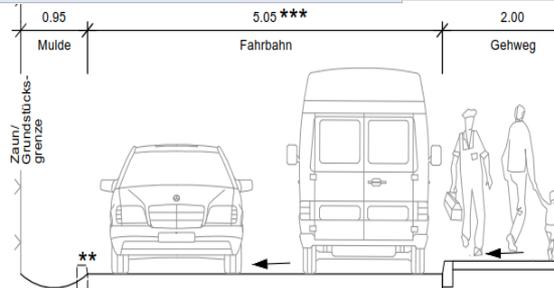
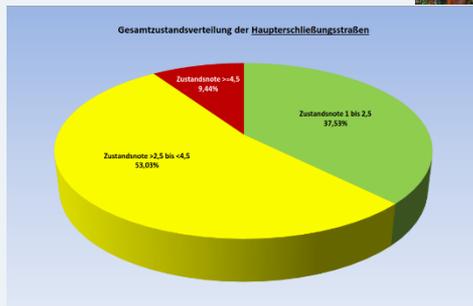


Ausbauprogramm/ - konzeption Verkehrsinfrastruktur der Stadt Oranienburg

2. Bürgerinformationsveranstaltung



- 1. Begrüßung und Einleitungsvortrag durch die Stadtverwaltung**
- 2. Erläuterungen zum Projekt**
„Ausbauprogramm/ - konzeption Verkehrsinfrastruktur der Stadt Oranienburg“ durch das Ingenieurbüro Schüßler - Plan
- 3. Fragen und Diskussion zum Projekt**

- 1. Ermittlung Zustand, Bewertung und Prioritätenliste**
- 2. Erläuterungen der Gestaltungsstandards**
- 3. Instandsetzungsleitfaden unbefestigte Straßen**
- 4. Ergebnisse der Beteiligung der Bürger**

- 1. Ermittlung Zustand, Bewertung und Prioritätenliste**
- 2. Erläuterungen der Gestaltungsstandards**
- 3. Instandsetzungsleitfaden unbefestigte Straßen**
- 4. Ergebnisse der Beteiligung der Bürger**

Ausbauprogramm / -konzeption Verkehrsinfrastruktur der Stadt Oranienburg

Verkehrsflächen in Baulast der Stadt Oranienburg

Projektteilflächen „A“ "gebunden befestigt"

- Gemeindestraßen
 - Gehwege
 - Radwege
 - sonst. öffentliche Straßen
(z.B. "Wirtschaftswege")
- insgesamt ca. 281 km

Projektteilflächen „B“ "ungebunden befestigt"

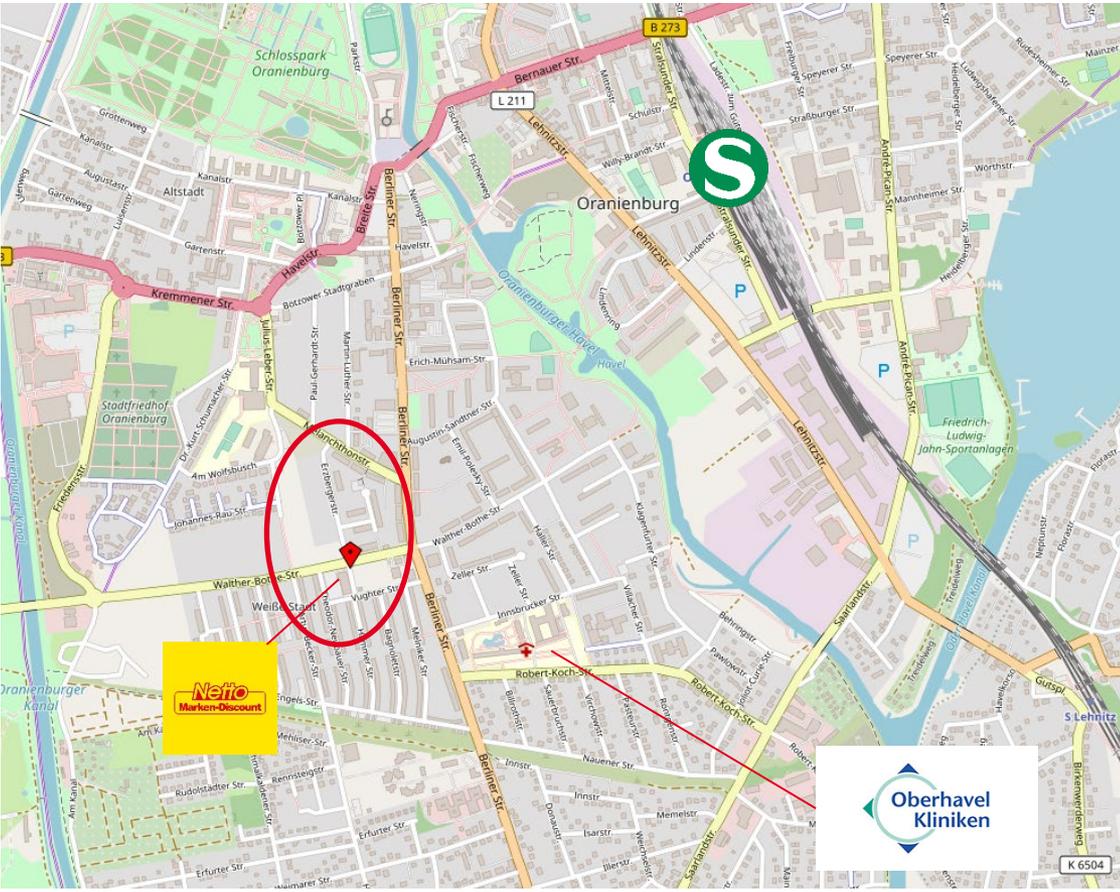
- Gemeindestraßen
 - Gehwege
 - Radwege
 - sonst. öffentliche Straßen
(z.B. "Wirtschaftswege")
- insgesamt ca. 128 km

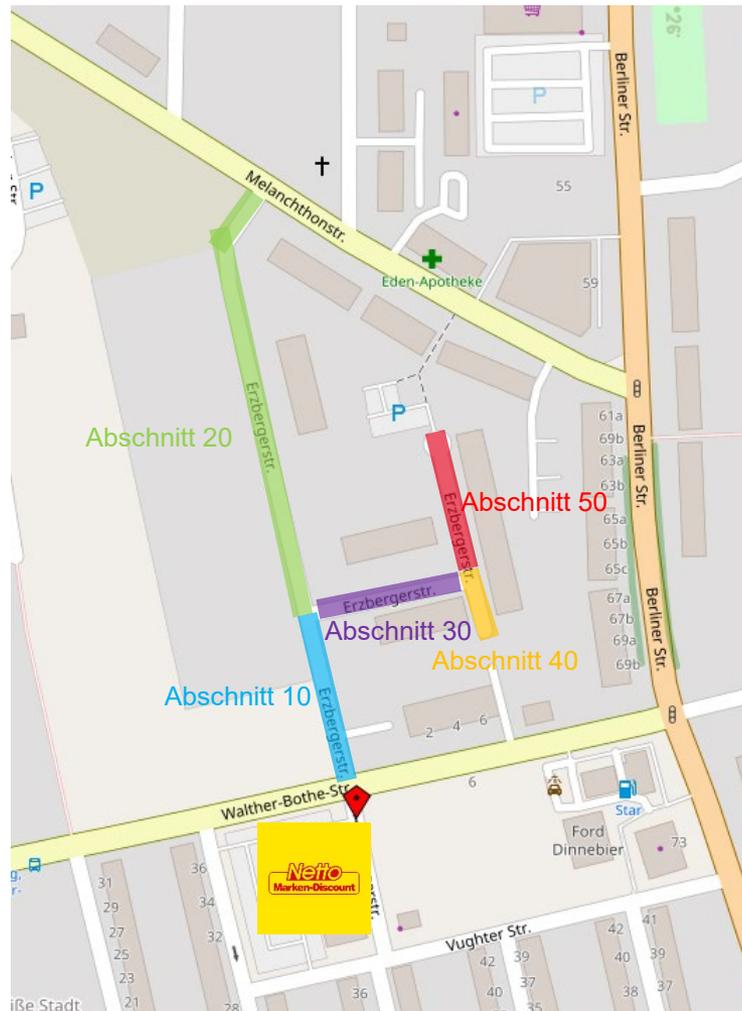
- Es wurden ca. 2500 Straßenabschnitte bewertet
- Ergebnis sind Prioritäten-Listen für ungebunden befestigte Flächen, gebunden befestigte Flächen und für „Sonderflächen“

Praxisbeispiel

Erzbergerstraße in Oranienburg Kernstadt

Wo befindet sich die Erzbergerstraße ?





Welche **Ausgangsdaten** stehen für die Bewertung zur Verfügung?

- im Ortsteil Kernstadt Oranienburg
- Straße in 5 Straßenabschnitte gegliedert
- Straßenfunktion einer Anliegerstraße
- Asphalt und Straßenbetonplatten
- 357 Anwohner
- Summe der Abschnitte ca. 500 m

Beispielbilder aus der Kamerabefahrung (Erzbergerstraße)



Bild 1: Abschnitt 10/20



Bild 2: Abschnitt 30

Beispielbild aus der Fotodokumentation „unbefestigte Straßen“



Visuell-sensitive Zustandserfassung und –bewertung



- Grundlage = hochauflösende Bilder Befahrung
- Beispielhafte Zustandskriterien für Asphaltstraßen :
 - Allgemeine Unebenheiten
 - Spurrinnen (Querebenheit)
 - Einzelrisse / Risshäufigkeiten, Netzrisse
- Beispielhafte Zustandskriterien für Betonstraßen:
 - Allgemeine Unebenheiten
 - Längs- und Querrisse
 - Eck- und Kantenschäden
- Abschnitt 10 = Zustandsklasse 1
- Abschnitt 20, 30, 40, 50 = Zustandsklasse 3 (*hier aber wurde Zustandsklasse 2 modifiziert für die Prioliste*)

Das schlechteste Kriterium ist maßgebend (Durchschlagsregel)!

