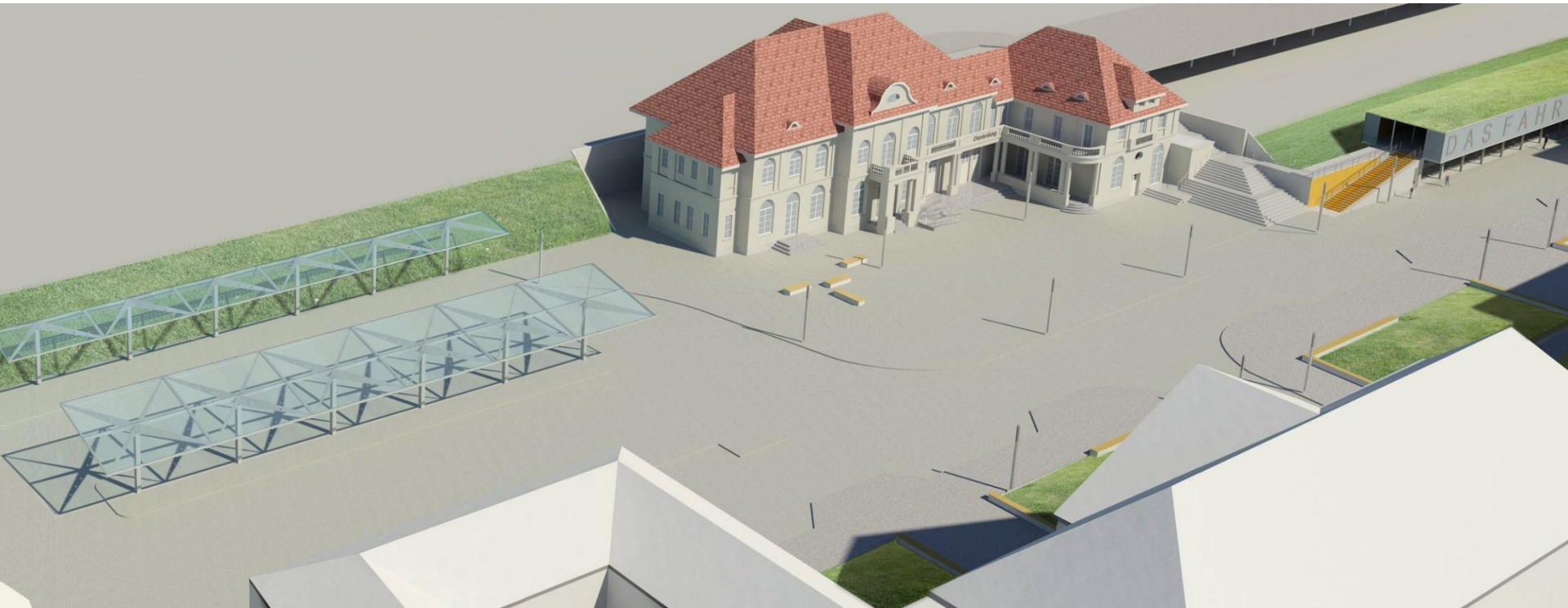
Neugestaltung Bahnhofsvorplatz



Simulation – Vorplatzbereich Blickrichtung Bahnhofsgebäude

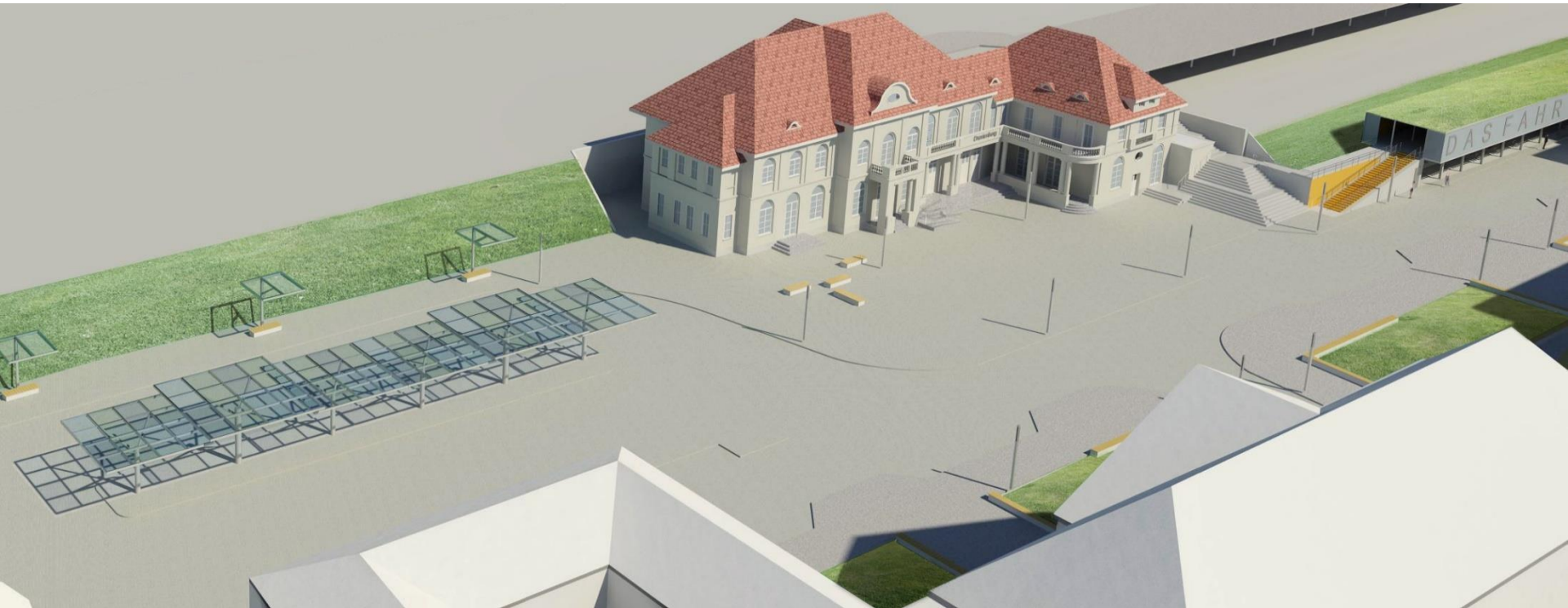
