ließe sich beispielsweise auf der Linie 804 eine Taktzeit von 30 Minuten werktags bzw. 1 h am Wochenende einrichten. Die Linien 821 könnte werktags bis 20 Uhr betrieben werden.

Neben der Förderung des Umweltverbundes auf der einen Seite ist es geboten, auf der anderen Seite die Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Dies soll über eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf Hauptstraßen im Innenstadtbereich umgesetzt werden, wofür zwei Varianten betrachtet werden. Hierbei sei ausdrücklich erwähnt, das es sich bei der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nicht um die Schaffung einer »*Tempo 30-Zone*« handelt.

Da mit dem Prognosenetzmodell Veränderungen des Modal Split nicht direkt abgebildet werden können, wird dies über einen verminderten Ansatz des Verkehrsaufkommens im MIV im Modell abgebildet. Es wird angenommen, dass alle Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes greifen und Wirkung zeigen, wodurch sich das MIV-Aufkommen im Kernstadtbereich um 10 % und in den Ortsteilen um 5 % verringert. Dieser Ansatz ist in Abbildung 6-15 grafisch dargestellt.

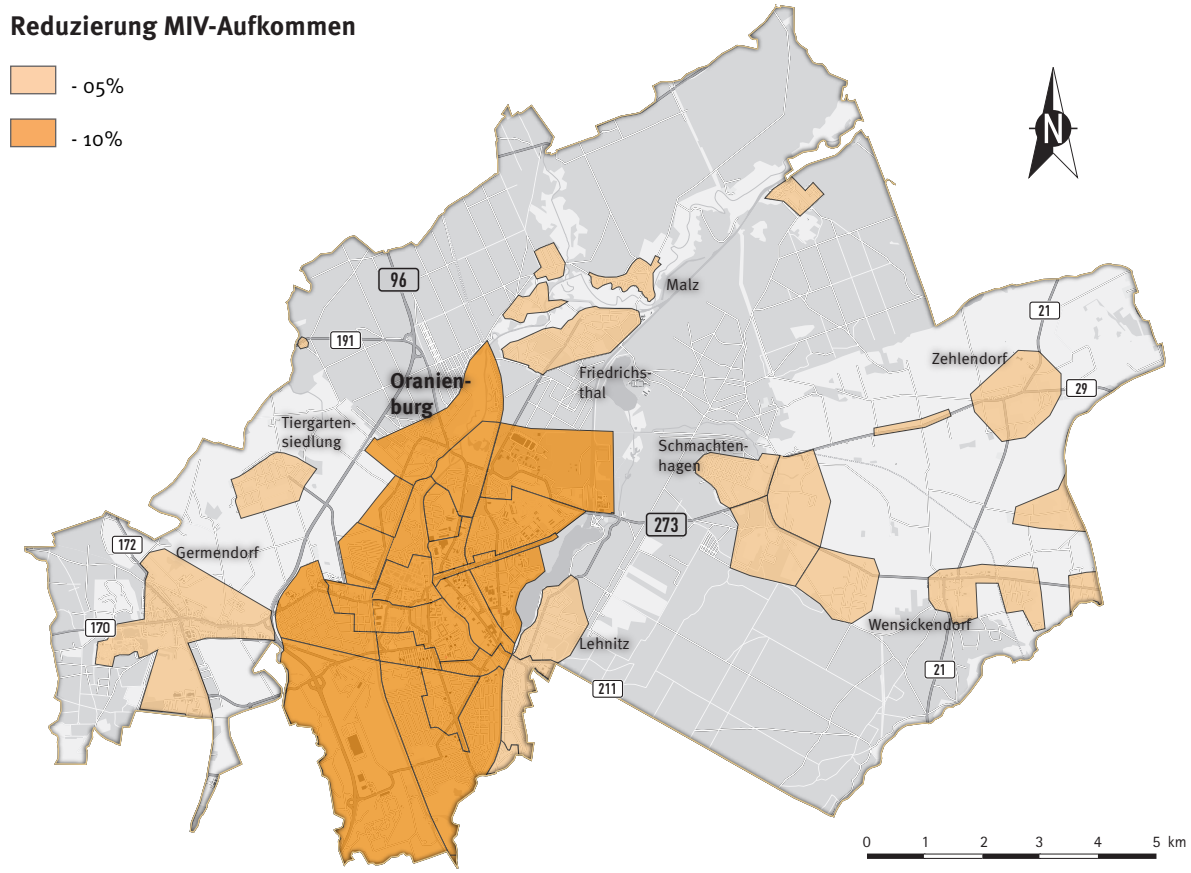

Abbildung 6-15 Ansatz für das reduzierte MIV-Aufkommen

Szenario 2a

Das Szenario 2a umfasst alle zuvor genannten Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds. Darüber hinaus wird auf Hauptstraßen in der Innenstadt entsprechend der Abbildung 6-16 die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt. Die Tempo 30-Abschnitte entsprechen dabei im Wesentlichen den Forderungen des Lärmaktionsplans (Stufe 2) der Stadt Oranienburg.