Bewertungsmatrix "Festlegung der Randbedingungen"

Markierte Kenngrößen, exemplarisch für den Abschnitt 20 der Erzbergerstraße

Nr.	Bewertungskriterium	Wertigkeit befestigte Straßen [%]	Wertigkeit unbefestigte Straßen [%]	Unterkriterien [Fz / 24 h]	Erläuterung [-]	Wichtung [-]	b. [%]	n.b. [%]
1. Priorisierung der Funktionsklasse								
1.1	Funktion	30,00% 0,00 %	30,00%		Hauptverkehrsstraße Sammelstraße Anliegerstraße	1,00 0,50 0,00		
1.2	Verkehrsstärke QZ [Fz/24h]	40,00% 4,00 %	40,00%	1159 505 1159 231 505 111 231 0 111		0,10 0,10 0,10 0,05 0,05		
1.3	Lage im Stadt-Gemeindebereich	2,50% 2,50 %	2,50%		Zentrum / Innenstadt Wohn- und Gewerbegebiet Randbereich Mehrgeschossige Bebauung	1,00 0,50 0,00 1,00		
1.4	Dichte der Bebauung	5,00% 5,00 %	5,00%		Reihen- und Einzelhausbebauung kaum Bebauung medizinische Einrichtungen, Schulen, Feuerwehr, S-Bahnhof Oranienburg	0,50 0,00 1,00		
1.5	Art und Nutzung der Bebauung	2,50% 1,88 %	2,50%		Verwaltung/Sporthalle/soziale- u. kulturelle Einrichtung/religiöse Einrichtung /Kindertagesstätte Wohnbauflächen gewerbliche Bauflächen Grünflächen/Landwirtschaftsfläche/Waldfläche	0,75 0,50 0,25 0,00		
1.6	Linienbusverkehr	20,00% 1,00 %	20,00%	100 66 100 46 66 26 46 0 0,00 26		0,10 0,10 0,10 0,05 0,05		

Ermittlung der Funktionsklasse

Summe = 14,38 % < 37,50 % → Funktionsklasse 4

Ermittlung der Funktionsklassen			
Funktionsklasse 1	87,50 % - 100 %	Anbaufreie Straße	VS II; VS III
Funktionsklasse 2	62,50 % - 87,50 %	Verbindungsstraße	HS III; HS IV
Funktionsklasse 3	37,50 % - 62,50 %	Dörfliche Hauptstraße/Örtliche Geschäftsstraße/Hauptgeschäftsstraße	HS IV; ES IV
Funktionsklasse 4	12,50 % - 37,50 %	Sammelstraße/Quartierstraße	ES IV; HS IV
Funktionsklasse 5	0,00 % - 12,50 %	Wohnweg/Wohnstraße	ES V

Summe = 14,38 % → 12,50 % < 14,38 % < 37,50 % → **Funktionsklasse 4**

Nr.	Bewertungskriterium	Wertigkeit befestigte Straßen [%]	Wertigkeit unbefestigte Straßen [%]	Unterkriterien [Fz / 24 h]	Erläuterung [-]	Wichtung [-]	b. [%]	n.b. [%]
2. Priorisierung des Straßenausbaus								
2.1	Ausbaugrad	0,00% 0,00 %	70,00%		befestigt unbefestigt	0,00 1,00		
					Asphalt Beton	0,00 0,50		
2.2	Befestigungsart	30,00% 15,00 %	20,00%		Großpflaster Kleinpflaster Schotterdecke, Tränkdecke Wassergebundene Decke unbefestigt	0,50 0,50 0,50 0,80 1,00		
2.3	Straßenzustand	60,00% 60,00 %	0,00%		Zustandsklasse 1 Zustandsklasse 2 Zustandsklasse 3	0,00 0,50 1,00		
2.4	Beleuchtung	0,00% 0,00 %	0,00%		Neubau geplant / Erneuerungsbedarf / nicht vorhanden vorhanden	1,00 0,00		
2.5.1	stadttechnische Erschließung Schmutzwasser	0,00% 0,00 %	0,00%		Neubau geplant / Erneuerungsbedarf / nicht vorhanden vorhanden	1,00 0,00		
2.5.2	stadttechnische Erschließung Regenwasser	0,00% 0,00 %	0,00%		Neubau geplant / Erneuerungsbedarf / nicht vorhanden vorhanden	1,00 0,00		
2.6	stadttechnische Erschließung Trinkwasser	0,00% 0,00 %	0,00%		Neubau geplant / Erneuerungsbedarf / nicht vorhanden vorhanden	1,00 0,00		
2.7	Unterhaltungsaufwand	10,00% 0,00 %	10,00%		hoch mittel gering	1,00 0,50 0,00		
2.8	Kampfmittelsuche	0,00% 0,00 %	0,00%		erforderlich freigegeben	0,00 1,00		

Technische Belange
 70,0%
 66,0%

Summe = 75,00 % x 0,70 = **52,5 % (Technische Belange)**

...Hinweis: „0%“ – Wichtungen sind Platzhalter, die bei der Bewertung außer acht gelassen wurden

Nr.	Bewertungskriterium	Wertigkeit befestigte Straßen [%]	Wertigkeit unbefestigte Straßen [%]	Unterkriterien [Fz / 24 h]	Erläuterung [-]	Wichtung [-]	b. [%]	n.b. [%]
2.9	Funktionsklasse	25,00% 18,75 %	65,00%		Funktionsklasse 1 Funktionsklasse 2 Funktionsklasse 3 Funktionsklasse 4 Funktionsklasse 5	1,00 1,00 0,75 0,75 0,00		
2.10	Nutzungsichte [Einwohner/km]	30,00% 30,00 %	20,00%	308 681 183 308 121 183 63 121 0 63		1,00 1,00 0,75 0,75 0,00		
2.11	Rad.- und Fußverkehr	0,00% 0,00 %	0,00%		hoch mittel gering	1,00 0,50 0,00		
2.12	Verkehrssicherheit	20,00% 20,00 %	5,00%		hoch mittel gering	1,00 0,50 0,00		
2.13	Schulwegsicherung	15,00% 0,00 %	5,00%		erforderlich nicht erforderlich	1,00 0,00		
2.14	Bürgerbefragung	5,00% 0,00 %			sehr dringlich weniger dringlich gar nicht dringlich	1,00 0,50 0,00		

30,0%

35,0%

Verkehrliche- und städtebauliche Belange

ww.bauwesen.fh-kiel.de/Fbb/INST/staebau/verkehr/Vorlesung_V/Umdrucke/...]

b. = befestigte Straßen; n.b. = nicht befestigte Straßen

Summe = 68,75 % x 0,30 = **20,63 % (Verkehrliche- und städtebauliche Belange)**

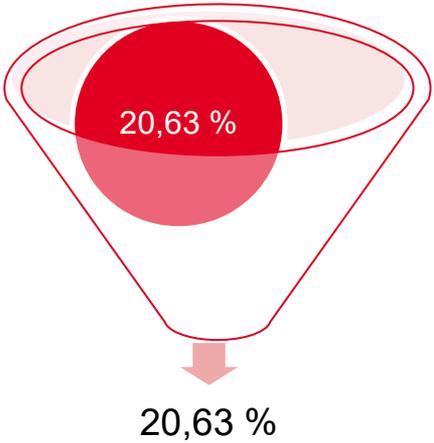
+ 52,50 % (Technische Belange)

= 73,13 % (Gesamtbewertung für den Abschnitt 20 der Erzbergerstraße)

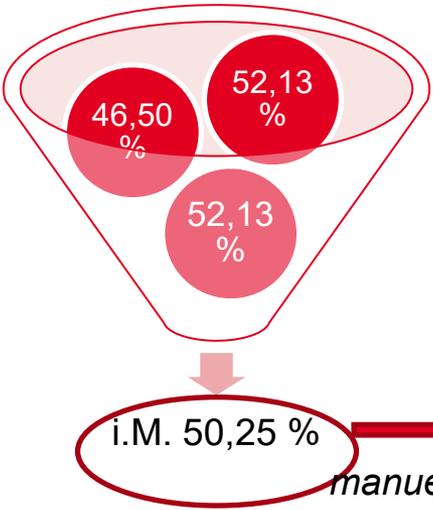
...Hinweis: „0%“ – Wichtungen sind Platzhalter, die bei der Bewertung außer acht gelassen wurden

Erzbergerstraße mit 5 Abschnitten

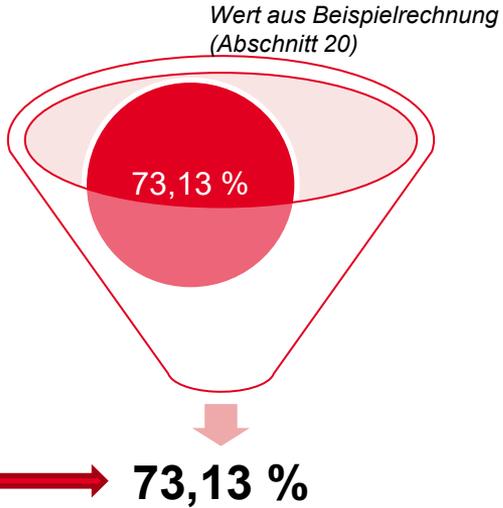
Bewertung der Abschnitte mit Zustandsklasse 1



Bewertung der Abschnitte mit Zustandsklasse 2



Bewertung der Abschnitte mit Zustandsklasse 3



Befestigte Straße: Maßgebliche Einflussgröße für die Priorisierung = der aktuelle Zustand der Straße