Bahnhofsvorplatz – Überdachung Haltestellenbereich

Variante 1



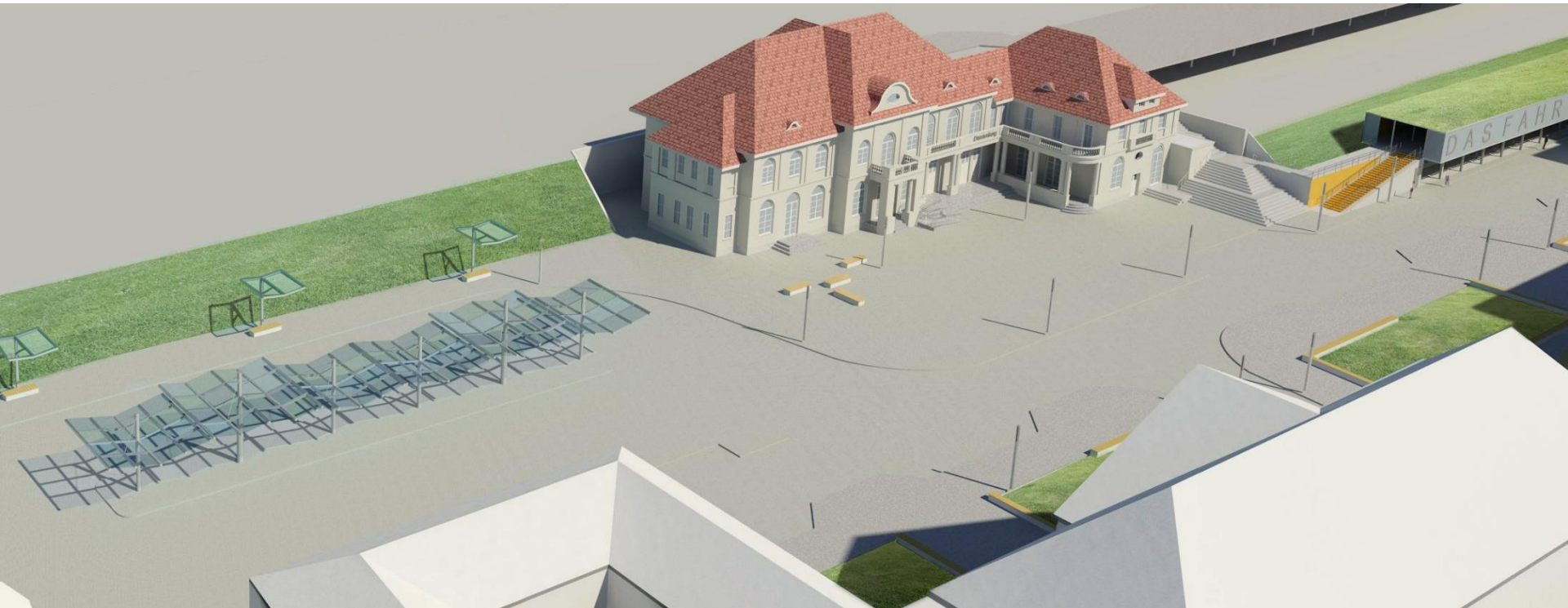
Bahnhofsvorplatz – Überdachung Haltestellenbereich