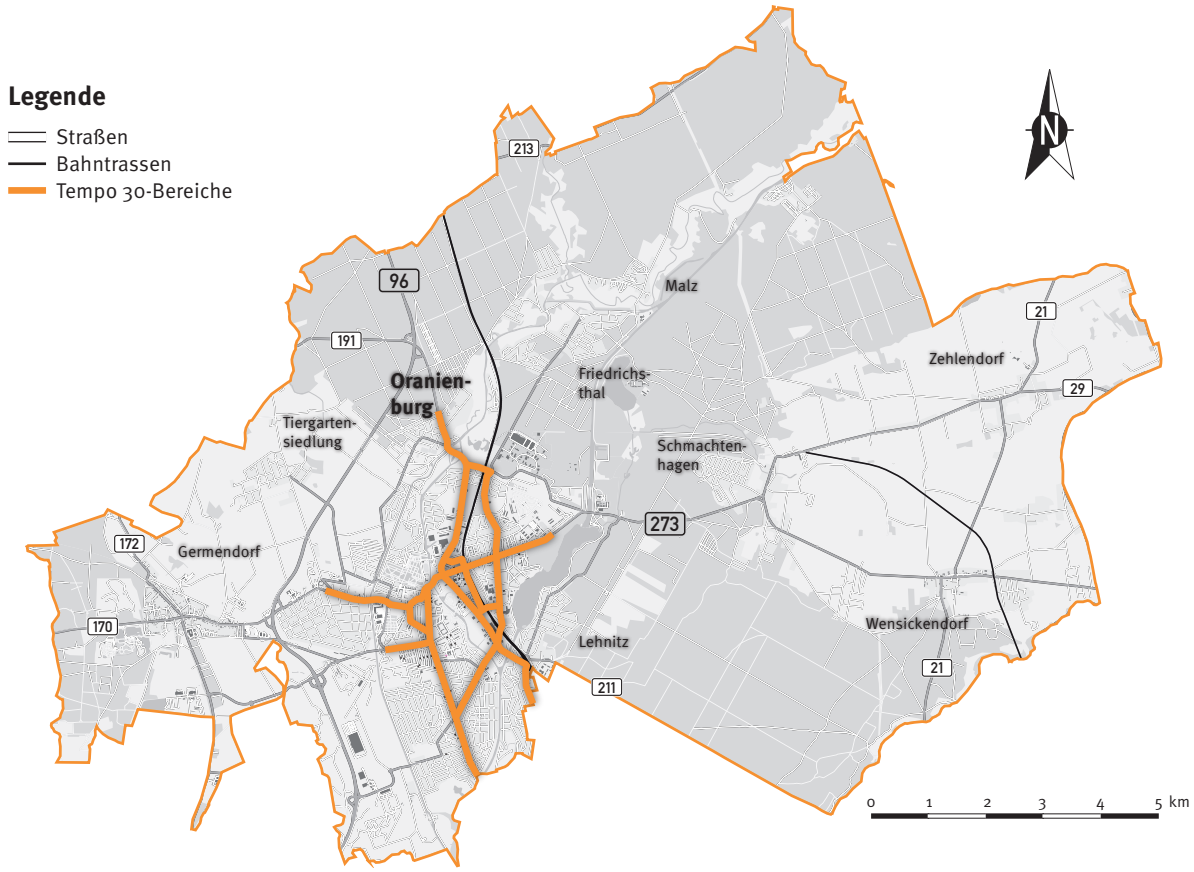

Abbildung 6-16 Übersicht der Tempo 30-Abschnitte | Prognose-Planfall Szenario 2a

Szenario 2b

Das Szenario 2b unterscheidet sich vom Szenario 2a dahingehend, dass auf weniger Abschnitten des Hauptstraßennetzes der Kernstadt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden soll (vgl. Abbildung 6-17).

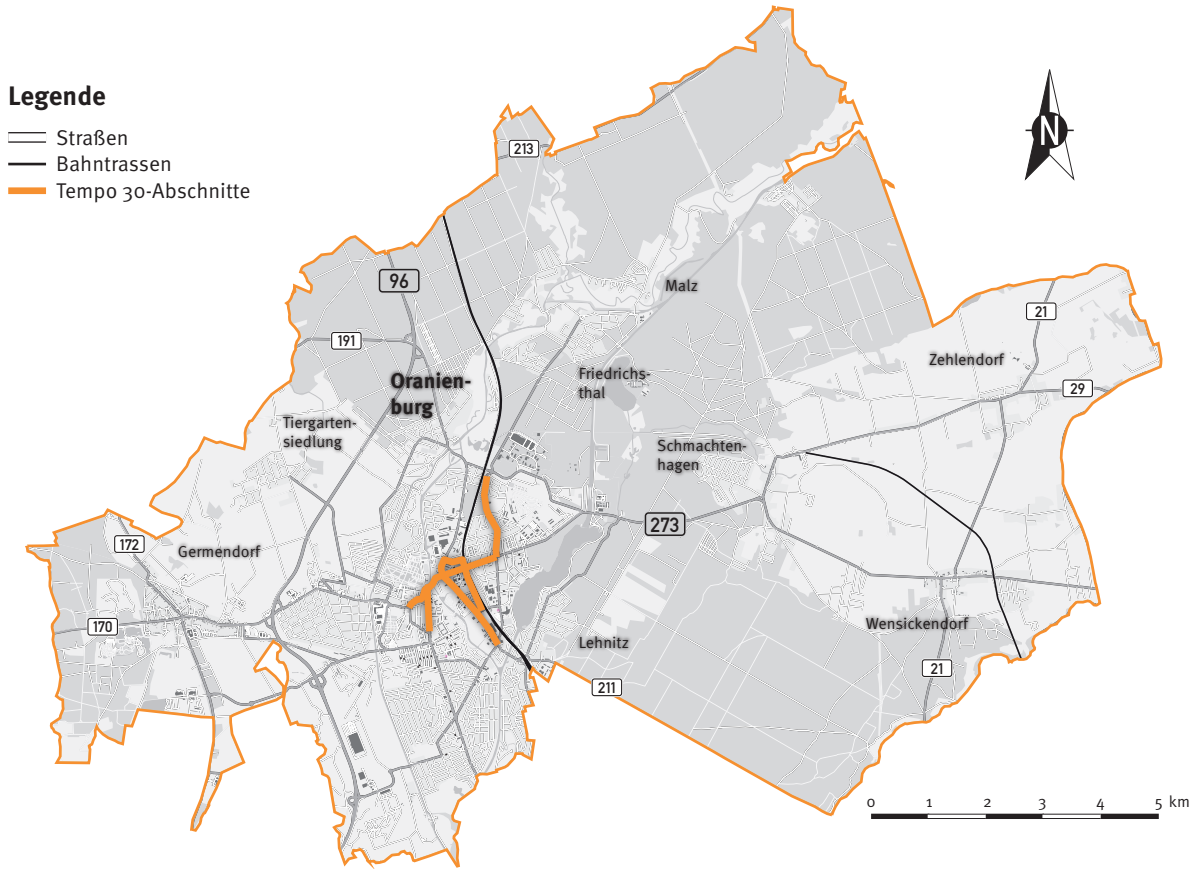

Abbildung 6-17 Übersicht der Tempo 30-Abschnitte | Prognose-Planfall Szenario 2b

Szenario 2c

Im Szenario 2c soll neben einer allgemeinen Verringerung des MIV-Anteils am Modal Splits aufgrund der Förderung des Umweltverbunds (10 % weniger Kfz-Fahrten in der Kernstadt, 5 % weniger Kfz-Fahrten in den Ortsteilen) keine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Hauptstraßen in der Innenstadt angeordnet werden.

6.9 Ergebnisse der Prognosenetzberechnungen

6.9.1 Szenario 1

Szenario 1a

Die Ergebnisse der Prognosenetzberechnung für das Szenario 1a sind in Abbildung 6-18 für das gesamte Stadtgebiet Oranienburg und in Abbildung 6-19 für die Kernstadt dargestellt. Die Abbildung 6-19 liefert zudem einen Detailausschnitt für die Innenstadt Oranienburgs.