Priorisierung - befestigte Straßenverkehrsanlagen

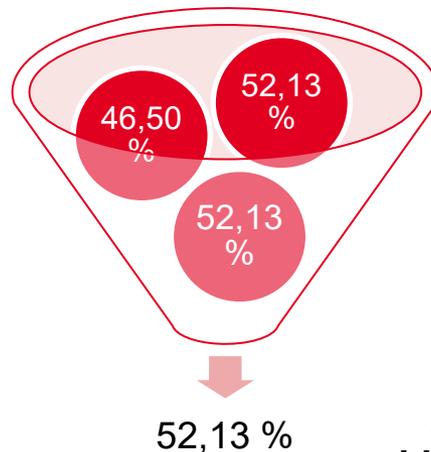
Zustandsklasse	Ortsteil	Straßenname	Abschnittsnummer	Straßenbeläge der einzelnen Abschnitte	Länge Abschnitte in [m]	Bewertung
3	Oranienburg	Erzbergerstraße	20 30 40 50	Straßenbetonplatten (Zementbahndecke) ; Straßenbetonplatten (Zementbahndecke) ; Straßenbetonplatten (Zementbahndecke) ; Straßenbetonplatten (Zementbahndecke) ;	432	71,72%
3	Oranienburg	Ankamer Straße	10	Straßenbetonplatten (Zementbahndecke) ;	173	78,13%
3	Sachsenhausen	Stresemannstraße	10 20	Asphalt (bituminöser Belag) ; Großpflaster ;	311	67,38%
3	Sachsenhausen	Walther-Rathenau-Straße	10 20 30	Natursteinpflaster ; Großpflaster ; Großpflaster ;	396	65,75%
3	Sachsenhausen	Waldstraße	10	Asphalt (bituminöser Belag) ;	20	61,54%
1	Oranienburg	Melanchthonstraße	10 20 30 40	Asphalt (bituminöser Belag) ; Asphalt (bituminöser Belag) ; Asphalt (bituminöser Belag) ; Asphalt (bituminöser Belag) ;	384	20,63%
1	Oranienburg	Erzbergerstraße	10	Asphalt (bituminöser Belag) ;	92	20,63%
1	Oranienburg	Sachsenhausener Straße	10 20 25	Asphalt (bituminöser Belag) ; Asphalt (bituminöser Belag) ; Asphalt (bituminöser Belag) ;	305	20,63%



... Bsp. Erzberger Str. in der „Endfassung Bauprogramm“

Bsp. „unbefestigte Straßenverkehrsanlage“ mit 3 Abschnitten

Bewertung der
einzelnen Abschnitte



52,13 %

Der Abschnitt, der am schlechtesten bewertet wurde, ist der Maßgebliche

**These: Zustand der unbefestigten Straße generell schlecht und wenig langlebig...
Ist es sinnvoll, eine Reihung über einen längeren Zeitraum auf Basis der „Momentaufnahme“ (Erfassung 11/2019-03/2020) aufzustellen???**

Schlußfolgerung: Maßgebliche Einflussgröße für die Priorisierung = die Funktion der Straße im Netz

1. **Ermittlung Zustand, Bewertung und Prioritätenliste**
2. **Erläuterungen der Gestaltungsstandards**
3. **Instandsetzungsleitfaden unbefestigte Straßen**
4. **Ergebnisse der Beteiligung der Bürger**

Workflow Entwicklung Gestaltungsstandards

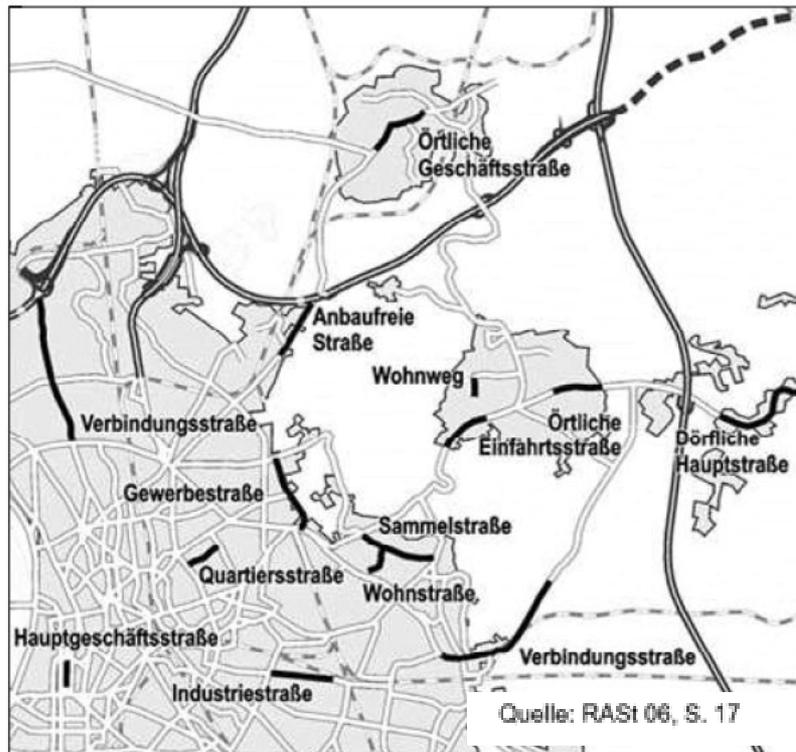
1. Analyse der Städtebaulichen Situation des Siedlungsbereiches (z.B. Lage in Kernstadt, Stadtrand); Anforderungen aus Regelwerken

2. Abgleich mit den Nutzungsansprüchen (bauliche und geometrische Mängel, wie zum Beispiel zu geringe Breiten)

3. Definition von Vorschlägen für den Um- und Ausbau

1. Ausgangsbasis: Analyse der Städtebaulichen Situation

- Bezug zu den Siedlungsbezirken
- Siedlungsbereiche relativ inhomogen
- Unterschiede auch zwischen der Kernstadt und den peripheren Ortsteilen



Die typischen Entwurfssituationen von Stadtstraßen laut Regelwerk

1. Ausgangsbasis: Analyse der Städtebaulichen Situation ...Siedlungsbezirke aus VEP beachten

Verkehrsbezirke

Kernstadt (inkl. OT Sachsenhausen)

- ⊙ Tiergartensiedlung
- ⊙ Sachsenhausen
- ⊙ Friedenthal
- ⊙ Eintracht Orania
- ⊙ Eichendorff-Siedlung
- ⊙ Eden
- ⊙ Chausseestraße
- ⊙ Nord-Ost
- ⊙ Zukunft
- ⊙ Friedenthaler Brücke
- ⊙ Mittelstadt Nord
- ⊙ Neustadt-Nord
- ⊙ Altstadt
- ⊙ Altstadt-Süd
- ⊙ Mittelstadt-Süd
- ⊙ Neustadt-Süd
- ⊙ Bernauer Straße
- ⊙ Weiße Stadt
- ⊙ Robert-Koch-Straße
- ⊙ Süd-Zentralbereich
- ⊙ Oranienburg-Süd
- ⊙ Annahof-Wilhelmsthal
- ⊙ Teerofen
- ⊙ Anglersiedlung

Germendorf

- ⊙ Germendorf

Lehnitz

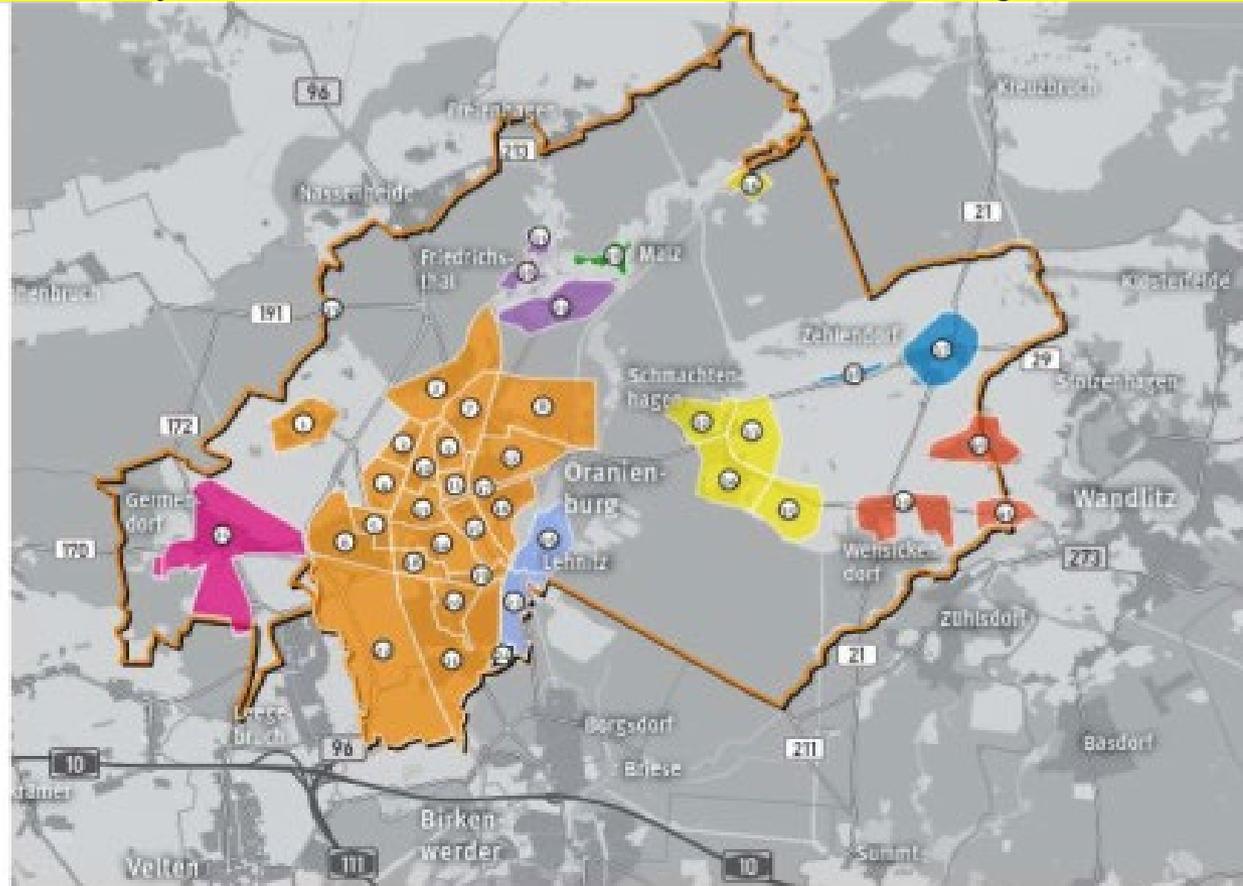
- ⊙ Lehnitz-Nord
- ⊙ Lehnitz-Süd

Malz

- ⊙ Malz

Friedrichsthal

- ⊙ Friedrichsthal
- ⊙ Neu-Friedrichsthal
- ⊙ Dameswalde



Schmachtenhagen

- ⊙ Schmachtenhagen-West
- ⊙ Schmachtenhagen-Mitte
- ⊙ Schmachtenhagen-Süd
- ⊙ Schmachtenhagen-Ost
- ⊙ Bernöwe