Variante 2



Bahnhofsvorplatz – Überdachung Haltestellenbereich

Variante 3



Neugestaltung Bahnhofsvorplatz

Geschwindigkeitskonzept / Verkehrsführung

-  Tempo 30
Planung
-  Tempo 30
Bestand
-  verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
Tempo 20 Planung
-  verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
Tempo 20 Bestand
-  Gegenrichtungsverkehr
-  Einbahnstraßenregelung



TOP 3

Maßnahme Neubau Fahrradparkhaus

Fahrradparkhaus Planung

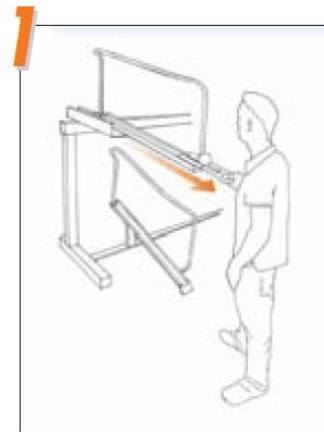
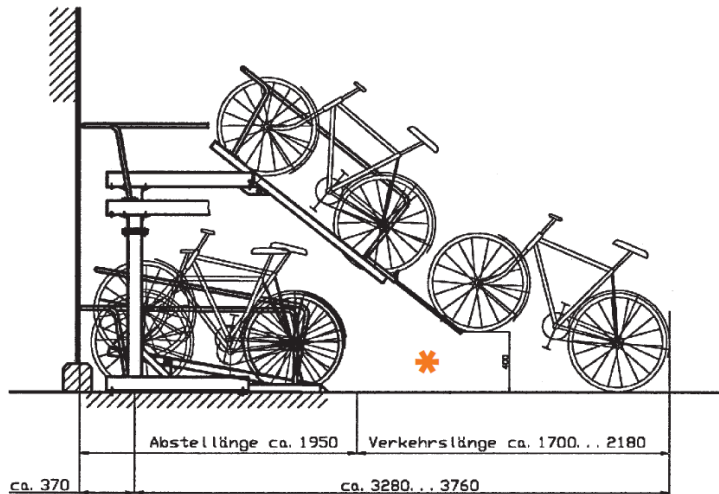
- Zweigeschossiges, überdachtes Fahrradparkhaus mit einer Länge von rund 80 m, zwei Treppen-Rampen und Anbindung an Treppenanlage S-Bahnsteig
- insgesamt 1.056 Stellplätzen (**Doppelstock-Parksystem**)
- 4 Plätze für Fahrradanhänger
- ausgewiesene Stellplätze für Senioren im EG (Anzahl noch zu bestimmen)
- 16 Fahrradboxen
- 18 Schließfächer (z.B. für Helme, Ladegeräte)
- 1 barrierefreies WC
- Teilumbau der Stralsunder Straße zwischen Vorplatz und Krebsstraße

