

Oranienburg Diskursives Planungsverfahren Erweiterter Barocker Stadtgrundriss

Ergebnisbericht

Verfasser:

GRUPPE PLANWERK Stadtplaner Architekten Ingenieure
Bülowstraße 90, 10783 Berlin, (030) 261 35 32, mail@gruppeplanwerk.de

Projektleitung: Dipl.-Ing. Siegfried Reibetanz
Bearbeitung: Dipl.-Ing. Carsten Schwiering
Mitarbeit: Cand.-Ing. Jens Trommeshauser

bgmr Becker Giseke Mohren Richard Landschaftsarchitekten
Prager Platz 6, 10779 Berlin, (030) 214 59 59 0, info@bgmr.de

Projektleitung: Dr.-Ing. Winfried Richard
Bearbeitung: Dipl.-Ing. Till Bacherer

HL HOFFMANN-LEICHTER Beratende Ingenieure
Berliner Straße 67, 14612 Falkensee, (03322) 25 09 0, info@hoffmann-leichter.de

Projektleitung: Dipl.-Ing. Sigmar Gumz
Bearbeitung: Dipl.-Ing. Beata Schulte-Wrede

Ingenieurbüro Obermeyer Wasserbau Wasserwirtschaft
Helmholtzstraße 17, 14467 Potsdam, (0331) 270 70 43, prof-obermeyer@t-online.de

Projektleitung: Prof. Dr.-Ing. Ludwig Obermeyer
Bearbeitung: Dipl.-Ing. Wolfram Müller

Federführung für die Gutachtergruppe: GRUPPE PLANWERK

Auftraggeber:

Stadt Oranienburg, vertreten durch die BIG-Städtebau, Treuhänderischer Sanierungsträger der Stadt Oranienburg, Regionalbüro Perleberg, Wollweberstraße 20, 19348 Perleberg, (03876) 79 89 0,

Projektsteuerung und Koordinierung: Klaus-Dieter Steuer

Berlin / Falkensee / Potsdam, 23.01.2004

Inhalt

0. Vorbemerkung zum Verfahren	4
1. Qualitätspotenziale und Entwicklungsorientierung.....	6
1.1 Funktion des Planungsgebietes für die Gesamtstadt und den Verflechtungsraum	6
1.2 System Landschaft, Freiräume der Stadt und Schloss	6
1.3 Perspektive Schlosspark	9
1.4 Denkmalpflegerische Bezüge.....	11
1.5 Verkehrswege / Straßennetz.....	11
1.6 Fuß- und Radwegesystem	12
1.7 Wasserstände und Durchflüsse der Oranienburger Havel.....	12
1.8 Qualität der Oranienburger Havel	13
1.9 Neugestaltung der Havelufer.....	14
1.10 Wassersport / Wassertourismus.....	15
2. Leitbild und Vision	15
3. Konzepte öffentliche Straßen und Plätze	16
3.1 Schlossplatz	16
3.1.1 Neuordnung der Verkehrsflächen im Bereich des Schlossplatzes, verkehrsfunktionale Erschließung	17
3.1.2 Verlegung und Neubau der Schlossbrücke.....	18
3.1.3 Durchfahrtshöhen Schlossbrücke	19
3.1.4 Platzraumbildung und räumliche Fassung	19
3.1.5 Gestaltung Schlossplatz	20
3.1.6 Denkmal „Die Anklagende“	21
3.1.7 Ostflügel	21
3.2 Grundlagen der Straßengestaltung.....	21
3.3 Konzept Berliner Straße	22
3.4 Konzept Breite Straße	22
3.5 Konzept Havelstraße	22
3.6 Maßnahmen Poststraße	22
3.7 Konzept dritte Achse	23
4. Freiraumstrukturkonzept	23
4.1 Gestalterische Orientierung Schlosspark als touristischer Anziehungspunkt	24
4.2 Gestaltung Entree Schlosspark und Umfeld Schloss / Stadtverwaltung.....	25
4.3 Entwicklung Stadt- und Landschaftsraum der Havel	26
4.4 Umgestaltung Vorplatz Landratsamt und Luise-Henriette-Steg.....	26
4.5 Entwicklung „grüner“ Verbindungen als Fuß- und Radwegenetz.....	27
4.6 Anbindung an Kanäle und Seen.....	27
4.7 Bollwerk	28
5. Konzept ruhender Verkehr.....	28
6. Nutzungskonzept	29
7. Prioritäten	30
8. Perspektive Landesgartenschau „Rund um das Schloss“	30
9. Maßnahmen Kosten und Finanzierung.....	30

Kartenverzeichnis

Karte 1	Funktionsgliederung
Karte 2	Die barocke Schlossanlage und ihre Achsen
Karte 3	Baumbestand
Karte 4	Historische Bezüge
Karte 5	Varianten Verkehrsführung
Karte 6	Fuß – und Radverkehr (Vorhandene Führung)
Karte 7	Fuß – und Radverkehr (Geplante Hauptverkehrsachsen)
Karte 8	Fuß – und Radverkehr (Vorschlag für bauliche Maßnahmen)
Karte 9	Fuß – und Radverkehr (Vorschlag für Beschilderungsmaßnahmen)
Karte 10	Fuß – und Radverkehr (Führung des Radverkehrs nach Umsetzung)
Karte 10a	Verkehrsführung im Bereich Schlossplatz
Karte 10b	Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr auf der B273 im Untersuchungsgebiet
Karte 11	Wasserstraßen in Oranienburg
Karte 12	Leitbild Tourismus und Freizeit
Karte 13	Entwurf 1:1000
Karte 14	Entwurf öffentlicher Raum 1:500
Karte 15	Schnitte im Platzbereich
Karte 16	Brückenkonstruktion und Gestaltung Bootsanlegestelle Schlossplatz
Karte 17	Platzraumbildung Schlossplatz
Karte 18	Bebauungsabwicklung Platz
Karte 19	Oberflächen / Beläge
Karte 20	Straßenraumgestaltung – Regelquerschnitte
Karte 21	Straßenraumgestaltung – Simulation vorher / nachher
Karte 22	Stellplatzauslastung
Karte 23	Varianten für die Abschätzung der Stellplatznachfrage
Karte 24	Nutzungskonzept
Karte 25	Simulation der ehemaligen Fassaden nach Bauakte
Karte 26	Bebauung und Straßenräume – Proportion und Maßstäblichkeit
Karte 27	Eigentümer
Karte 28	Umsetzung nach Prioritäten
Karte 29	Standortperspektive Landesgartenschau Oranienburg 2009
Karte 30	Maßnahmenübersicht