Zehlendorf

- ⊙ Zehlendorf
- ⊙ Schmachtenhagener Straße

Wensickendorf

- ⊙ Wensickendorf
- ⊙ Trifweg
- ⊙ Rahmer See



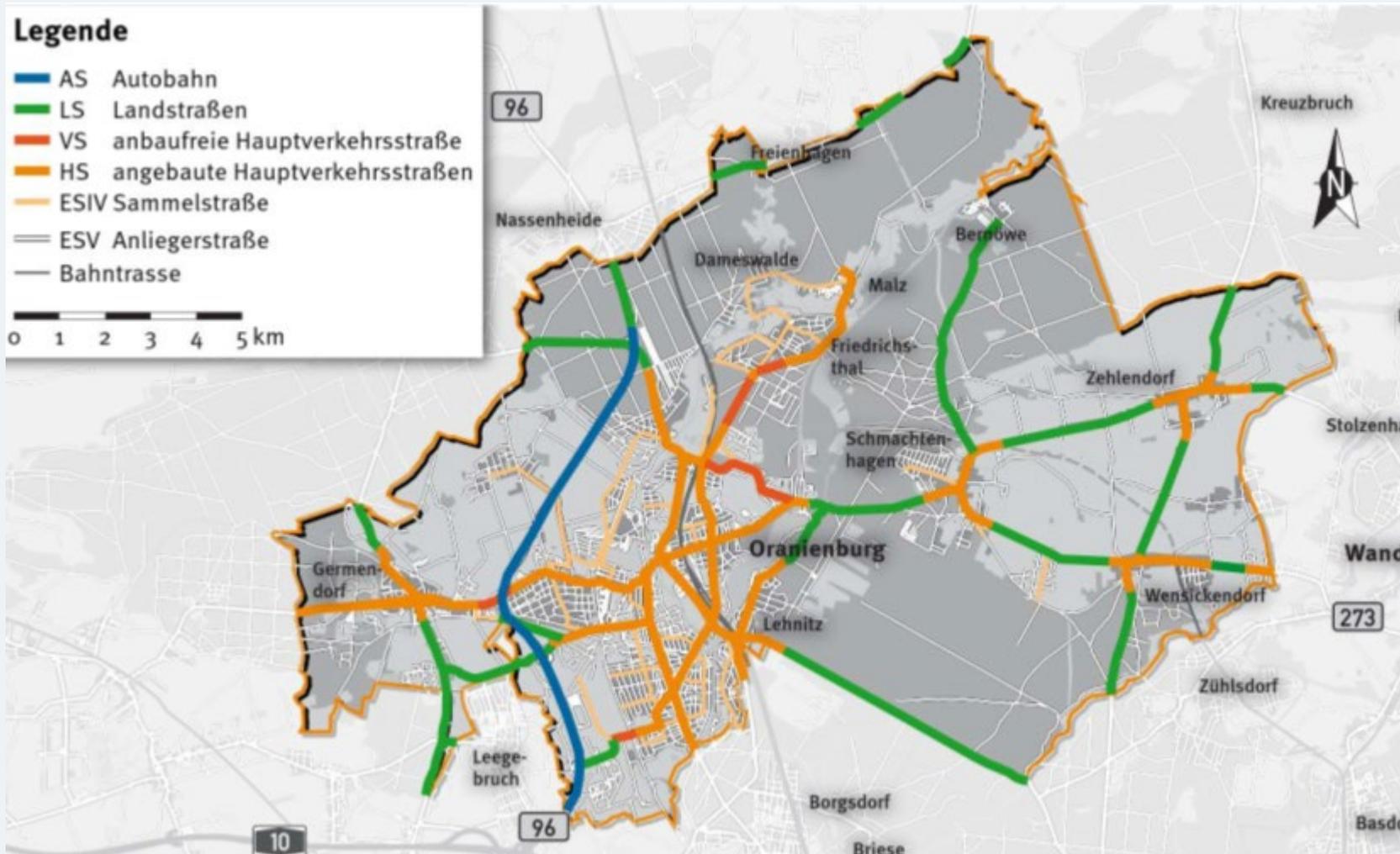
Abbildung 4-3

Siedlungsbezirke der Stadt Oranienburg

2. Abgleich mit den Nutzungs- und Gestaltungsansprüchen

- Durchschnittliche Verkehrsstärken, Mischverkehr (noch) verträglich?
- Straßenraumbreite und Straßenraumproportionen (Städtebauliche Situation)
- Ausbau unter Beachtung finanzielle Rahmenbedingungen (Ausbau möglichst wirtschaftlich und angemessen)

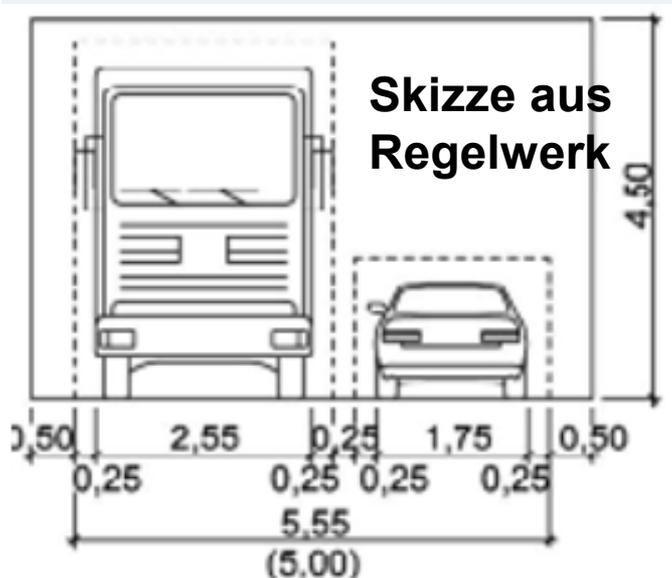
2. Abgleich mit den Nutzungs- und Gestaltungsansprüchen ...Netzfunktion?



3. Gestaltungsvorschläge

...grundlegende Überlegungen

- Misch- /KFZ-Verkehrsfläche im Regelfall 5,05 m breit
- Entwässerung in straßenbegleitend anzulegende Mulden
- Verringerung eines Konfliktpotentials durch Maßnahmen bei „langen“ geraden Abschnitten wie z.B. Versatz der Fahrbahn, Einengungen vorsehen (verkehrsrechtliche Situation Tempo 30-Zone beachten)



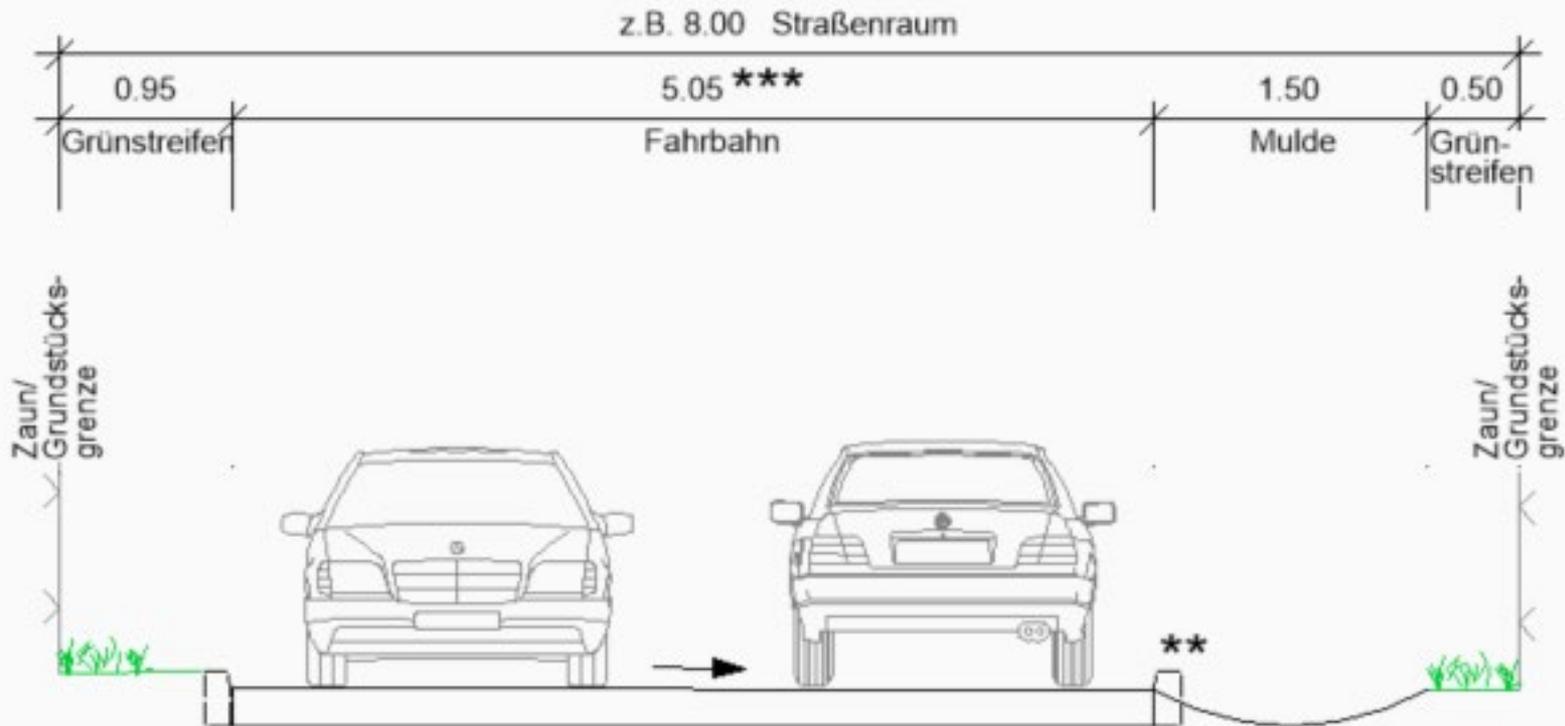
Herleitung Fahrbahnbreite:

- Breite Bemessungs-Pkw 1,75 + 0,25 m (nur ein Spiegel)
 - Breite Bemessung-LKW 2,55 + 0,25 + 0,25 m
- ...in Summe 5,05 m!