Abbildung 6-18 Prognose-Planfall Szenario 1a | Übersicht

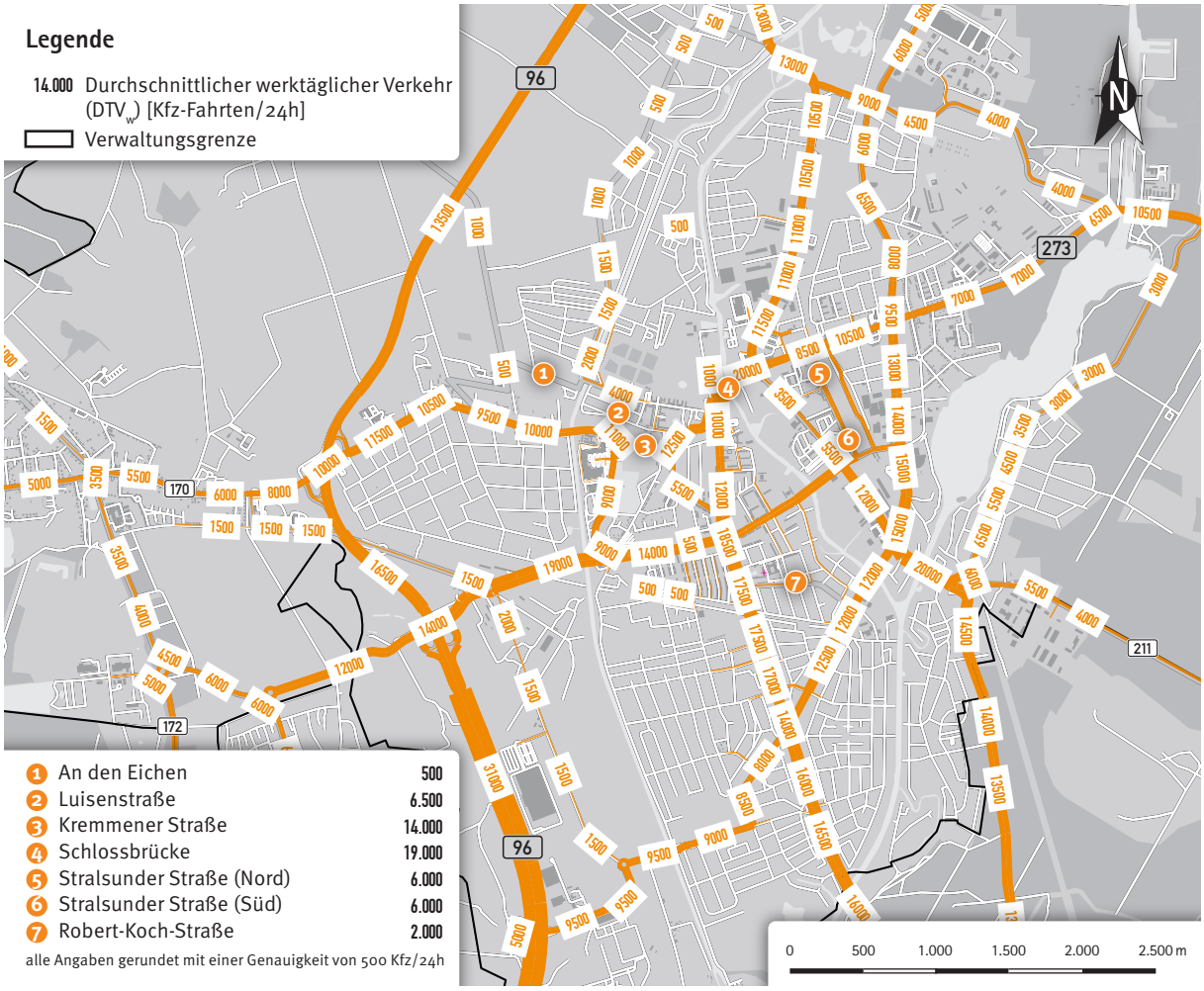

Abbildung 6-19 Prognose-Planfall Szenario 1a | Kernstadt

Um die Auswirkungen der oben genannten Maßnahmen zu analysieren, bietet sich ein Blick auf die Differenzdarstellung gegenüber dem Prognose-Nullfall (also dem Fall ohne Maßnahmen) in Abbildung 6-20 an. Dabei wird zunächst deutlich, dass die Auswirkungen der Maßnahmen auf den Innenstadtbereich Oranienburgs beschränkt bleiben. Im Bereich der geplanten Brücke im Zuge der Walther-Bothe-Straße sowie der in diesem Szenario ausgebauten Ladestraße sind Zuwächse des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen. Etwa 12.000 Kfz werden pro Werktag die neue Brückenverbindung nutzen, auf deren Zulaufstrecken infolge dessen mit Mehrbelastungen zur rechnen ist. Dies betrifft zum einen den östlichen Ast der Walther-Bothe-Straße, bei dem gegenüber dem Prognose-Nullfall im Mittel mit ca. zusätzlich 8.000 Kfz/24h zu rechnen ist. Die Dr.-Heinrich-Byk-Straße weist einen Mehrverkehr von werktäglich ca. 4.000 Kfz/24h auf. Die Ladestraße wird werktäglich von ca. 5.000 Kfz/24h befahren. Gleichzeitig findet eine Entlastung der übrigen Hauptverkehrsstraßen im Innenstadtbereich statt. So wird die Schlossbrücke um ca. 6.500 Kfz/24h entlastet. Zu weiteren Entlastungen kommt es

- **im Zuge der Berliner Straße im Abschnitt nördlich der Walther-Bothe-Straße (-2.000 bis -4.500 Kfz/24h),**
- **auf der Saarlandstraße (-1.000 bis -5.000 Kfz/24h),**
- **auf der Robert-Koch-Straße (-1.500 bis -3.500 Kfz/24h) sowie**

- **auf der Stralsunder Straße (-1.500 bis -3.500 Kfz/24h).**

Im Zuge der André-Pican-Straße ergibt sich ein zweigeteiltes Bild: Der Abschnitt nördlich der Dr.-Heinrich-Byk-Straße wird um ca. 1.000 Kfz/24h entlastet. Der südliche Abschnitt hingegen wird um ca. dieselbe Anzahl an Kfz/24h zusätzlich belastet.