0. Vorbemerkung zum Verfahren

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse des diskursiven Planungsverfahrens für den `Bereich Erweiterter Barocker Stadtgrundriss´ der Stadt Oranienburg zusammen. Dieses Verfahren wurde von den Verfassern des Berichtes in enger Absprache mit der Stadt Oranienburg von August 2003 bis Dezember 2003 durchgeführt.

Nachdem seit Anfang der 90er Jahre mehrere planerische Versuche, die im 2. Weltkrieg stark zerstörte historische Mitte Oranienburgs – der Bereich rund um das Schloss - wieder aufleben zu lassen, fehlgeschlagen waren, entschied sich die Stadt gemeinsam mit dem Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg, ein diskursives Planungsverfahren in Form eines konzertierten Planungsschrittes durchzuführen. Mit diesem besonderen Verfahren sollten möglichst viele Vertreterinnen und Vertreter von betroffenen Ämtern, Behörden, der Politik und wichtiger Institutionen an einem gemeinsamen, streng ergebnisorientierten Planungsschritt beteiligt werden. Verfahrensziel des Prozesses war, dass die im Konsens zu entwickelnden Ziele und Maßnahmen in möglichst großer Mehrheit mitgetragen werden können. Es sollte eine fachlich und politisch tragfähige konzeptionelle Basis als Grundlage für weitere unmittelbar anschließende Realisierungsprojekte erlangt werden.

Im Vorfeld des Verfahrens waren von der Stadt, dem Ministerium und beratenden Büros der Fachplanungen Architektur/Städtebau (Büro Eichstädt + Emge), Freiraumplanung (Büro Rose Fisch) und Verkehrsplanung (Büro StadtPlan) für den Bereich `Erweiterter Barocker Stadtgrundriss´ bereits eine Reihe von Untersuchungen erarbeitet worden, die Rahmenbedingungen für die gutachterliche Aufgabenstellung abgaben. In einem europaweiten Vergabeverfahren nach VOF erhielt die hier berichtende Gutachtergruppe den Auftrag für Planungen im Rahmen des diskursiven Verfahrens. Die Gutachtergruppe setzt sich zusammen aus dem Büro GRUPPE PLANWERK (Stadtplaner Architekten Ingenieure, federführend), dem Büro bgmr (Landschaftsarchitekten), dem Büro HOFFMANN-LEICHTER (Beratende Ingenieure) und dem Ingenieurbüro Obermeyer (Wasserbau Wasserwirtschaft) sowie Prof. Dr.-Ing. D. Machule von der TU Hamburg Harburg, der die Moderation des Verfahrens übernahm.

Im Planungsprozess fanden drei ca. sechsstündige moderierte Arbeitstreffen der Gutachtergruppe mit Beteiligten aus Verwaltung, Wirtschaft und Politik in Workshopform statt. An diesen nach Inhalt und Ablauf genau vorbereiteten Arbeitstreffen arbeiteten jeweils rd. 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmer zusammen. Zwischen den Arbeitstreffen war von der Gutachtergruppe eine durchaus außergewöhnlich knapp terminierte, konzentrierte Arbeit gefordert, um die jeweiligen Ergebnisse einzuarbeiten und umzusetzen.

Das erste Arbeitstreffen am 19.08.03 galt der Einführung in das Verfahren. Es wurden die Rahmenbedingungen vorgestellt und diskutiert sowie Ideen, Anregungen und Hinweise für die Entwicklung des Planungsbereiches und für die weitere planerische Bearbeitung durch die Gutachtergruppe zusammengetragen.

Das zweite Arbeitstreffen am 25.09.03 diente der Vorstellung und Erörterung der auf der Ergebnisgrundlage des ersten Workshops von der Gutachtergruppe zwischenzeitlich erarbeiteten Grundlagen und Konzeptideen. Nach einer Diskussion mit kritischen Hinweisen, Anregungen, Ideen und Vorschlägen stimmten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mehrheitlich den vorgestellten Arbeitsergebnissen zu. Sie wurden dem Ergebnis des Workshops entsprechend bis zum dritten Treffen von der Gutachtergruppe überarbeitet.

Auf dem dritten Arbeitstreffen am 30.10.03 wurden die vertieften und überarbeiteten Konzepte vorgestellt und ausführlich diskutiert. Einige Anregungen dieses letzten Treffens sollten bis zur Fertigstellung des Ergebnisberichtes im Dezember 2003 durch die Gutachtergruppe eingearbeitet werden. Das Plenum stimmte abschließend positiv darin überein, die Ergebnisse der gemeinsamen Arbeit im diskursiven Planungsverfahren der Stadt Oranienburg als Grundlage für ihr weiteres Handeln zu empfehlen.