3. Gestaltungsvorschläge

...Vier Regellösungen

Wohnweg WW 1



3. Gestaltungsvorschläge

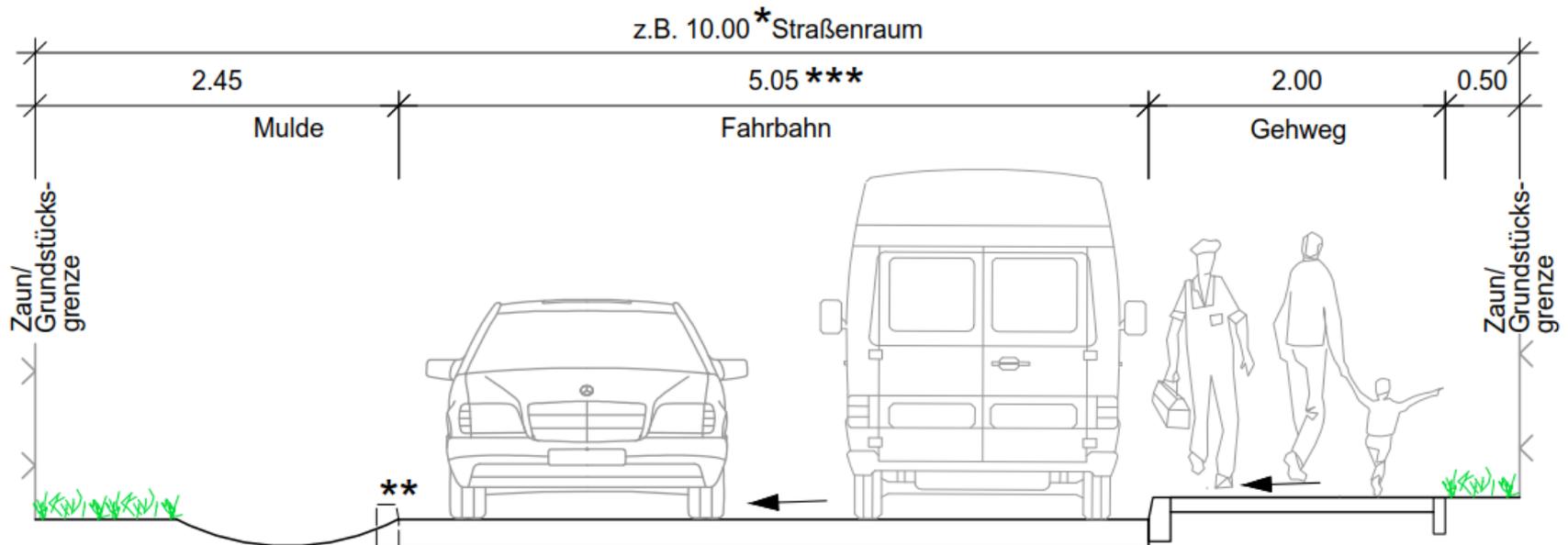
...Vier Regellösungen für Wohnwege und Wohnstraßen



3. Gestaltungsvorschläge

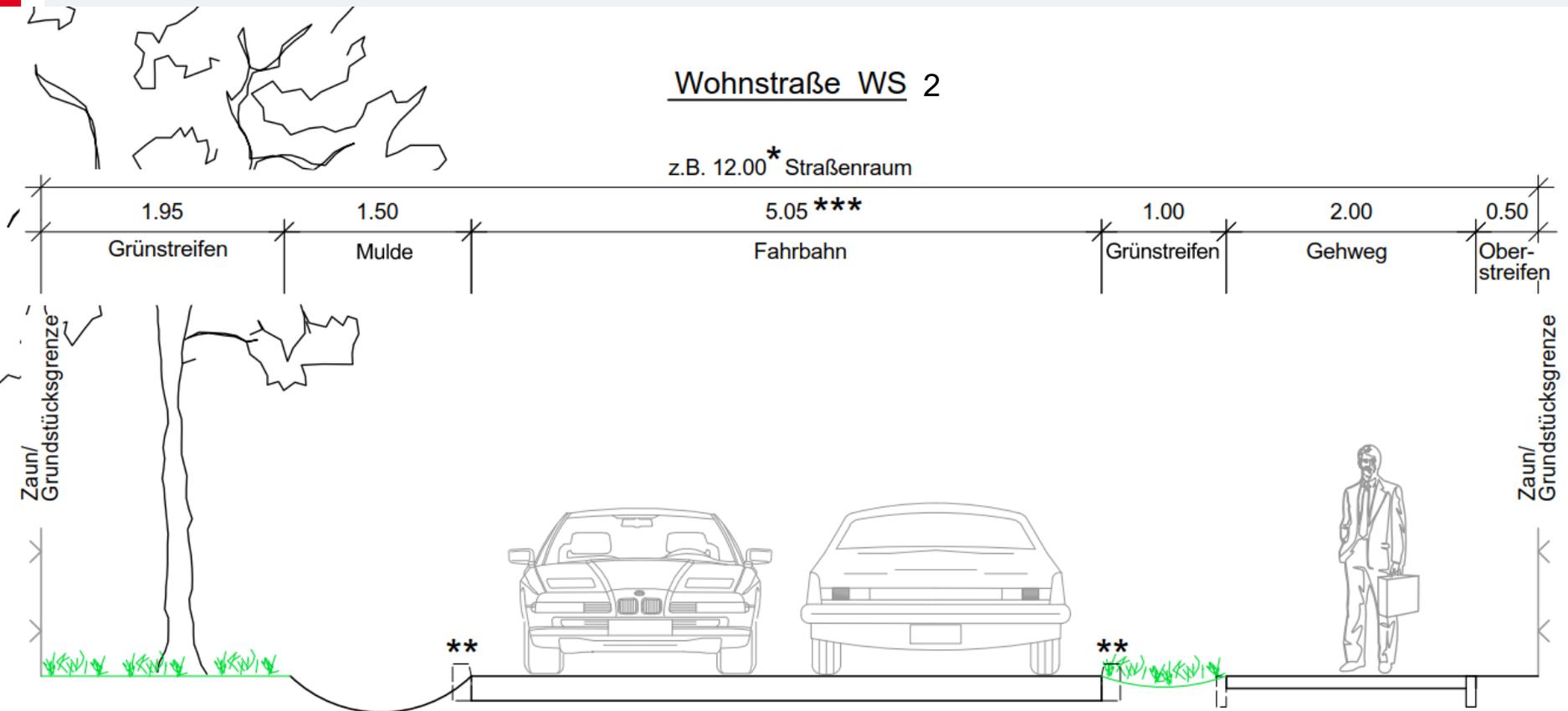
... Vier Regellösungen für Wohnwege und Wohnstraßen

Wohnstraße WS 1



3. Gestaltungsvorschläge

... Vier Regellösungen für Wohnwege und Wohnstraßen



3. Gestaltungsvorschläge

... Vier Regellösungen für Wohnwege und Wohnstraßen



3. Gestaltungsvorschläge

... Vier Regellösungen für Wohnwege und Wohnstraßen



3. Gestaltungsvorschläge

... Sammelstraßen



1. **Ermittlung Zustand, Bewertung und Prioritätenliste**
2. **Erläuterungen der Gestaltungsstandards**
3. **Instandsetzungsleitfaden unbefestigte Straßen**
4. **Ergebnisse der Beteiligung der Bürger**

Grundsätzliches:

- Bei den „unbefestigten Straßen“ handelt es sich im eigentlichen Sinne um Verkehrsflächen, die keine gebundene Befestigung besitzen
- vorhandenen Tränkdecken den „unbefestigten Straßen“ zugerechnet
- Leitfaden dient als Hilfe für die Bauvorbereitung und Planung der Finanzierung

Grundsätzliches:

Nachteile der ungebundenen Befestigung:

Für den motorisierten Verkehr:

- Fahrkomfort/Rollwiderstand und Kraftstoffverbrauch
- Staub- und Lärmemissionen

Für Fußgänger und Radfahrer

- Nachteile für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (z.B. Rollator- und Rollstuhlnutzer...und auch Nutzer von Kinderwagen)
- Radverkehr wird beeinträchtigt (mangelnder Fahrkomfort, Risiko von Stürzen und von Schäden an der Bereifung)

Aus diesen Gründen ist die ungebundene Bauweise keine Regelbauweise und auch nicht im deutschen Straßenbauregelwerk verankert!

Unterschiedlicher Ansatz des Gebrauchswertes für Nutzergruppen:

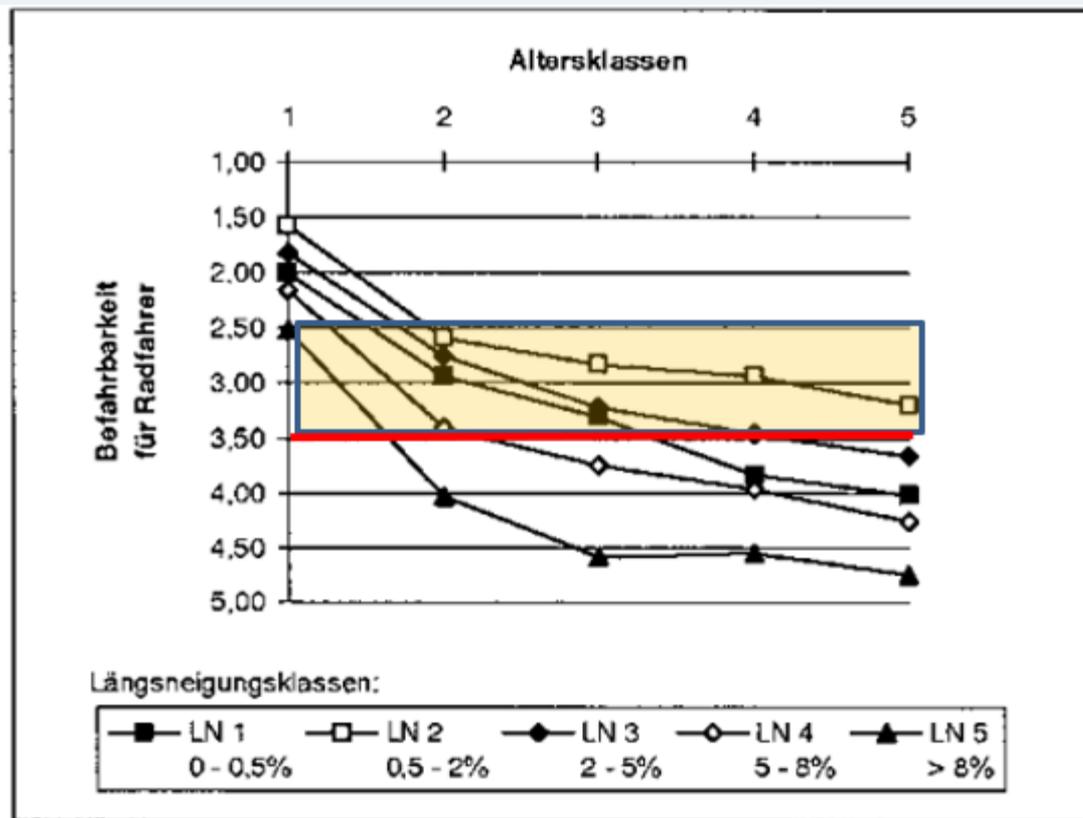
Arbeitspapier des bayrischen Landwirtschaftsministeriums*:

„....Indexwerte des Gebrauchswertes ungebundener Befestigungen für Fußgänger um im Mittel 15 %, der für Straßenfahrzeuge um i. M. 30 % und der für Radfahrer um i. M. 45 % schlechter als für landwirtschaftliche Fahrzeuge“

*„Langzeitverhalten und Einsatzkriterien von ungebundenen Standardbauweisen in der Ländlichen Entwicklung“

Gebrauchswert landwirtsch. Fahrzeuge	Gebrauchswert		
	Fußgänger	Straßenfahrzeuge	Radfahrer
1,0	1,2	1,3	1,5
2,0	2,3	2,6	3,0
2,5	2,9	3,3	3,8
3,0	3,5	3,9	4,5
3,5	4,0	4,6	5,0
4,0	4,6	5,0	5,0
4,5	5,0	5,0	5,0

Unterschiedlicher Ansatz des Gebrauchswertes für Nutzergruppen...



AKL 1	Alter der Befestigung	unter 5 Jahre
AKL 2	"	5 bis unter 10 Jahre
AKL 3	"	10 bis unter 15 Jahre
AKL 4	"	15 bis unter 20 Jahre
AKL 5	"	20 und mehr Jahre

Schadensbilder:



Schadensbilder:



Schadensbilder:



Grundsätzlich wurden Ausschlussbedingungen festgestellt!

- u.a. „**Ungebundene Befestigungen sind weniger geeignet für Strecken, die durch stärkeren und schnellen Pkw-Verkehr und/oder durch schweren landwirtschaftlichen Verkehr beansprucht werden**“

„Werden trotz der genannten Ausschlußbedingungen ungebundene Befestigungen gewählt, dann ist nach relativ kurzen Zeitspannen mit einer Minderung des Gebrauchswertes und mit höheren Erhaltungsaufwendungen zu rechnen.“

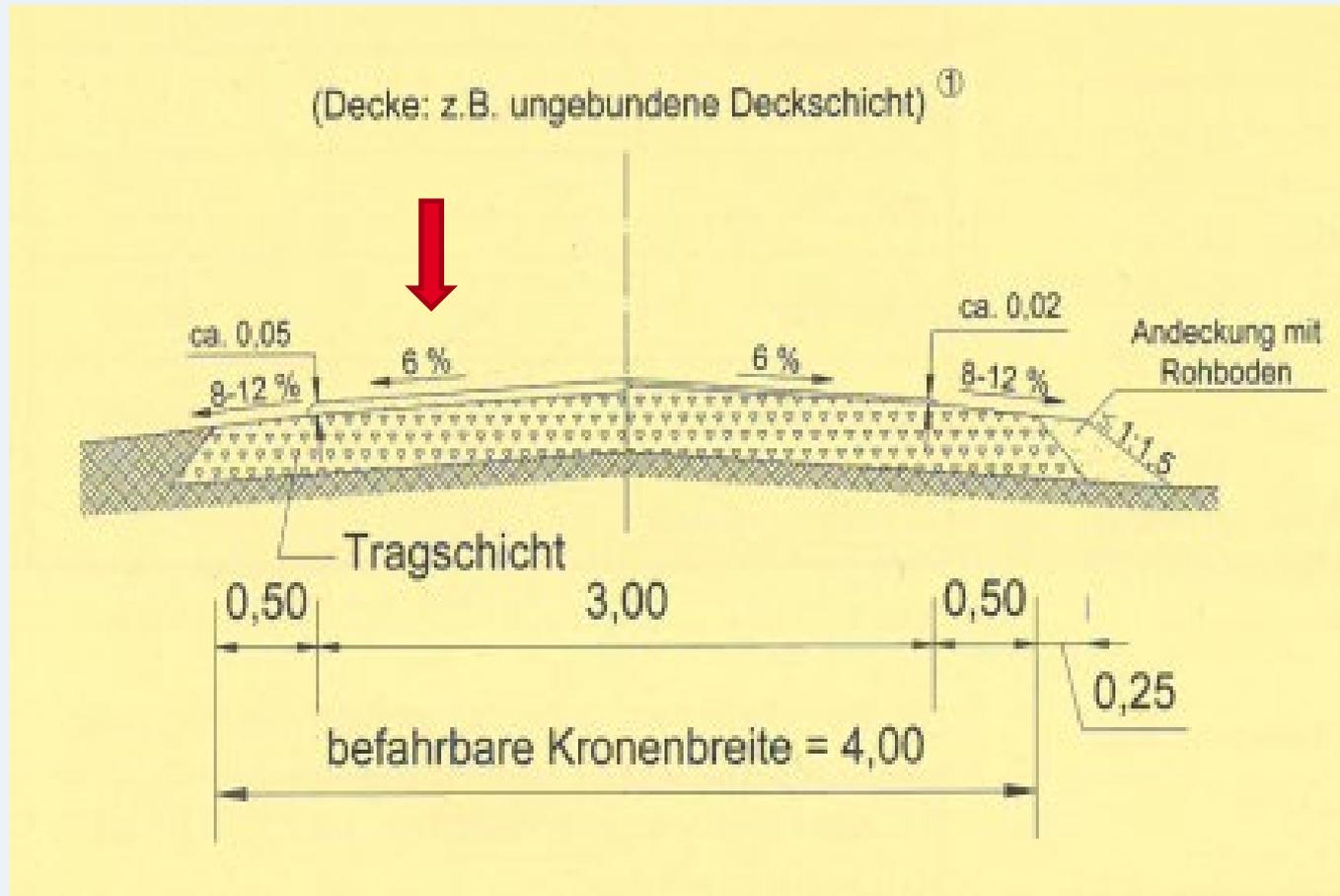
Bautechnische Hinweise

- beidseitige Mulden, mindestens 1,50 m breit
- sollte es der Straßenraum ermöglichen, dann sind die Mulden breiter herzustellen
- mehrlagigen Bauweise, Gebrauchswert einer einlagigen Befestigung wurde dort mit ca. 20% bewertet

Als Orientierung sollten gemäß den **RLW** die unbefestigten Verkehrsflächen wie folgt hergestellt werden:

- 3 bis 5 cm Deckschicht aus Kiessand/Splitt-Sand-Gemisch,
- mind. 25 cm Schottertragschicht

Bautechnische Hinweise



Betriebswirtschaftliche Hinweise

- Abgrenzung der betrieblichen und baulichen Erhaltung

Systematik der Straßenerhaltung

Straßenerhaltung	betriebliche Straßenerhaltung	Straßenkontrolle
		Straßenwartung (betriebliche Straßenunterhaltung)
	bauliche Straßenerhaltung	Straßeninstandhaltung (bauliche Straßenunterhaltung)
		Straßeninstandsetzung
		Straßenerneuerung

*Bsp. Kosten: Szenario „Erneuerung bei Schwellenwert (3,5)“
(Herstellkosten, Brutto) aus Leitfaden Bayern:*

Handlungsalternative	LN 1	LN 2	LN 1	LN 2	LN 1	LN 2
Erneuerung	0 -0,5 %	0,5-2,0%	0 -0,5 %	0,5-2,0%	0 -0,5 %	0,5-2,0%
	[DM/m ²]	[DM/m ²]	[Euro/m ²]	[Euro/m ²]	[Euro/m ²]	[Euro/m ²]
	Stand 1992	Stand 1992	Stand 1992	Stand 1992	Stand 2019	Stand 2019
Erneuerung "V"	55,48	41,74	28,37	21,34	42,57	32,03

Rahmenterminplan

	Jahr												
Maßnahme	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Bauliche Erhaltung													
Erneuerung													

„Erneuerung“: Erneuerung in ungebundener Befestigung

Derzeitiger Aufwand der Stadt

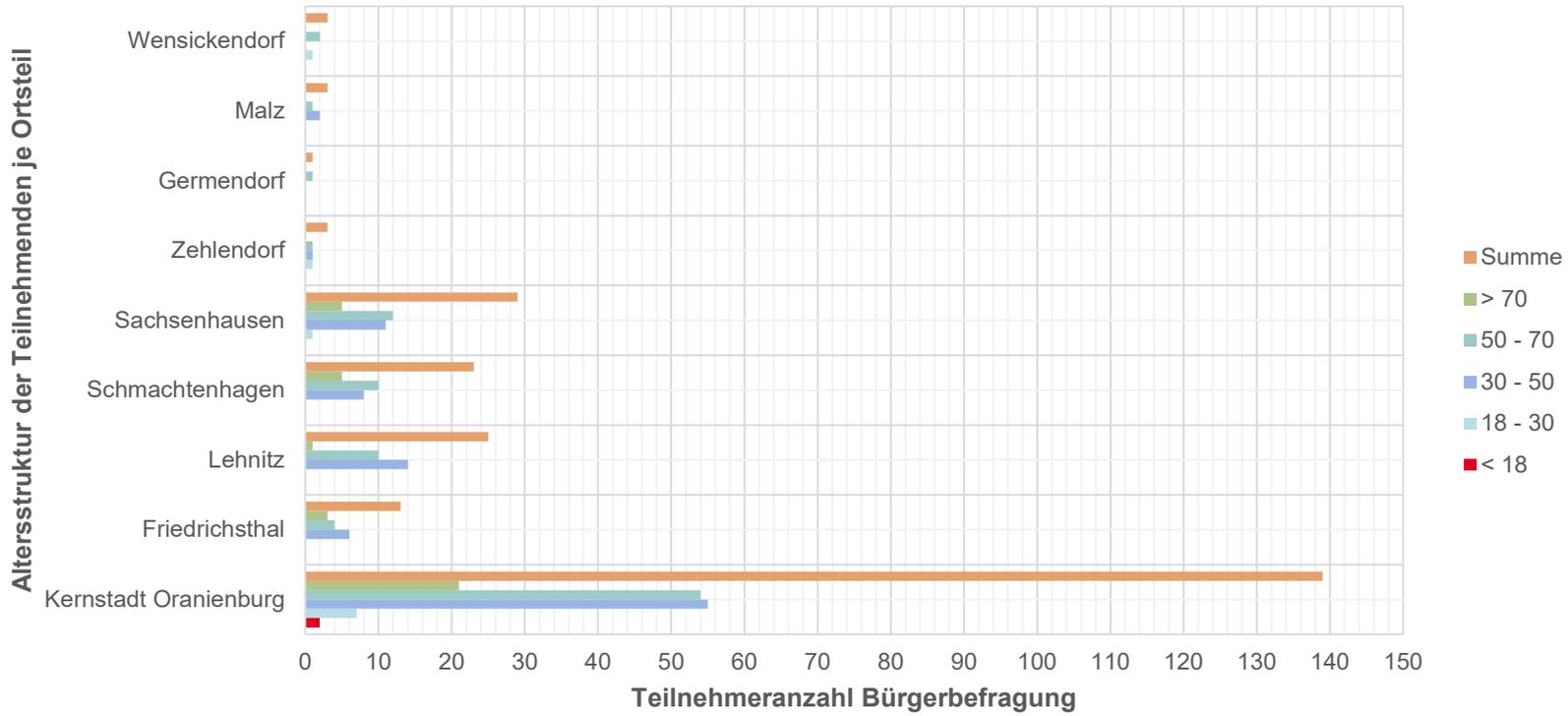
- *Betriebliche Erhaltung durch den Stadthof: ca. 0,05 €/m² pro Jahr*
- *Bauliche Erhaltung durch Vergaben: ca. 3,78 €/m² im Durchschnitt der hergestellten Flächen, Zeitraum 2015 – 2020 ca. 300.000 m², damit ca. 60 km Strecke baulich erhalten*