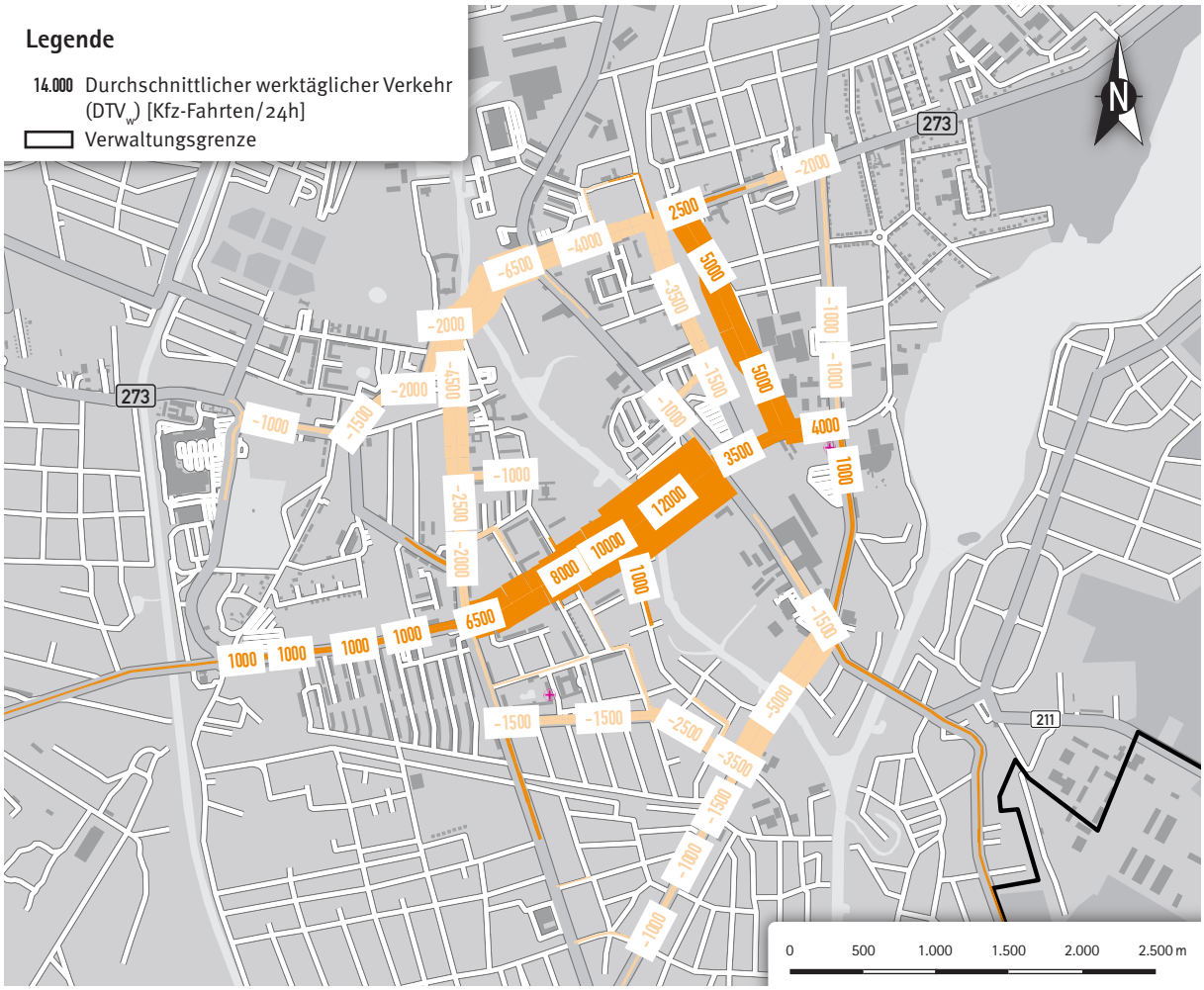

Abbildung 6-20 Differenz Prognose-Planfall Szenario 1a gegenüber Prognose-Nullfall | Kernstadt

Szenario 1b

Die Ergebnisse der Prognosenetzberechnung für das Szenario 1b sind in Abbildung 6-21 für das gesamte Stadtgebiet Oranienburg und in Abbildung 6-22 für die Kernstadt dargestellt. Die Abbildung 6-22 liefert wiederum die DTV$_w$-Querschnittswerte für die markanten Querschnitte zum Vergleich.