Fahrradparken - Doppelstockparksystem



Beispiel Hersteller: ORION Stadtmöblierung GmbH

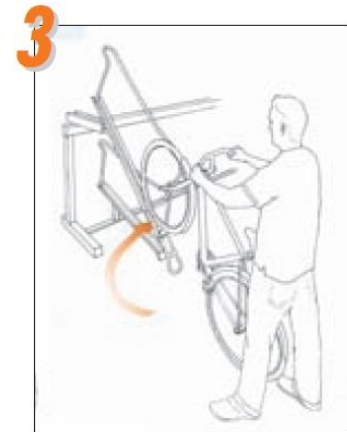
Fahrradparken - Doppelstockparksystem



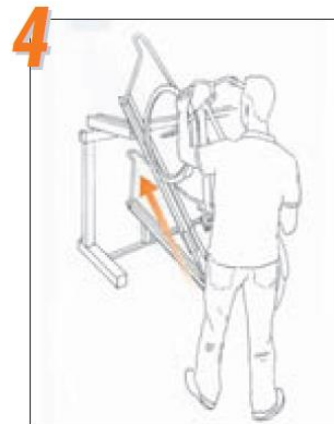
Obere Einstellschiene nach hinten ziehen ...



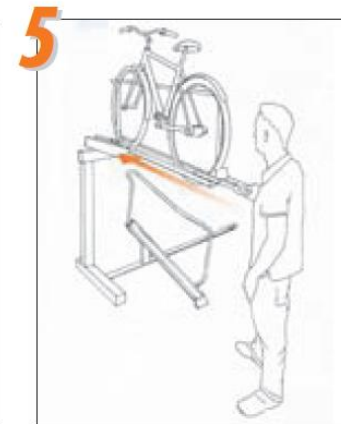
... und absenken.



Vorderrad anheben und in die Einstellschiene hineinstellen.



Rad am Rahmen anheben und in der Einstellschiene nach vorne schieben bis das Vorderrad im vorderen Sicherungsbügel Halt gegen seitliches Wegkippen findet und das Hinterrad gleichzeitig durch die eingebaute Rückrollsicherung arretiert wird.



Einstellschiene anheben und ohne großen Kraftaufwand (Hebelgesetz) über die leicht gleitenden Rollen nach vorne in die Park-Position schieben.

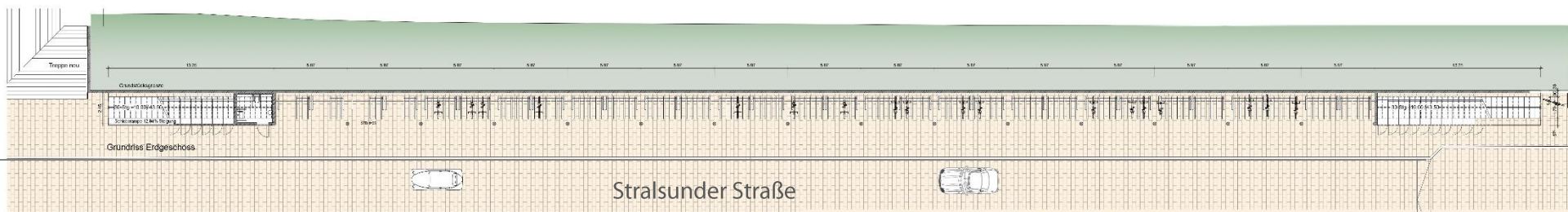


Fertig!