Alle Inhalte der vorgestellten und diskutierten gutachterlichen Bearbeitung, alle bei den drei Arbeitstreffen gegebenen Hinweise, Anregungen, Ideen und Vorschläge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowie alle Abstimmungs- und Konsensergebnisse wurden vollständig und genau protokolliert, zur Kenntnis und zur Kontrolle zugesandt und dann im Plenum verabschiedet. Im Anhang der drei Protokolle fanden sich in verkleinerter Form alle von der Gutachtergruppe vorgestellten Pläne und Pla-

nungsgrundlagen. Mit Hilfe der Protokolle ist der Planungsprozess nachvollziehbar und die gemeinsam erarbeiteten Arbeitsergebnisse sind ablesbar.

Der vorliegende Bericht enthält in einer systematisierten und ausführlicheren Form die Planungsergebnisse, die in den Protokollen dokumentiert sind. Alle beschriebenen Bewertungen, Ziele und Maßnahmen entsprechen den von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Arbeitstreffen mitgetragenen Ergebnissen des diskursiven Planungsverfahrens. Als Information und als Dokumentation des Planungsprozesses sind die Protokolle im Anhang des vorliegenden Endberichts nochmals beigefügt. Bei der Bearbeitung des Endberichts wurde auf die Darstellung ausführlicher Analysen und ihrer Ergebnisse verzichtet. Diese liegen durch ältere Gutachten in ausreichendem Umfang vor.

Aufbau und Gliederung des Berichtes orientieren sich im Wesentlichen an der Aufgabenstellung der Stadt Oranienburg vom 11.07.2003, die der Beauftragung der Gutachtergruppe zugrunde lag.

Der vorliegende Bericht gliedert sich in einen Teil mit den textlichen Beschreibungen der Planungsergebnisse, in einen Teil mit den Karten und Plänen (verkleinert auf DIN A 4) und einen Teil mit den drei Protokollen. Die Pläne im Originalmaßstab wurden dem Auftraggeber gesondert übergeben.

Das vorgegebene Planungsgebiet gliedert sich in ein engeres und ein erweitertes Bearbeitungsgebiet. Das engere Gebiet umfasst den Bereich des Schlosses mit dem nördlich gelegenen Verwaltungsgebäude, den Schlossplatz, die südlich anschließende Barocke Stadtanlage bis zur Poststraße und den östlichen Uferbereich mit dem Parkplatz an der Fischerstraße. Dieser Bereich ist Bestandteil des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes. Das erweiterte Gebiet schließt außerdem den Schlosspark und das Areal des Landratsamtes ein. Das Gesamtgebiet hat eine Größe von rd. 20 ha. In der Bearbeitung wurde nicht zwischen engerem und erweitertem Gebiet unterschieden.

Wir danken an dieser Stelle allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Arbeitstreffen für ihre engagierte und konstruktive Mitwirkung. Der Dank gilt insbesondere auch der Stadtverwaltung der Stadt Oranienburg und der BIG-Städtebau für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit in diesem außergewöhnlichen und konzentrierten Planungsprozess. Nicht zuletzt richtet sich unser Dank aber auch an die auf den Arbeitstreffen kontinuierlich anwesenden Vertreter des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg.

Berlin, Falkensee, Potsdam
23.01.2004

1. Qualitätspotenziale und Entwicklungsorientierung

1.1 Funktion des Planungsgebietes für die Gesamtstadt und den Verflechtungsraum

Die Siedlungsentwicklung des Planungsgebietes ging vom Schloss aus. Bis 1945 war der südlich an Schloss und Schlossplatz angrenzende Siedlungsbereich mit dem Barocken Stadtgrundriss Mittelpunkt und lebendiges Zentrum der Stadt Oranienburg. Diese Innenstadt war geprägt durch eine intensive Nutzungsmischung aus Wohnen, Gewerbe, Läden, gastronomischen Einrichtungen und öffentlicher Verwaltung. Es bestanden enge räumliche und funktionale Verflechtungen zu den angrenzenden Siedlungsbereichen Alt-Bötzow, Arealen der Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts und den südlich gelegenen Einfamilienhausgebieten. Berliner Straße, Breite Straße und Bernauer Straße waren und sind bis heute die konstituierenden Erschließungsräume für Schloss und Stadtkern mit Beziehungen in die angrenzenden Stadtbereiche und nach Außen.

Infolge der starken Kriegszerstörungen und der Stadtentwicklung nach 1945 kam es zu einer starken Funktionstrennung, bei der die Barocke Innenstadt an Bedeutung verlor. Unmittelbar westlich entstanden nach Abriss der Altbebauung um den Bötzower Platz und daran anschließend ausgedehnte reine Wohngebiete zu DDR-Zeiten.

Der nordöstlich des einstigen Zentrums gelegene Bereich um die Bernauer Straße wurde nach der Wende als Hauptgeschäftsstraße entwickelt. Der Bereich der Barocken Innenstadt liegt inmitten dieser beiden Entwicklungsschwerpunkte und hat selbst heute kaum noch tragfähige Nutzungen und Strukturen für eine Entwicklung. Er wird geprägt durch Brachen, Bebauungsreste und verwilderte Landschaftsräume. Zentralität hat der Bereich nur als Schnittstelle von hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen die durch das ehemalige Zentrum führen und sich vor dem Schloss kreuzen. Durch die Funktionslosigkeit und die hohen Verkehrsbelastungen wirkt der Stadtraum vor dem Schloss als Barriere zwischen den relativ intakten umgebenden Stadträumen.

Eine Bedeutung - auch über Oranienburg hinaus - hat nur das Ensemble aus Schloss mit dem Verwaltungsgebäude, Schlosspark und Havel wobei das brachliegende und teilweise verwaehrte Umfeld, fehlende attraktive Nutzungen, starke Überformungen der ehemaligen Raum- und Gestaltqualitäten und ein schlechtes Image die Wahrnehmung dieses Potenzial erheblich einschränken.