Fazit - Handlungsempfehlung:

- *Erhöhte Anstrengungen zur Verbesserung der Qualität der ungebunden befestigten Straßen sind nötig*
- *Bautechnische Standards wie mehrlagiger Einbau, Mulden und profilgerechte Lage sind strikt zu beachten*
- ***Alternative: grundhafter und befestigter Ausbau?!***

1. **Ermittlung Zustand, Bewertung und Prioritätenliste**
2. **Erläuterungen der Gestaltungsstandards**
3. **Instandsetzungsleitfaden unbefestigte Straßen**
4. **Ergebnisse der Beteiligung der Bürger**

Diagramm 1: Übersicht Bürgerbeteiligung



Wer hat sich beteiligt?

- 239 Bürger/-innen haben sich an der Umfrage beteiligt
- größte Beteiligung aus Oranienburg (Kernstadt) mit 139 Beteiligungen
- Auswertung erfolgte getrennt nach Alter und Wohnort
- Ankündigung Webseite und Amtsblatt Zeitraum April-Mai 2020
- Meldung online oder analog möglich

Altersgruppen:

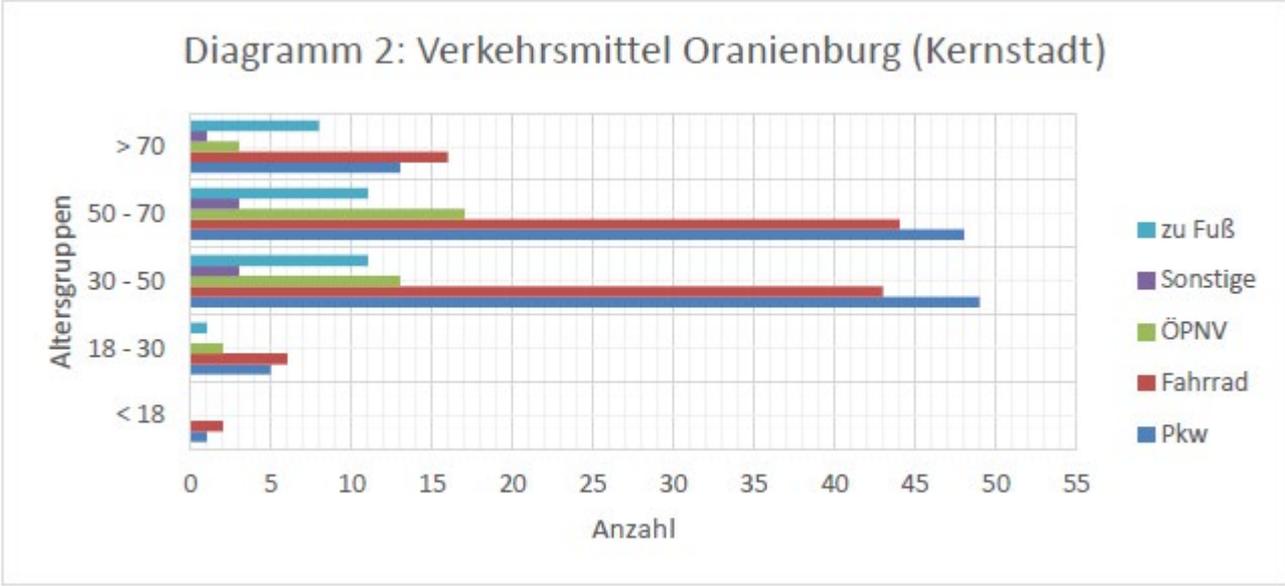
1. Unter 18 Jahre
2. Zwischen 18 und 30 Jahren
3. Zwischen 30 und 50 Jahren
4. Zwischen 50 und 70 Jahren
5. Über 70 Jahre

Was wurde gefragt?

- Welche Verkehrsmittel werden genutzt?
- Wie wird die aktuelle Verkehrssituation empfunden?
- Wie zufriedenstellend ist der aktuelle Zustand der Straße?
- Wie wird die Situation der Schulwege empfunden?
- Wie wird der ÖPNV empfunden?

Was wurde gefragt?

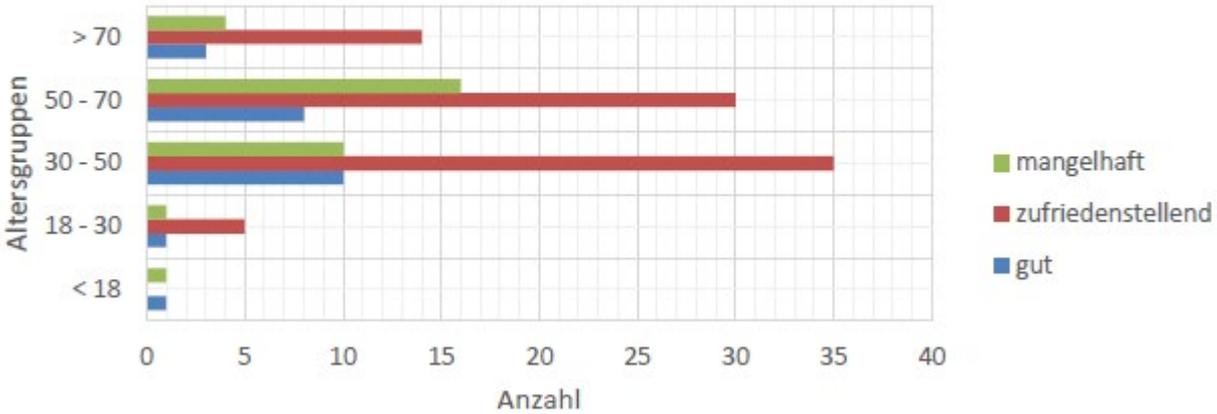
- Welche Ausbauwünsche gibt es?
- Welche Straßenbefestigung liegt aktuell vor?
- Wie wird der Ausbauzustand empfunden?
- Welche Veränderungswünsche gibt es?
- Wie hoch ist die Dringlichkeit des Straßenausbaus?
- Wie hoch ist die Bereitschaft die Ausbaubeiträge zu zahlen?



	< 18	18 - 30	30 - 50	50 - 70	> 70
Pkw	1	5	49	48	13
Fahrrad	2	6	43	44	16
ÖPNV	0	2	13	17	3
Sonstige	0	0	3	3	1
zu Fuß	0	1	11	11	8

Diagramm 2: Verkehrsmittel in Oranienburg (Kernstadt)

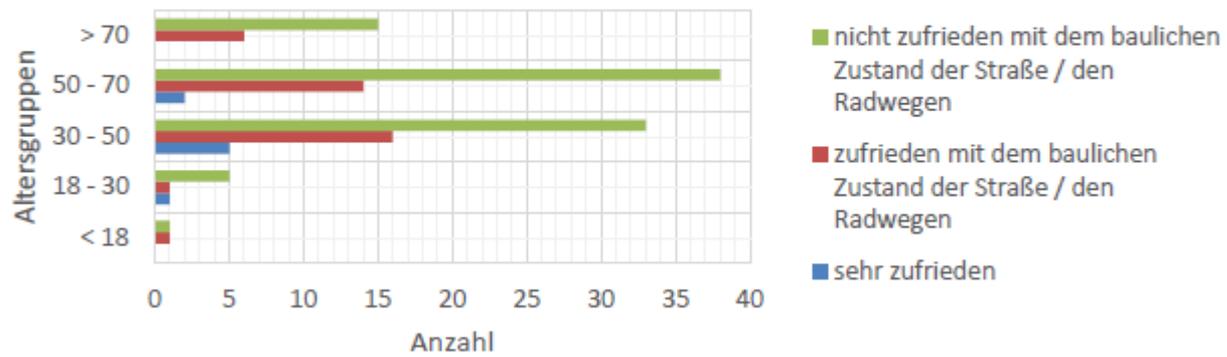
Diagramm 3: Empfinden der aktuellen Verkehrssituation Oranienburg (Kernstadt)



	< 18	18 - 30	30 - 50	50 - 70	> 70
gut	1	1	10	8	3
zufriedenstellend	0	5	35	30	14
mangelhaft	1	1	10	16	4