Abbildung 6-21 Prognose-Planfall Szenario 1b | Übersicht

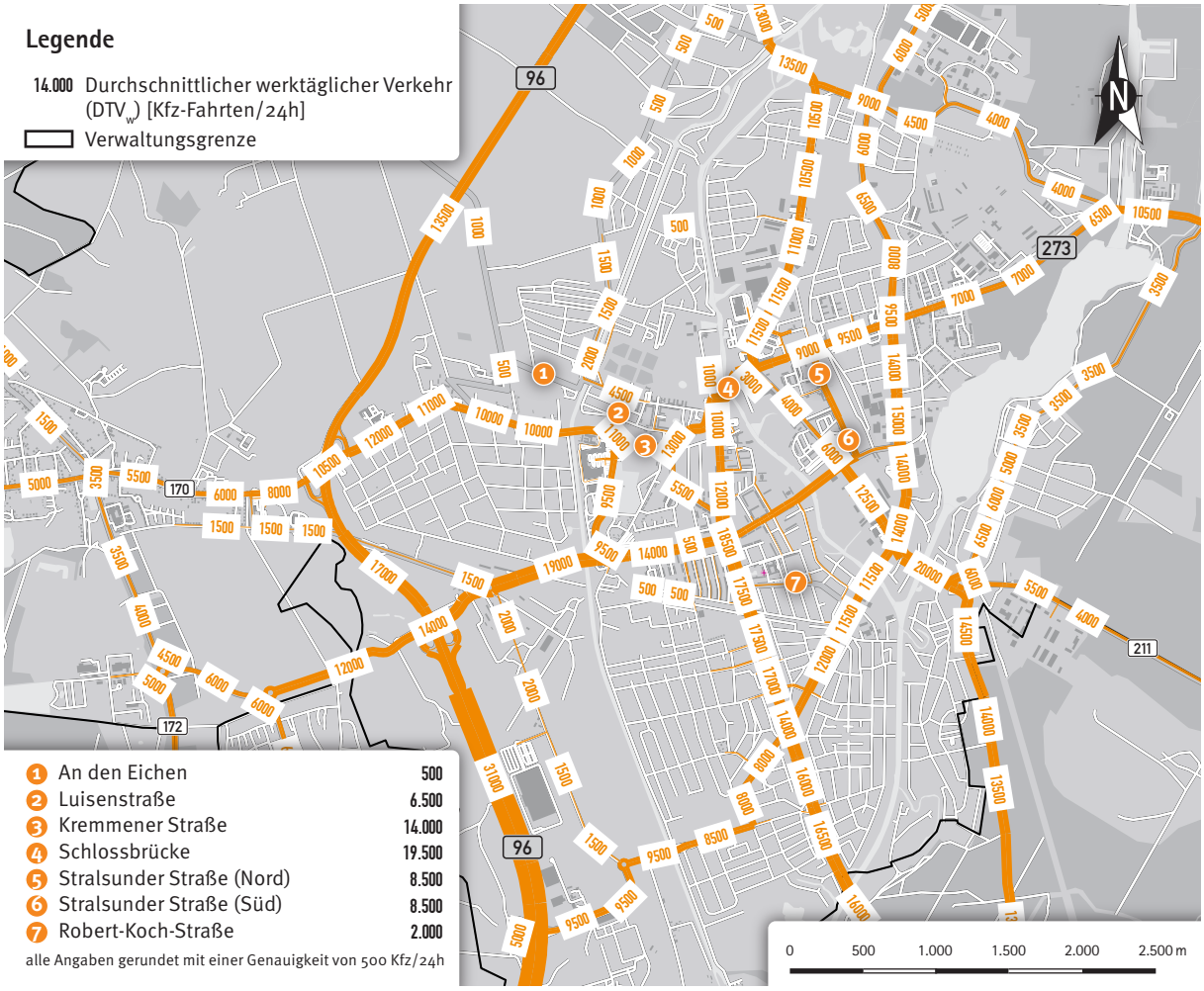

Abbildung 6-22 Prognose-Planfall Szenario 1b | Kernstadt

Werden die Veränderungen des Szenarios mit dem Prognose-Nullfall verglichen, so ergibt sich das in Abbildung 6-23 dargestellt Bild. Wie im Szenario 1a erreicht die angedachte Brückenverbindung im Zuge der Walther-Bothe-Straße ca. 12.000 Kfz/24h. Mehrbelastungen treten auch

- **in der Walther-Bothe-Straße im Abschnitt östlich der Berliner Straße auf (Zunahmen um ca. 6.500 bis ca. 9.500 Kfz/24h),**
- **in der Dr.-Heinrich-Byk-Straße (Zunahmen um ca. 1.500 bis ca. 4.000 Kfz/24h) sowie**
- **in der Stralsunder Straße südlich der Lindenstraße (Zunahme um ca. 1.500 Kfz/24h) auf.**

Gleichwohl ergeben sich im Hauptstraßennetz auch Entlastungen:

- **Schlossbrücke (-6.000 Kfz/24h)**
- **Berliner Straße (-2.000 bis -4.000 Kfz/24h)**
- **Havelstraße und Kremmener Straße (jeweils -1.500 Kfz/24h)**
- **Robert-Koch-Straße (-1.500 bis -3.500 Kfz/24h)**
- **Saarlandstraße (je nach Abschnitt -1.000 bis -5.500 Kfz/24h)**

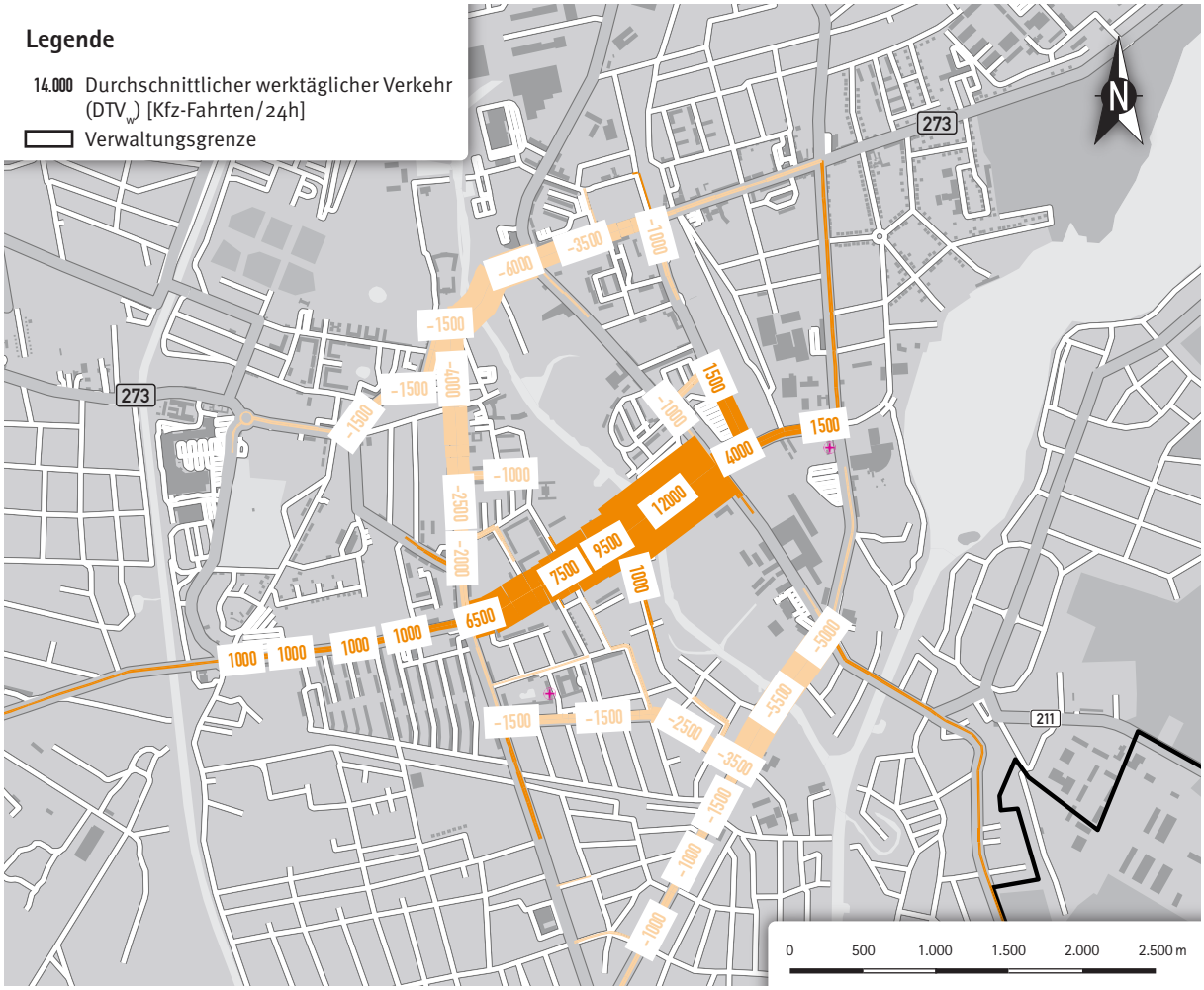

Abbildung 6-23 Differenz Prognose-Planfall Szenario 1b gegenüber Prognose-Nullfall | Kernstadt

Szenario 1c

Die Ergebnisse der Prognosenetzberechnung für das Szenario 1c sind in Abbildung 6-24 für das gesamte Stadtgebiet Oranienburg und in Abbildung 6-25 für die Kernstadt dargestellt.