Weitere endogene Qualitäten oder Ansatzpunkte für die Aufwertung des Gebietes bestehen praktisch nicht. Nur das Potenzial von Schloss, Schlossplatz, Schlosspark und Havel bietet die strukturellen Voraussetzungen für eine nachhaltige Funktionsstärkung und Entwicklung dieses Bereiches. Eine Leitbildorientierung allein in Richtung Wohnen oder Handel und Versorgung als Motor für die Entwicklung der Barocken Innenstadt erscheint nach Auffassung der Gutachtergruppe, auch wegen den damit verbundenen Gefahren für die Nutzungsstabilität in den angrenzenden Stadtgebieten, nicht tragfähig.

1.2 System Landschaft, Freiräume der Stadt und Schloss

Die Freiraumstruktur Oranienburgs und deren Wechselbeziehung mit der umgebenden Landschaft wurde nachhaltig durch die naturräumlichen Gegebenheiten wie Topographie und Verlauf der Havel sowie der Standortwahl der Askanierburg nahe der Siedlung Bötzow im Mittelalter geprägt. Sowohl die geographisch günstige Lage zur kurfürstlichen Residenz Berlin als auch der Standort in einer weitläufigen Landschaft am westlichen Havelufer trugen sicherlich dazu bei, Mitte des 16. Jahrhunderts anstelle der Burg ein Jagdschloss zu errichten. Der anschließende sukzessive Um- und Ausbau zum Lustschloss ab 1651 im Stil des Barock für die Kurfürstin Luise Henriette belegt den besonderen Standort im Luchland der (Zehdenicker-Spandauer) Havelniederung des Märkischen Mittelandes.

Parallel zum Um- und Ausbau des Schlosses erfolgte auch die Anlage von Lustgarten und Thiergarten (Plantage). Die Lage entsprach der für Wasserschlösser typischen Anordnung und kam den Anforderungen von Elsholz, den Garten möglichst nach Nordwesten auszurichten, entgegen. Das Hauptportal führte auf den Schlossplatz, eine Brücke verband Schlossinsel und Baumgarten. Mehrfache Erweiterungen wie um 1653, 1654, 1658 etc. erfolgten weiterhin im sog. Holländischen Stil mit den Merkmalen: flächige Ausbreitung, die „Quadratur“ der Quartiere, ihre trockene Reihung, den Abschluss gegen die Umgebung sowie die Vorliebe für Wasserflächen und Uferlagen.

Eine zweite Bauphase mit umfangreichen Veränderungen und Erweiterungen von Schloss mit Garten und Park (1688 bis 1713) bestimmen die heutige noch erkennbare Dimensionierung der Anlage. His-

toriker bezeichnen diese Ausbauphase von Oranienburg als die wohl bedeutendste Gartenanlage im Norden Deutschlands zur damaligen Zeit. Eine Vergleichbarkeit mit dem Schlosspark Charlottenburg oder den Herrenhausener Gärten war durchaus vorhanden (vgl. hierzu Dieter Hennebo und Alfred Hoffmann, Geschichte der Deutschen Gartenkunst, Bd. 2, 1963, S. 114).

Sowohl während der 1. Bauphase als auch zum späteren Zeitpunkt erfolgte die für das Barock typische Betonung der zentralen Lage von Schloss und seiner direkten Umgebung. Bereits im Zusammenhang mit der Anlage des Thiergartens mit geometrischer Gliederung wird von der Pflanzung einer mehrreihigen Lindenallee berichtet (1654), die zum Oranienhof führte. Parallel dazu entstanden Sicht- und Raumbezüge sowohl zum Schloss als auch vom Schloss in die Umgebung. Diese Blickachsen, wie die zwischen Schloss und Waisenhaus, von der Berliner Straße oder im Verlauf der heutigen Bernauer Straße, betonen das Schloss als Dominante im Raum und unterstützen seine Herrschaftsstellung.

Diese Wechselbeziehungen von Schloss und Stadt sowie umgebender Landschaft werden in der Folgezeit weiter differenziert. Sichtachsen bzw. Alleen, Wegeführungen oder Sichtfenster lassen sich aus den unterschiedlichen historischen Planquellen herleiten und verdeutlichen die Zentralität des Schlosses für Oranienburg und seine Umgebung. In der Kartendarstellung der „Gegend von Oranienburg ,c. 1700“, sind Achsen nach Havelhausen (Berlin) und zum Gut Oranienhof erkennbar. Sichtbeziehungen sind zur nördlichen Dependence von Oranienburg, dem Schloßchen Friedrichsthal (1691) sowie in den Landschaftsraum der Havel und zum Thiergarten freigehalten. Der „Grundriss von Oranienburg“ (1733) zeigt zusätzlich zu den genannten Achsen, die heutige Bernauer Straße als Allee. In der nördlich an die Havel angrenzenden Landschaft sind zwei Allee-Fächer zu sehen, die die Beziehung zum Gut Friedenthal betonen.

Sehr klare Aussagen zur Wechselbeziehung von Raumstruktur und Schloss vermittelt der Plan von Oranienburg, der 1817/18 aufgenommen und gezeichnet wurde. Oranienburg liegt in einer weiträumigen Kulturlandschaft mit Havel. Landschaftliche und bauliche Strukturen betonen weiterhin die zentrale Lage des Schlosses. Neben den genannten, auf das Schloss ausgerichteten Raumsystemen, sind zusätzliche untergeordnete Bezüge erkennbar. Hierzu zählen Teerofen, Vorwerk, Oranienhof, Jägergrab, Mühlenbecker Gestell (Summter Chaussee) etc. die in visuellem bzw. teilweise nur ideellem Zusammenhang mit den Schloss stehen. Der ursprünglich geplante barocke Fächer mit drei Achsen auf den Ehrenhof des Schlosses wird auch in diesem Plan als nur unvollständig realisiert dargestellt (vgl. Karte 2, Die barocke Schlossanlage und ihre Achsen).