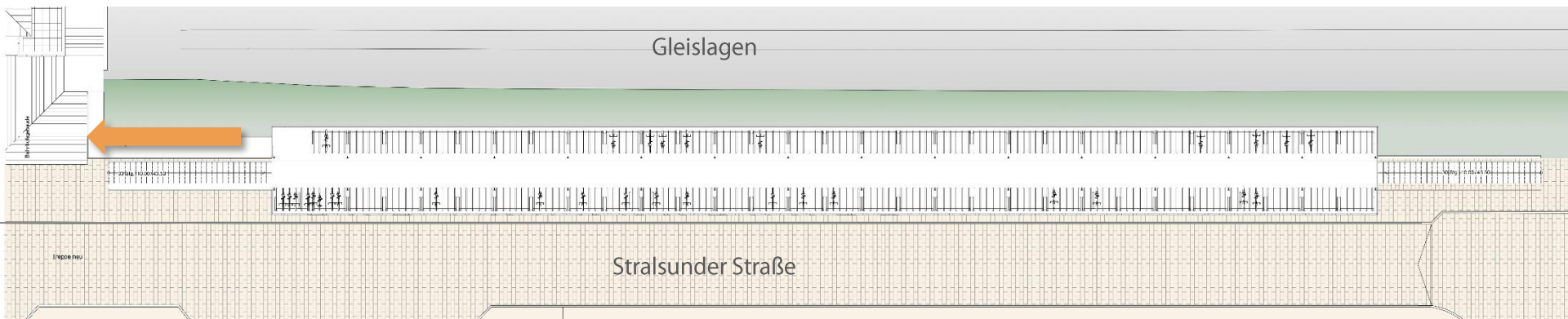
Und beim Abholen geht's genau so leicht!

Beispiel Hersteller: ORION Stadtmöblierung GmbH

Fahrradparkhaus Grundrisse

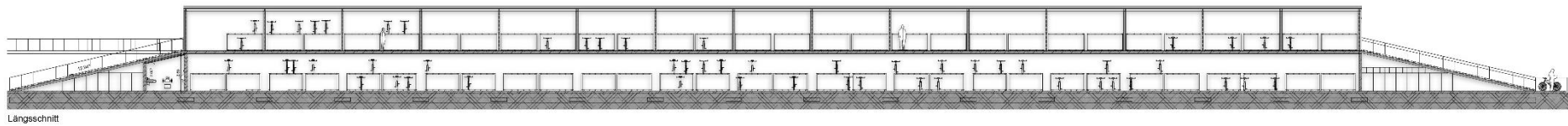
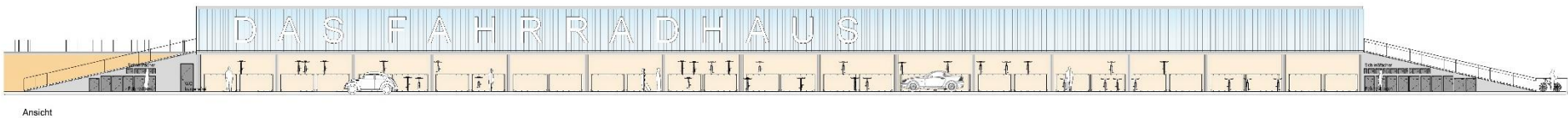