Abbildung 6-24 Prognose-Planfall Szenario 1c | Übersicht

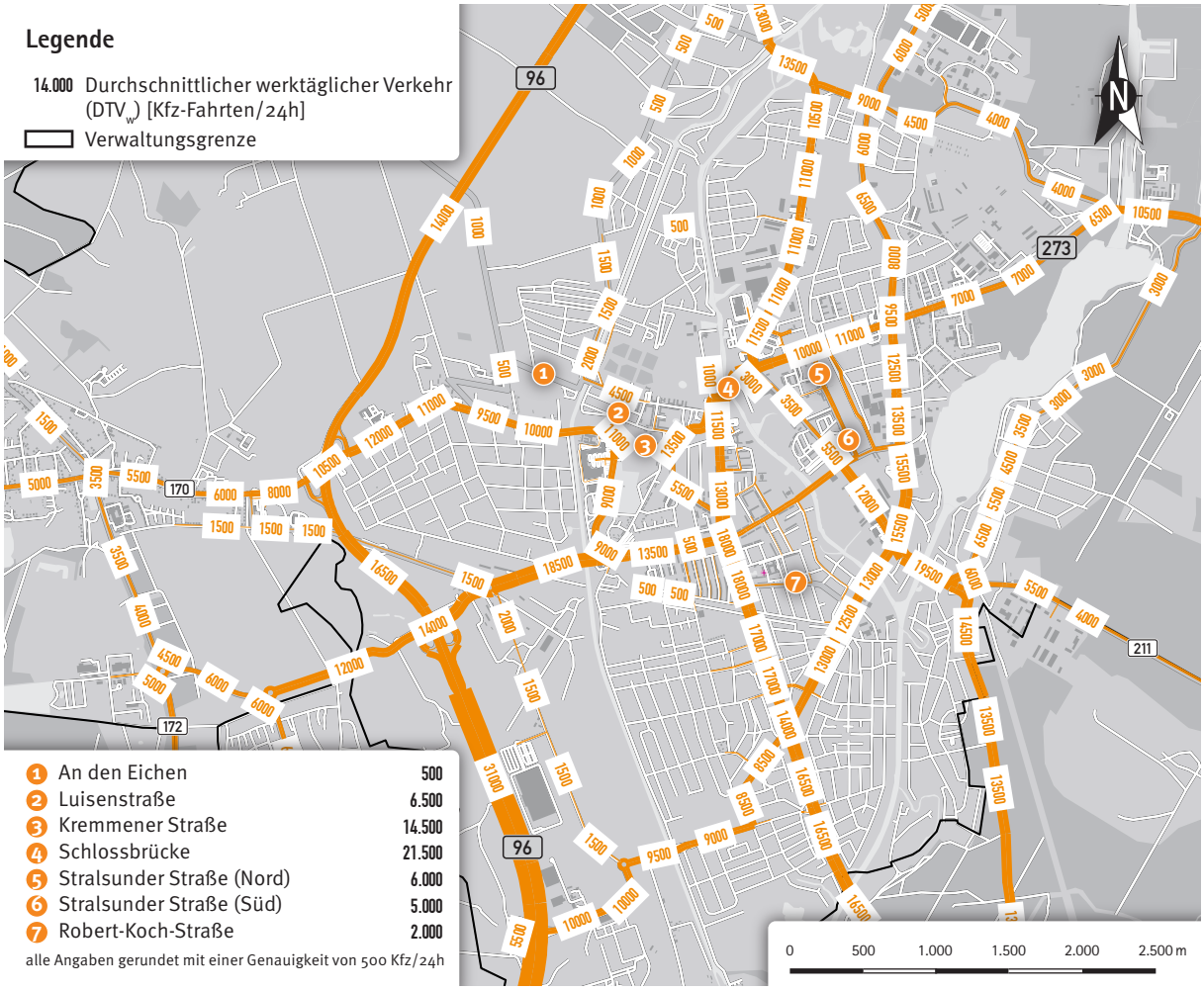

Abbildung 6-25 Prognose-Planfall Szenario 1c | Kernstadt

Die Abbildung 6-26 zeigt die Differenz dieses Szenarios gegenüber dem Prognose-Nullfall. Aufgrund der Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der geplanten Brückenverbindung Walther-Bothe-Straße verlagert sich mit ca. 8.500 Kfz/24h weniger Verkehr auf die neue Brückenverbindung in Verlängerung der Walther-Bothe-Straße als bei den anderen Untervarianten des Szenario 1. Die zusätzliche Belastung der auszubauenden Ladestraße beträgt ca. 4.000 Kfz/24h. Die Verkehrszunahme in der Dr.-Heinrich-Byk-Straße umfasst 1.500 bis 3.500 Kfz/24h. In der André-Pican-Straße ist südlich der Dr.-Heinrich-Byk-Straße eine Zunahme des DTV$_w$ um ca. 1.000 Kfz/24h zu verzeichnen, nördlich der Dr.-Heinrich-Byk-Straße dagehen eine Abnahme des DTV$_w$ um ca. 1.000 Kfz/24h. In der Bernauer Straße wird der Abschnitt zwischen der Ladestraße und der Freiburger Straße mit ca. 2.500 Kfz/24h zusätzlich belastet. Im Abschnitt zwischen der Freiburger Straße und der André-Pican-Straße kommt es dagegen zu einer Minderung des DTV$_w$ um ca. 1.500 Kfz/24h. Die Schlossbürcke wird um ca. 4.000 Kfz/24h entlastet. Weitere Entlastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall werden

- **im Straßenzug Breite Straße - Havelstraße - Kremmener Straße (-1.000 Kfz/24h),**
- **in der Berliner Straße (je nach Abschnitt -1.000 bis -3.000 Kfz/24h),**
- **in der Stralsunder Straße (-1.000 Kfz/24h),**
- **in der Lehnitzstraße (-1.000 Kfz/24h),**

- in der Saarlandstraße (zwischen Lehnitzstraße und Robert-Koch-Straße -4.000 Kfz/24h) und
- in der Robert-Koch-Straße (-1.000 bis -3.000 Kfz/24h) ermittelt.