Durch den Verfall des Schlosses und die damit einhergehende Verwilderung des Parks ab 1758 sowie die spätere Umnutzung als Produktionsstandort ab 1802 verwischten sich die kleinteiligen Raum- und Sichtbezüge zwischen Schloss und Park. Die Umgestaltung des Parks durch den Königlichen Gartenbaudirektor J.B.F. Jühlke von 1878 im Stil der Lenné-Meyerschen-Schule bricht endgültig mit den barocken Ordnungsprinzipien. Dieser Entwurf baut zwar auf die verbleibenden barocken Grundstrukturen wie Vegetation, Wege und Wasserflächen auf, fügt jedoch eine landschaftlich geprägte Gestaltung als neue Schichtung hinzu. Diese Überformung zu einem Landschaftspark bricht gleichzeitig mit der Einheit von Schloss und Park. Die spätere Bepflanzung des Luisenplatzes (Schlossplatzes) und des Ehrenhofes mit Bäumen und Sträuchern im Stil der Zeit bedeutet auch die Aufhebung der Einheit von Schloss und Stadt.

Die fortschreitende Urbanisierung, Mechanisierung und Industrialisierung sowie die Anlage zusätzlicher Verkehrswege führten zur Überformung der historischen Raumbezüge und Wechselbeziehungen zwischen dem Schloss und seiner Umgebung. Die zentrale Stellung des Schlosses im Kontext von Stadt, Park und Landschaft gingen im Verlauf des 19. Jahrhunderts immer weiter verloren. Durch die fortschreitende industrielle Entwicklung und die anhaltende Zersiedlung des Landschaftsraumes im direkten Umfeld von Schloss und Park, insbesondere in den 30er und seit den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts, ist die ursprünglich zentrale Stellung in Stadt und Landschaft heute nicht mehr nachvollziehbar (vgl. Karte 3, Baumbestand).

Ebenso ist ein weiteres wichtiges konstituierendes Element des Freiraums der Stadt, die Havel, nicht mehr bewusst zu erleben. Zum einen ist die Zugänglichkeit an zahlreichen Stellen nicht gegeben, zum anderen weisen die Uferbereiche einen dichten Vegetationsbestand auf, der die Sicht auf den Flussverlauf, und damit auch auf das Schloss, versperrt.

Um dieses System der vielfältigen Verflechtung zwischen Landschaft, Freiräumen der Stadt und Schloss als Grundvoraussetzung des Alleinstellungsmerkmals wieder zu reaktivieren, sind zahlreiche Einzelmaßnahmen notwendig (vgl. Karte 4, Historische Bezüge). Ziel dabei ist es:

- den historischen Zusammenhang von Schloss, Schlossplatz und Stadt wieder herzustellen,
- die Ensemblewirkung von Schloss und Park zu betonen,
- die Bezüge zwischen Schloss / Park und umgebender Landschaft zu stärken,
- die Havel als prägnantes Landschaftselement wieder in eine stadträumliche Beziehung zu stellen,
- die Vernetzung wichtiger Orte für Fußgänger und Fahrradfahrer zu verbessern.

Um die Zentralität mit dem Alleinstellungsmerkmal des Schlosses innerhalb der Stadt wieder herauszustellen, ist die Freistellung innerhalb des räumlichen Bezugssystems eine notwendige Voraussetzung. Dieses bedeutet:

- Neugestaltung des Schlossplatzes auf angemessenem Höhenniveau und unter Verzicht der störenden Baumbestände in den wesentlichen Sichtachsen von Breite- und Berliner Straße.
- Freistellung der Sichtachse Breite Straße durch Beseitigung der Gehölze auf dem Mittelstreifen und Ansaat von Rasen bzw. Pflanzung von Bodendeckern.
- Verzicht auf Baumpflanzungen in der Berliner Straße zwischen Schloss und der Poststraße aufgrund des geringen Straßenraumprofils.
- Wiederherstellung der Sichtbeziehung von der Bernauer Straße auf das Schloss durch die Beseitigung des Baumbestandes an der Schlossbrücke und dem Havelufer sowie die Anlage einer Schlossfreiheit.
- Ergänzung der Sichtachsen zum Dreierfächer - nach Versailler Vorbild - durch die Neuanlage der dritten Achse als wichtiges Gestaltungselement zur Gliederung und Erschießung der Flächen östlich der Berliner Straße.

Um die Ensemblewirkung zwischen Schloss und Park zu reaktivieren und ohne der vorhandenen gartendenkmalpflegerischen Zielsetzung der behutsamen Wiederherstellung des Zustandes nach dem Plan von J.B.F. Jühlke aus dem Jahr 1878 zu widersprechen, sind Eingriffe in den Bestand notwendig. Diese beinhalten vor allem die Herstellung von Blickbeziehungen sowohl von wichtigen Standorten im bzw. am Schloss in die Tiefe des Parkraumes als auch vom Park zum Schloss von unterschiedlichen Punkten aus auf wichtige Baukörper Teile. Beides ist zur Zeit nicht möglich.

Die Bezüge zwischen Schloss und Landschaft sind durch die Zersiedlung des Raumes durch die Kolonie Havelfreunde, den Verwaltungsbau / Sportplatz, die Gewerbeansiedlung Rungestraße etc. weitgehend verbaut. Mögliche Sichtfenster in die Landschaft, wie das in die verbliebene Feldflur in nordwestlicher Richtung, sind zu aktivieren und vorhandene Beeinträchtigungen zu beseitigen. Ebenfalls sind die Sichtfenster in den Landschaftsraum der Havel freizustellen. Durch den Bau des Oranienburger Kanals ist die historische Achse vom Schlosspark über die ehemalige Lindenallee zum Gut Oranienhof unwiederbringlich zerstört. Vergleichbares gilt auch für die Verlängerung der nördlich und südlich den Park begleitenden Alleen in die Landschaft. Auch die Blickbeziehung von der Orangerie durch den Park in nördliche Richtung besteht nicht mehr und sollte wieder freigestellt werden.