EG

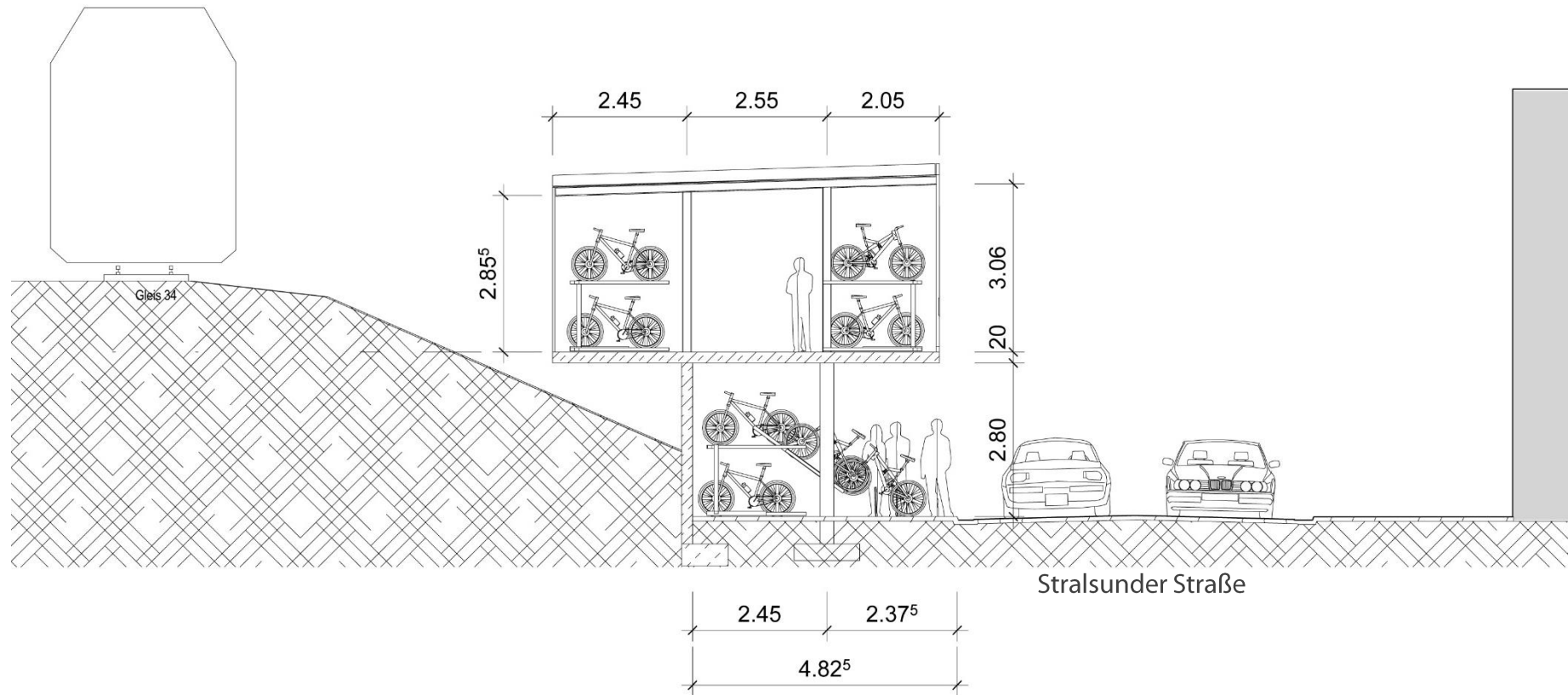


OG

Fahrradparkhaus Ansicht / Schnitt



Fahrradparkhaus Querschnitt



Fahrradparkhaus 3D-Ansichten

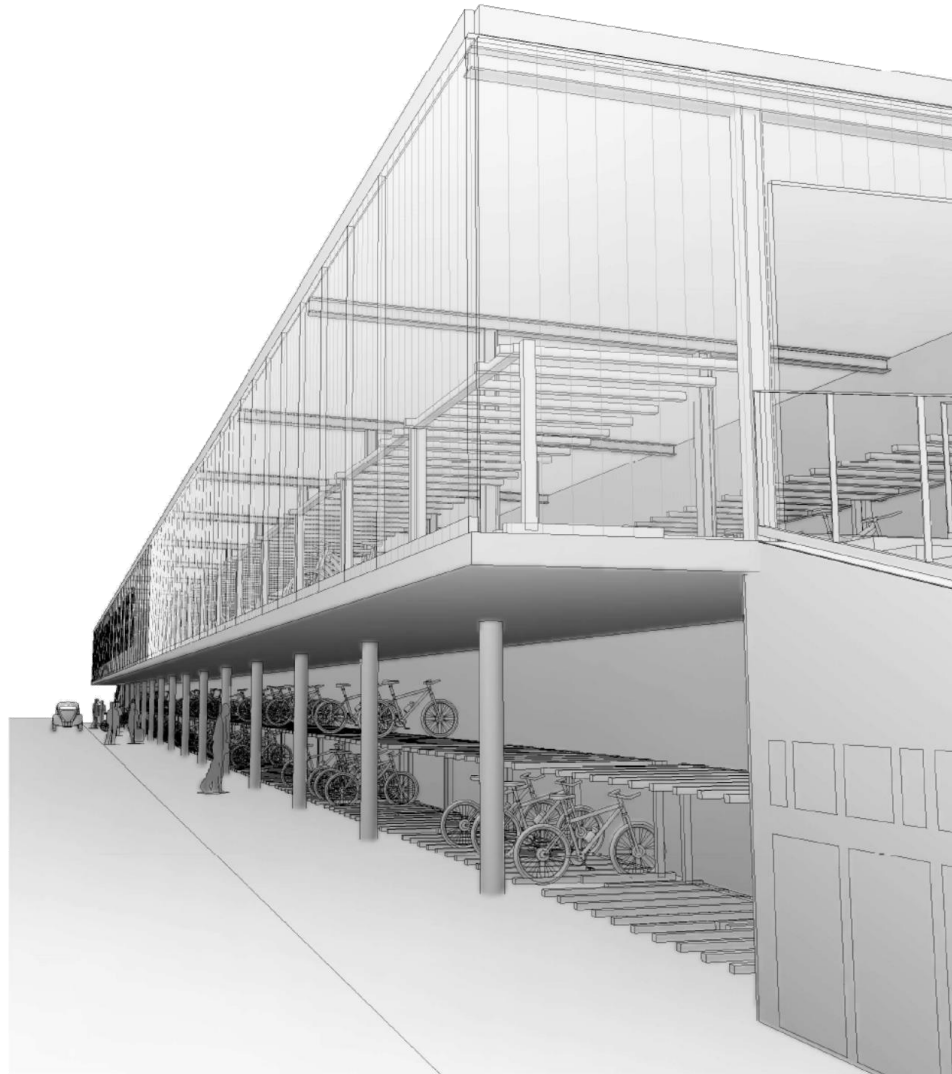


Nördlicher Zugang



[Fahrradrampe rund 13 % Steigung, Treppe Stufen-Tiefe 43,5 cm / Stufen-Höhe 10 cm]

Fahrradparkhaus 3D-Ansichten



Blick entlang der Stralsunder Straße in Richtung Norden

Fahrradparkhaus Fassade



Simulation – Fassade Variante 1 – bedruckte Glasfassade

Fahrradparkhaus Fassade



Simulation – Fassade Variante 2 – Kombination Glasfassade und Lamellen

TOP 4

Maßnahme Pkw-Parkhaus Lindenstraße

Pkw-Parkhaus Planung

- 3,5 geschossiges Parkhaus mit Split-Level an der Lindenstraße Ecke Stralsunder Straße
- BGF 10.200 m² und 346 Stellplätze für P & R
- Zu- und Abfahrt an der Stralsunder Straße
- Modulbauweise (Systemhersteller)
- architektonisch ansprechend gestaltete Fassade v.a. zur Lindenstraße (Berücksichtigung lärmtechnischer Anforderungen)
- Neuordnung des Busbetriebshof (Herstellung von 14 Bus-Stellplätzen)