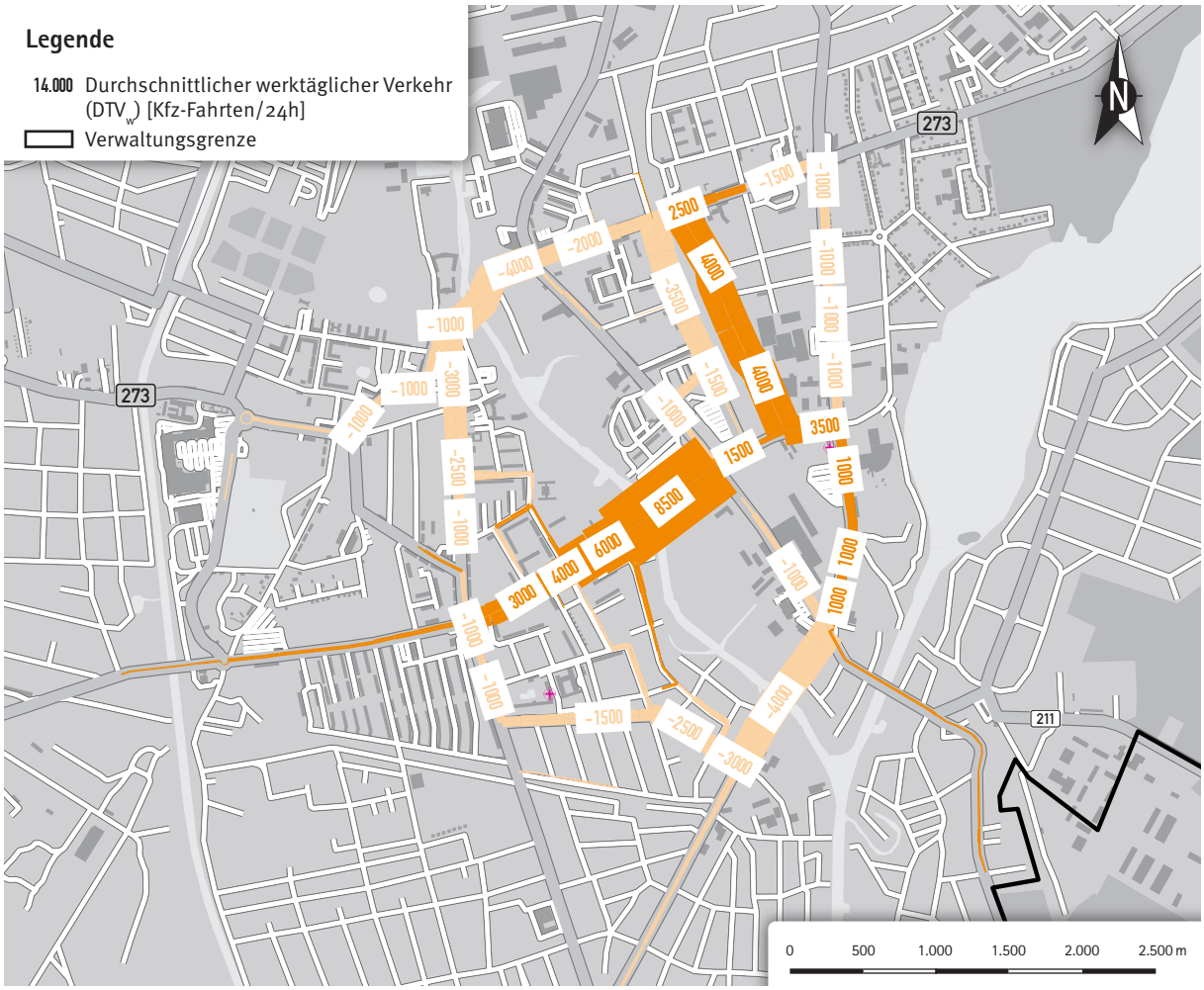

Abbildung 6-26 Differenz Prognose-Planfall Szenario 1c gegenüber Prognose-Nullfall | Kernstadt

Szenario 1d

Die Ergebnisse der Prognosenetzberechnungen für das Szenario 1d gleichen bei der Betrachtung des gesamten Stadtgebiets (siehe Abbildung 6-27) denen der vorangegangenen Untervarianten des Szenario 1. Ebenso sind die wesentlichen Aussagen für das Hauptstraßennetz in der Kernstadt (siehe Abbildung 6-28) ähnlich den Ergebnissen der übrigen Varianten des Szenario 1.