Um die Havel als prägnantes Landschaftselement wieder in eine stadträumliche Beziehung zu setzen, ist die Freilegung der verbuschten Uferbereiche und die Anlage von uferbegleitenden Promenaden und Wegen notwendig. Dabei ist der landschaftliche Charakter der Havel im Stadtraum beizubehalten. Eine Ausnahme bildet der Abschnitt am Schloss, der nach historischem Vorbild wieder mit einer Ufermauer gestaltet werden soll. Auch für die gegenüberliegende Schlossfreiheit war eine harte Kante charakteristisch. Die Schiffsanlegestelle „Bollwerk“ ist ebenfalls als bauliche Anlage geplant. Zusätzlich sind einzelne Abgänge von den begleitenden Uferwegen vorgesehen, die im Kontext mit der Stadtstruktur angeordnet werden.

Die Vernetzung wichtiger Orte mit übergeordneter Bedeutung für Fußgänger und Fahrradfahrer orientiert sich im Wesentlichen an dem Verlauf der Havel und ist in ihrer Qualität zu verbessern. Weitere Verknüpfungen in die westlich angrenzende, mit weiten Wiesen und Wäldern ausgestattete Erholungslandschaft, sind durch den Oranienburger Kanal und die B 96 erheblich beeinträchtigt. Die Anbindung über Kanal- / Thaerstraße / Kuhbrücken- / Eisenweg ist eine der wenigen Möglichkeiten die Landschaft zu erreichen.

Innerhalb der Stadtstruktur sind die überörtlichen Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen Bahnhof über Henriette-Steg, Poststraße und Bötzower Stadtgraben bzw. ehemaliger Bötzowgraben zum Schlosspark bzw. zur Kolonie Eden von Bedeutung und zu verbessern. In diesem Zusammenhang ist die Erreichbarkeit des zukünftigen Kulturstandortes Orangerie zu berücksichtigen.

Dieser konzeptionelle Ansatz zeigt, dass das historische System von Landschaft, städtischen Freiräumen und Schloss, das im Wesentlichen auf die Zentralität des Oranienburger Schlosses ausgerichtet war, nur noch bedingt reaktiviert werden kann. Insbesondere die Weitenwirkung ist weitgehend verbaut. Daher müssen sich die konzeptionellen Ansätze auf eine differenzierte Verknüpfung von Landschafts-, Freiraum- und Stadtstrukturen konzentrieren. Die Herausstellung des Schlosses mit Platz, Park und Havel als Oranienburger Wahrzeichen ist somit Ziel des Freiraumstrukturkonzeptes.

1.3 Perspektive Schlosspark

Parallel zum Ausbau des Jagdhauses Bützow zum Lustschloss Oranienburg zwischen 1651 und 1655 entstand auch ein dazugehöriger Lustgarten mit Plantage (Thiergarten). Nach den Vorstellungen der Hausherrin, die oranische Prinzessin Luise Henriette und Gemahlin von Kurfürst Friedrich Wilhelm, entstand im Stil des holländischen Barock eine Parkanlage, die in der weiteren Entwicklung zahlreiche Erweiterungen und Ergänzungen erfuhr. Die Lage des Gartens entsprach der an Wasserschlössern üblichen Gliederungen und war „durchaus im holländischen Sinn“. Nach mehrfachen Ergänzungen hatte der Lustgarten 1658/59 bereits eine Größe von viereinhalb Morgen. Ein sogenannter Thiergarten bzw. „parc“ wurde als Ergänzung ab 1654 ebenfalls mit geometrischer Grundstruktur angelegt.

In der 2. Bauphase der Epoche unter Friedrich III. erfolgt zwischen 1688 und 1713 eine grundlegende Veränderung und Erweiterung des Parks bis zu seiner noch heute nachvollziehbaren Ausdehnung. An der Hauptachse gliederten sich die geometrisch-ornamental angelegten Parterreflächen des Lustgartens mit Fontänen-Bassin, gefasstem Spiegelteich und Kanälen. Im anschließenden Parkbereich flankierten acht von Hecken umschlossene Bosketts die Hauptachse. Als point de vue entstand ab 1699 eine Favorite mit beiseitigen Wasserbassins. Von hier aus nahm eine Linden-Allee in Richtung Landschaft / Gut Oranienhof ihren Anfangspunkt. Zahlreiche Parkarchitekturen wie Menagerie, Verdure, Orangerie, Grotten sowie umfangreicher plastischer Schmuck ergänzten das barocke Erscheinungsbild. Hierzu zählte auch das von J.F. Nehring 1690 als optischen Bezugspunkt und repräsentativen Parkeingang gebaute Portal.

Mit einer Größe von ca. 18 ha zählte der Schlosspark von Oranienburg zu den bemerkenswertesten Anlagen des ausgehenden 17. Jahrhunderts in Norddeutschland.

Nach dem Regierungsantritt von Friedrich Wilhelm II. 1713 begann die Vernachlässigung des Parks. Veränderungen, die in der zweiten Hälfte der 18. Jahrhunderts erfolgten, zeigen deutliche Tendenzen der Auflösung von barocker Strenge, ohne jedoch die geometrische Grundstruktur zu überformen.

Ab 1789 wurde der Park für die Öffentlichkeit freigegeben. Durch Privatisierung des Schlosses und mangelndes Interesse am Park verfällt dieser bis zum ausgehenden 19. Jahrhundert.