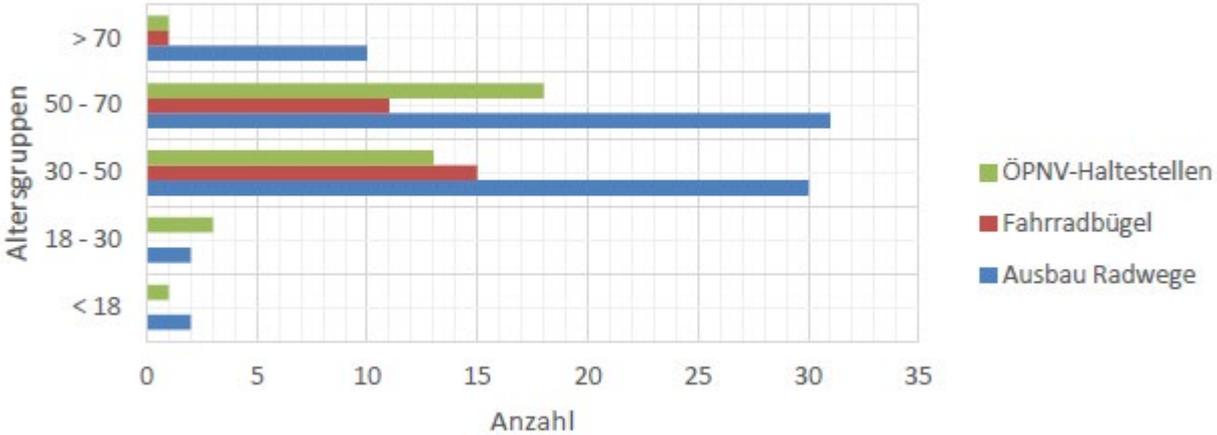
Diagramm 3: Empfinden der aktuellen Verkehrssituation Oranienburg (Kernstadt)

Diagramm 4: Zufriedenheit Zustand Straße/Radwege in Oranienburg (Kernstadt)



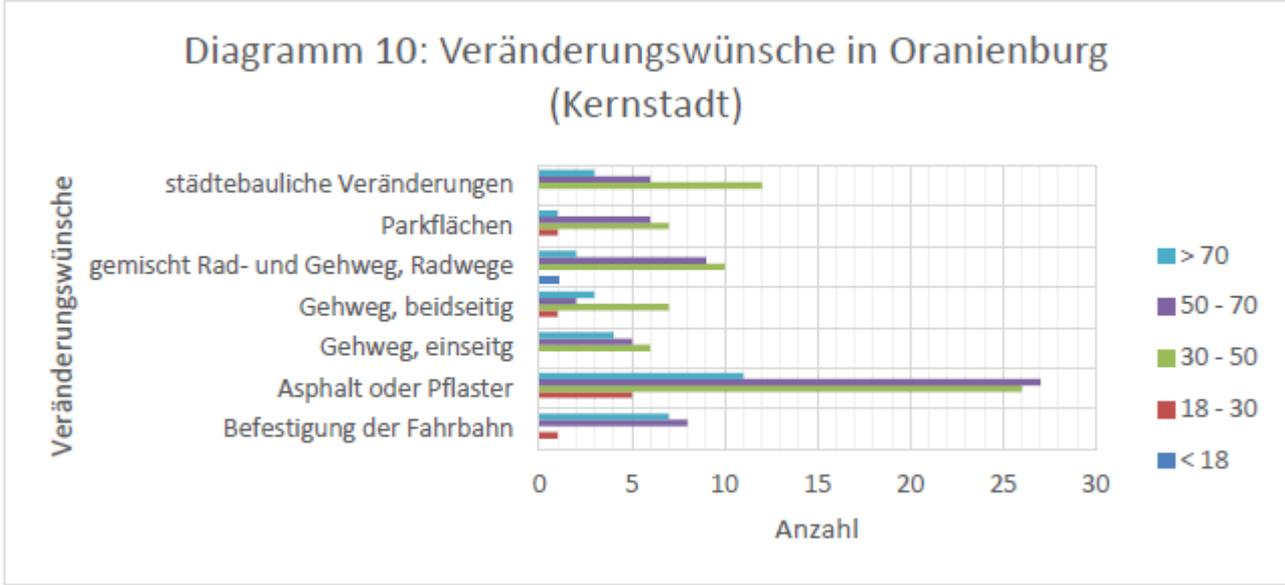
	< 18	18 - 30	30 - 50	50 - 70	> 70
sehr zufrieden	0	1	5	2	0
zufrieden mit dem baulichen Zustand der Straße / den Radwegen	1	1	16	14	6
nicht zufrieden mit dem baulichen Zustand der Straße / den Radwegen	1	5	33	38	15
Diagramm 4: Zufriedenheit Zustand Straße / Radwege in Oranienburg (Kernstadt)					

Diagramm 7: Ausbauwünsche in Oranienburg (Kernstadt)



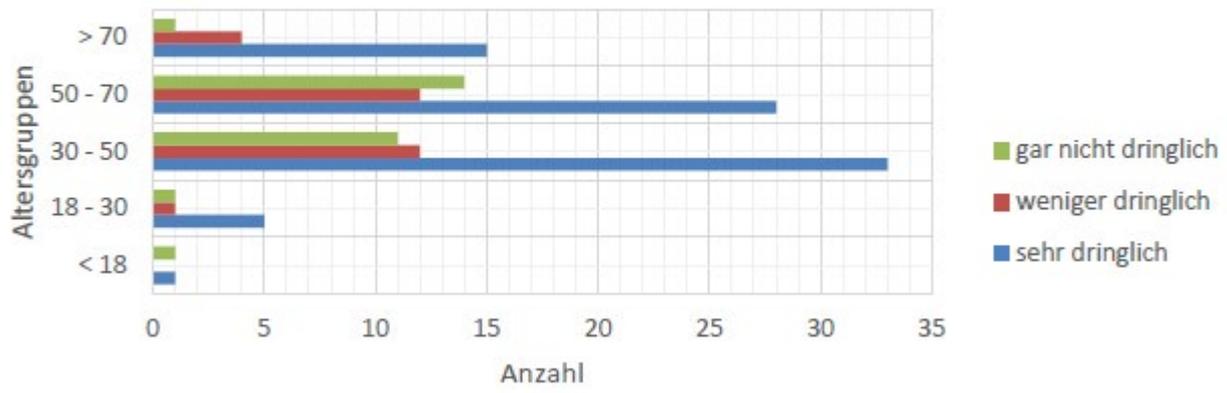
	< 18	18 - 30	30 - 50	50 - 70	> 70
Ausbau Radwege	2	2	30	31	10
Fahrradbügel	0	0	15	11	1
ÖPNV-Haltestellen	1	3	13	18	1

Diagramm 7: Ausbauwünsche in Oranienburg (Kernstadt)



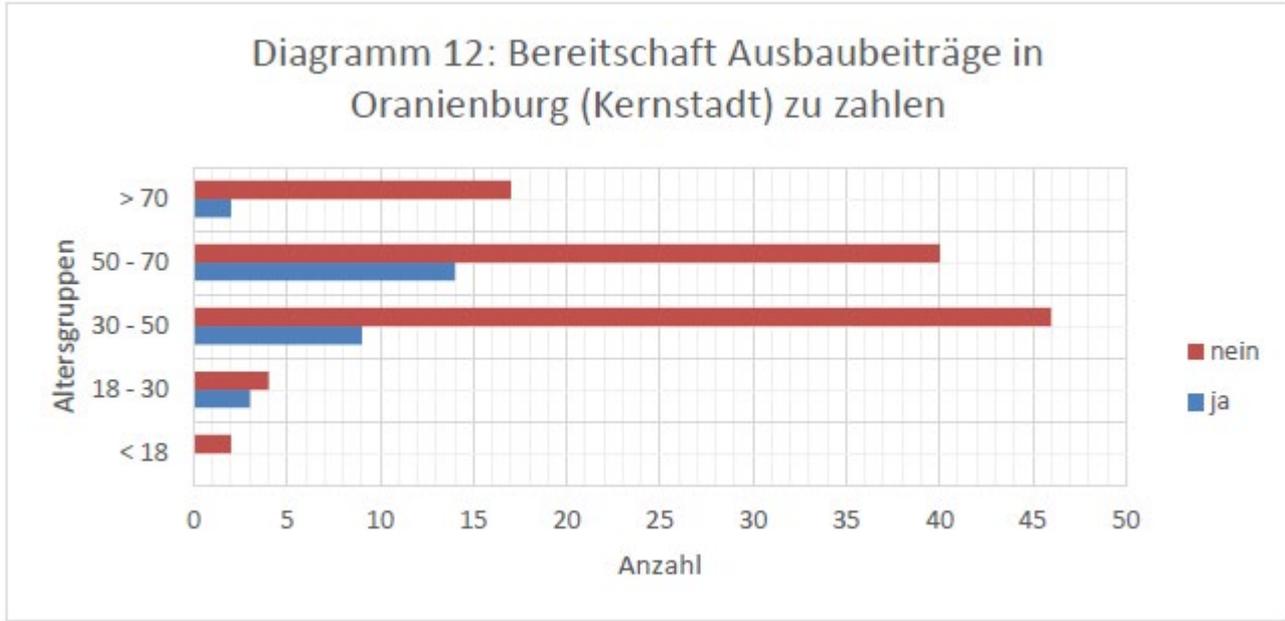
	< 18	18 - 30	30 - 50	50 - 70	> 70
Befestigung der Fahrbahn	0	1	0	8	7
Asphalt oder Pflaster	0	5	26	27	11
Gehweg, einseitig	0	0	6	5	4
Gehweg, beidseitig	0	1	7	2	3
gemischt Rad- und Gehweg, Radwege	1	0	10	9	2
Parkflächen	0	1	7	6	1
städtebauliche Veränderungen	0	0	12	6	3
Diagramm 10: Veränderungswünsche in Oranienburg (Kernstadt)					

Diagramm 11: Dringlichkeit Straßenbau in Oranienburg (Kernstadt)



	< 18	18 - 30	30 - 50	50 - 70	> 70
sehr dringlich	1	5	33	28	15
weniger dringlich	0	1	12	12	4
gar nicht dringlich	1	1	11	14	1

Diagramm 11: Dringlichkeit Straßenbau in Oranienburg (Kernstadt)



	< 18	18 - 30	30 - 50	50 - 70	> 70
ja	0	3	9	14	2
nein	2	4	46	40	17

Diagramm 12: Bereitschaft Ausbaubeiträge in Oranienburg (Kernstadt) zu zahlen

> mehr: www.schuessler-plan.de

VIELEN DANK