Abbildung 6-27 Prognose-Planfall Szenario 1d | Übersicht

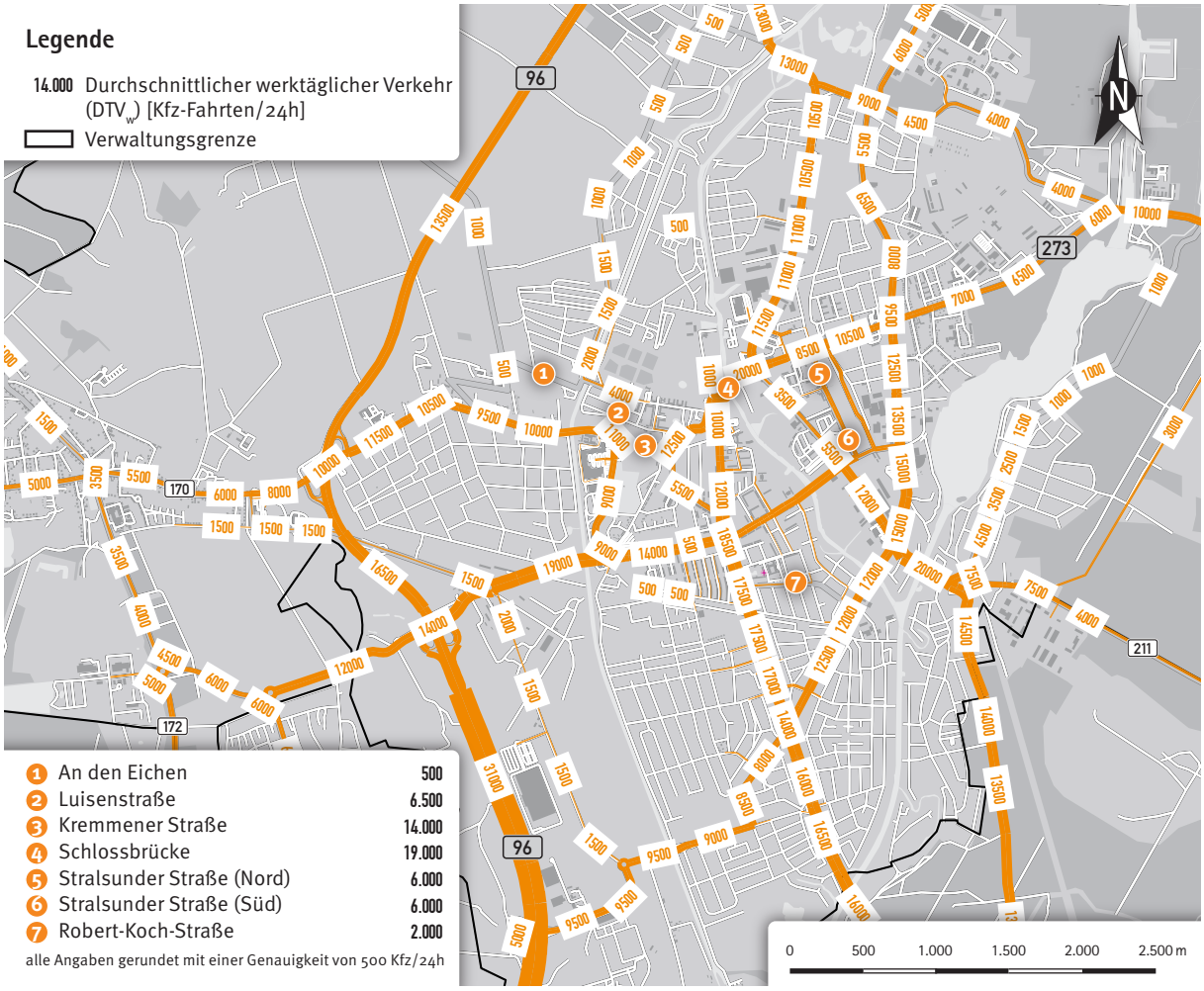

Abbildung 6-28 Prognose-Planfall Szenario 1d | Kernstadt

Die in diesem Fall relevanten Aussagen betreffen die Veränderungen gegenüber dem Prognose-Nullfall für den Ortsteil Lehnitz. Diese sind als Differenzdarstellung in Abbildung 6-29 zu sehen. Darin zeigt sich, dass die Ortsumfahrung Lehnitz ca. 3.000 Kfz/24h aufnehmen würde, was mit einer Entlastung der Friedrich-Wolf-Straße um ca. 2.000 Kfz/24h einhergeht. An dieser Stelle sei angemerkt, dass für die Friedrich-Wolf-Straße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gerechnet wurde. Bei einer geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit könnte ggf. mehr Verkehr auf die Ortsumfahrung verlagert werden (bei einer entsprechenden gleichzeitigen Entlastung der Friedrich-Wolf-Straße).

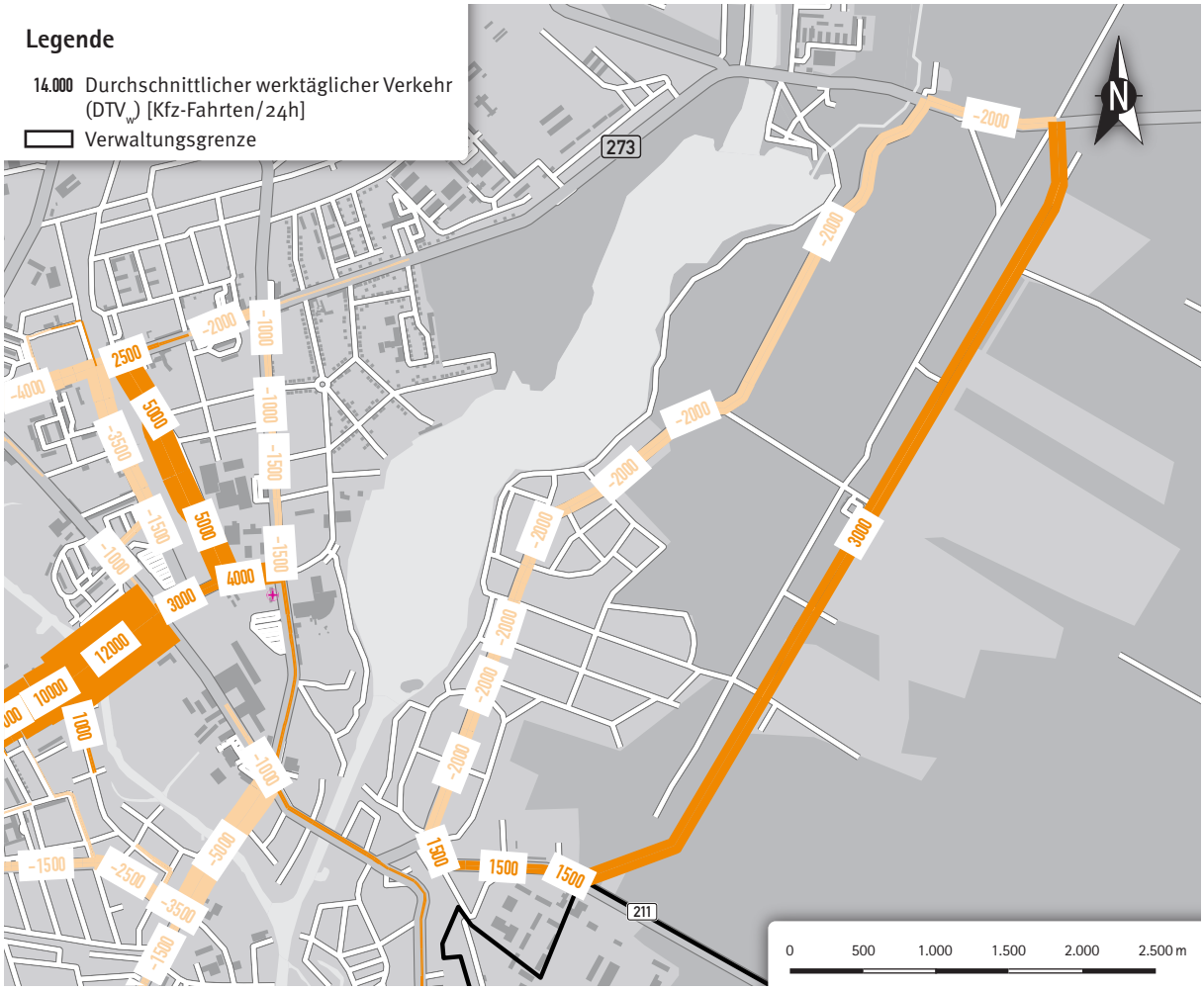

Abbildung 6-29 Differenz Prognose-Planfall Szenario 1d gegenüber Prognose-Nullfall | Lehnitz

Szenario 1e

Da sich durch die Maßnahme im Bereich Fischerkiez nur sehr kleinräumig auswirkt, unterscheidet sich die Prognosedarstellung des Szenarios 1e (siehe Abbildung 6-30) nicht wesentlich von den Szenarien 1a bis 1d. Bei der Betrachtung der Kernstadt (siehe Abbildung 6-31) zeigt sich, dass die Auswirkungen auf das Hauptstraßennetz ebenfalls mit denen der anderen Untervarianten des Szenarios 1 vergleichbar sind. Die Belastung der in diesem Fall mit untersuchten Anwohnerstraße Fischerkiez ist so gering, dass sie in Abbildung 6-31 aufgrund der Rundungen nicht dargestellt wird.



Abbildung 6-30 Prognose-Planfall Szenario 1e | Übersicht