Der Plan für die Umgestaltung des Parks durch den Königlichen Gartenbaudirektor J.B.F. Jühlke von 1878 im Stil der Lenné-Meyerschen-Schule versucht mit relativ einfachen Mitteln eine dem Historismus gemäße Formensprache zu finden. Aufbauend auf die verbleibenden barocken Grundstrukturen wird durch die Auflösung des Wegerastern, durch naturidealisierende kulissenhafte Baum- und Strauchpflanzungen sowie die Entgeometrisierung der Wasserflächen eine landschaftliche Schichtung in die Parkanlage eingefügt. Der Besatz an Kleinarchitektur, Wasserspielen, Skulpturen etc. war in der Regel nicht mehr vorhanden. Der sog. Jühlke-Plan wurde nur in Teilen umgesetzt.

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts erfuhr der Park weitere Überformungen durch Parzellierungen, Bebauung der Randbereiche, militärische Nutzungen etc. Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es weitere Planungen, die jedoch nur ansatzweise umgesetzt wurden. Vielmehr erfolgte ein erheblicher

Substanzverlust durch die Abtrennung nördlicher Parkteile für die KVP ab 1955 – heute u.a. Schulgrundstück. Eingriffe wie Reitsportveranstaltungen, Straßenquerungen (Luisenstraße), Teichverfüllungen, Geländeaufschüttungen etc. aber auch mangelnde Pflegemaßnahmen und Wildaufwuchs trugen zur weiteren Disformation des Parks bei.

Erst der Schutzstatus seit 1984 und die damit einsetzenden gartendenkmalpflegerischen Aktivitäten zur Restaurierung des Parks, bedeuten eine langfristige Sicherung der Anlage. Grundlage des Restaurierungskonzeptes bildet die Planung von J.B.F. Jühlke von 1878 der nach Auffassung der Denkmalpflege die weitestgehend belegbaren Wiederherstellungsaspekte beinhaltet (vgl. Gartendenkmalpflegerische Konzeption Schlosspark Oranienburg von Jörg Saupe, 1997, S. 21). Eine Rekonstruktion nach barocken Vorbild wurde abgelehnt, da die vorhandenen Plangrundlagen und die vorgefundene Substanz vor Ort keine eindeutige Epochenzuordnung ermöglichen. Daher beurteilte das Landesamt für Denkmalpflege die vollständige barocke Wiederherstellung als nicht angemessen. Zusätzliches Argument ist, dass eine derartige Maßnahme zurzeit nicht finanzierbar scheint.

Die Entscheidung, den Schlosspark nach den Vorstellungen des ausgehenden 19. Jahrhunderts zu restaurieren, wird damit begründet, dass dieses den „weitestgehend belegbaren und wiederherstellbaren Entwicklungsabschnitt darstellt“. Die Berücksichtigung der - sicherlich nicht in Gänze typischen - Ensemblewirkung von Schloss, Schlossplatz und flankierenden Park bleibt unbefriedigend. Dem gewünschten Alleinstellungsmerkmal einer historisch derart bedeutenden Anlage wird dabei nur bedingt entsprochen. Vielmehr sollten die unterschiedlichen historischen Schichtungen thematisiert werden, um auch das prozesshafte der Entwicklungen in Oranienburg zu verdeutlichen. Eine Parkanlage, die sowohl den Kontext der Entstehung als auch die Vielschichtigkeit der Entwicklungsabschnitte vermitteln kann, besitzt perspektivisch eine besondere Attraktivität für ihre Besucher.

Der als Grundlage für die Restaurierung der Parkanlage bestimmte Jühlke-Plan berücksichtigt die Schichtung der barocken Grundstruktur vor allem aus pragmatischen Gründen. Ebenso zeigte sich, dass die Realisierung dieses Entwurfes unvollständig blieb. Eine verstärkte Betonung dieser Schichtungen sollte daher in den weiteren konzeptionellen Überlegungen geprüft werden (vgl. Karte 4, Historische Bezüge). Hierzu zählen:

- die Sichtbeziehungen /-achsen vom Schloss in den Park sowie vom Park zum Schloss herzustellen,
- die Freihaltung der Hauptachse mit ggf. Öffnung zur Landschaft,
- die Entwicklung der Bosketts in eine weitgehend geometrischen Struktur entsprechend der ursprünglichen Quartiersausbildung,
- die nördlich des ehemaligen Lustgartens den Park flankierende Allee ist als raumbildendes Element zu restaurieren,
- die südlichen Alleen sind freizustellen bzw. zu restaurieren,
- den Karpfenteich am historischen Ort als gefasstes kreisförmiges Becken mit nördlichem Annex wiederherzustellen,
- die Sichtachse zwischen Orangerie und ehemaligem Amtshaus freihalten,
- in den Wegeführungen die unterschiedlichen Schichtungen verdeutlichen,
- in den Vegetationsstrukturen insbesondere den Wildwuchs entfernen,
- die Rasen- und Wiesenflächen mit einem der historischen Topographie entsprechenden Planum anzulegen.

Weitere Voraussetzung für eine In-Wert-Setzung des Parks ist die Eingliederung zurzeit fremdgenutzter Parkteile wie Schule, Stellplätze etc. Nach mittelfristiger Beräumung dieser Einrichtungen sind hier durch Ergänzung der Alleen, Komplettierung der bestehende Wege sowie die Anlage von Garenpartien die gartendenkmalpflegerischen Maßnahmen zu komplettieren. Eine Markierung des ursprünglichen Parkareals sollte durch Baumreihen und Wegeführung entlang der reaktivierten Grabenführung

mit dem Ziel durchgeführt werden, einen Abschluss zu der nördlich angrenzenden Feld- und Kleingartenstruktur herzustellen.