Parkhaus Übersichtsplan

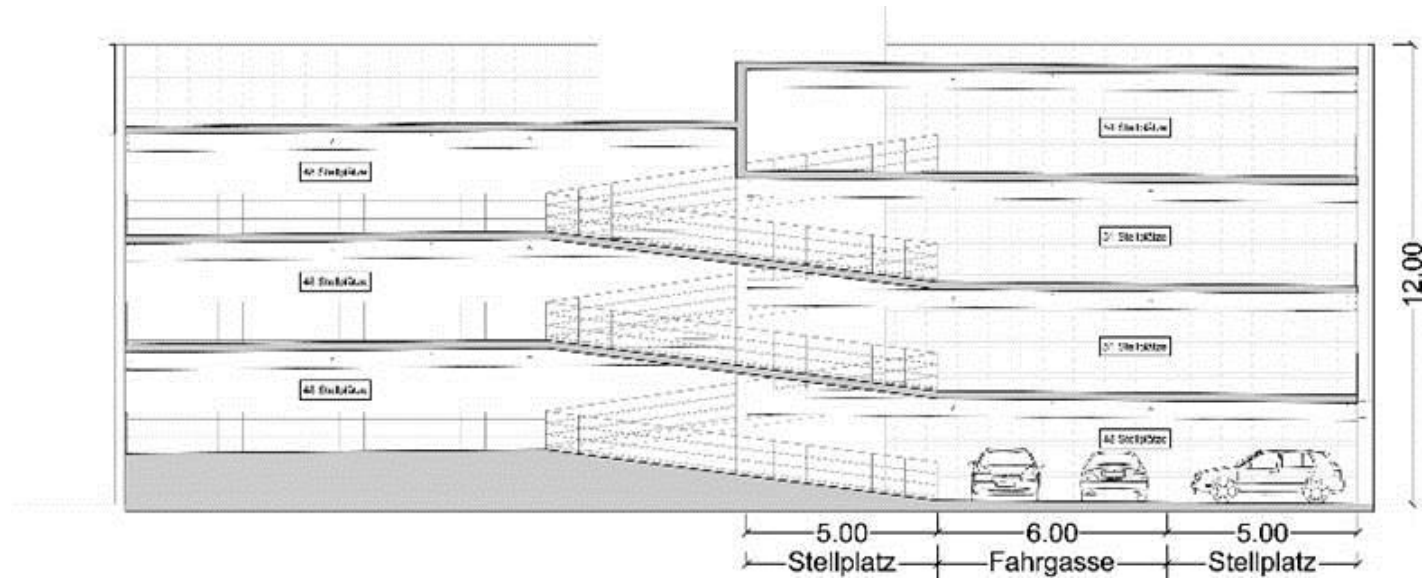
+ Neuordnung

Busbetriebshof der OVG



Parkhaus

Schnitt



Simulation



The diagram illustrates a cross-section of a bicycle parking structure. Key features and dimensions include:

- Dimensions:**
 - Vertical dimensions: 2.51 (upper section), 2.70 (lower section), 4.13 (total height to top of upper section), 2.50 (height of lower section), 36.42 (height of lower section to top of upper section).
 - Horizontal dimensions: 2.35 (width of lower section), 2.45 (width of upper section), 7.65 (total width of lower section), 6.66 (width of upper section), 7.05 (total width of upper section).
 - Other dimensions: 3cm (width of lower section), 0.40 (width of lower section), 2% (slope of lower section), 23% (slope of upper section), 39.22 (width of upper section).
- Structural Elements:**
 - Tür:** Door opening in the upper section.
 - Grundstücksgrenze:** Property line boundary.
 - Hufzugkabine:** Proposed alternative design for the lower section.
 - Böschung DB:** Slope of the ground level.
- Other Features:**
 - aktuelle Bordlage:** Current edge layout.
 - Gehweg:** Sidewalk.
 - Fahrradabstellanlage:** Bicycle parking structure.
 - Fahrradparkhaus Querschnitt (Vorschlag):** Proposed cross-section of the bicycle parking garage.

Handwritten notes in German provide additional context:

- Hufzüge in den Drittelpunkten der Parkhauslänge* (Horse-drawn carriages in the third points of the parking garage length).
- Alternative: in der oberen Position Tür zur Seite, damit der Durchgang nicht durch Wartende versperrt wird.* (Alternative: in the upper position door to the side, so the passage is not blocked by waiting people).

- zu hohe Herstellungs- und Wartungskosten
- Förderfähigkeit ist nicht gegeben
- Fahrradfahrer sind i.R. mobil, die Sicherstellung der Barrierefreiheit ist nicht zwingend
- Flächenverfügbarkeit (DB-Netz)

Bürger-Eingabe zum Städtebauliches Zielkonzept