Gleichzeitig ist jedoch zu prüfen, wie die im Zusammenhang mit der Restaurierung des Parks verbundenen zusätzlichen Pflege- und Unterhaltungskosten für die Stadt Oranienburg in einem vertretbaren Umfang Berücksichtigung finden können. Dabei sollte ggf. auf pflegeintensive Bepflanzungen zugunsten von Rasenflächen verzichtet werden, ohne den Gesamteindruck zu beeinträchtigen. Vergleichbares gilt auch für Ausstattungsgegenstände mit hohem Unterhaltungsbedarf.

Für die Finanzierung einer angemessenen Wiederherstellung des Parks wurden in der Gartendenkmalpflegerischen Konzeption von Jörg Saupe, 1997 zahlreiche Fördermöglichkeiten aufgezeigt. Dieser Ansatz ist weiter zu verfolgen und zu intensivieren, um insbesondere bei den Gehölzbeständen dringend notwendige Pflegemaßnahmen durchführen zu können. Zusätzlich sollte vor allem bei Maßnahmen zur Umweltverbesserung wie Abriss von Baulichkeiten, Entsiegelung von Flächen, Beseitigung von Umweltbeeinträchtigungen sowie Maßnahmen mit dem Ziel der Förderung der touristischen Infrastruktur und Kultur, der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) bis 2006 in Anspruch genommen werden.

Ziel ist es, langfristig durch geeignete Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen den Park auf ein hohes Niveau zu heben. Dabei ist zu prüfen, ob aufgrund der hohen Kosten von jährlich ca. 350.000,- EUR für eine angemessenen Qualität, nicht eine neue Trägerschaft initiiert wird, in der die Stadt Oranienburg maßgeblich vertreten ist. Die Möglichkeit einer Stiftung oder eines vergleichbaren Partnerschaftsmodells soll in diesem Zusammenhang angeregt werden.

1.4 Denkmalpflegerische Bezüge

Grundlage der städtebaulichen Denkmalpflege, der Bewertung der baulich-räumlichen Zusammenhänge und des Überformungsgrades ist die Karte 4 'Historische Bezüge'. Sie zeigt die entwicklungs-geschichtlich bedeutsamen Beziehungen und Bezüge des Barocken Ensembles und des Stadtgrundrisses. Neben Sichtachsen und Sichtbezügen sowie den ursprünglich konstituierenden barocken Grundstrukturen des Schlossparkes - deren Bedeutung bereits erwähnt wurde - enthält die Karte in Überlagerung zum Bestand die historische Block- und Bebauungsstruktur. Deutlich wird die Geschlossenheit und Kleinteiligkeit der ehemaligen Bebauung und die Raumbildung am Schlossplatz. Qualitäten die weitgehend verloren gegangen sind. Das räumliche System aus Straßen und Gassen ist jedoch seit seiner Entstehung in den Raumproportionen weitgehend erhalten geblieben. Nur an wenigen Stellen wurden die Baufluchten verändert (Staatsbank Verwaltungsgebäude Ecke Berliner Straße/Havelstraße). Als Bestandteil des barocken räumlichen Ordnungssystems sind die tradierten Fluchten, Achsen, Raumproportionen und - wenn möglich - auch die bauliche Kleinteiligkeit des historischen Stadtgrundrisses zu bewahren und der weiteren Entwicklung zugrunde zu legen. In diesem Sinne sollte eine Neubebauung am Schlossplatz unbedingt den Fluchten der ehemaligen Platzrandbebauung folgen.

Anhand ehemaliger Flurstücke ist die Lage der Schlossbrücke bis zum Abriss in den 30er Jahren zu erkennen. Deutlich wird, dass durch die früher weiter südlich gelegene Brücke der Schlossvorbereich mit dem Schlossplatz in einem qualitätvolleren räumlichen Zusammenhang stand und der Grundriss des ehemaligen Ostflügels des Schlosses räumlich respektiert wurde. Bei einem erforderlichen Neubau der Brücke ist im Hinblick auf das Alleinstellungsmerkmal Schloss und auf die Platzraumqualitäten die Brückenlage wieder nach Süden zu verlegen.

1.5 Verkehrswege / Straßennetz

Im Rahmen dieses Planungsverfahrens wurden verschiedene Varianten zur Verkehrsführung über den Schlossplatz der Stadt Oranienburg entworfen (vgl. Karte 5). Für die angestrebte Herausstellung des Alleinstellungsmerkmals des Schlosses innerhalb der Stadt ist die Aufwertung des Schlossplatzes eine notwendige Voraussetzung. Dies bedeutet, dass alle zu untersuchenden Varianten mindestens eine Verbesserung der räumlichen und gestalterischen Qualitäten des Schlossplatzes ermöglichen und gleichzeitig eine reibungslose Abwicklung des Verkehrs gewährleisten müssen.

Insgesamt werden fünf mögliche Trassenvarianten untersucht, zu denen teilweise zusätzliche Untervarianten entwickelt wurden. Die im Folgenden dargestellten Varianten sind unter Miteinbeziehung der

vorgegebenen Anschlüsse, der Bebauung im Untersuchungsgebiet und der vorhandenen Grundstücksgrenzen entworfen worden.

Alle Varianten beschreiben den Verlauf der B 96 alt sowie der B 273 und nehmen die bestehenden Achsen der Berliner Straße und der Breiten Straße von Süden auf. Die vorgesehenen Umgestaltungsmaßnahmen beginnen an der Havelstraße. Nordöstlich des Schlossplatzes münden alle Varianten in den bestehenden Verlauf der Bernauer Straße. Bei den Varianten 3a, 4a und 5a wird die bestehende Schlossbrücke saniert und erhalten. Bei den Varianten 1, 2, 3c, 4c und 5c wird die Schlossbrücke in ihrer historischen Lage mit verbreiterter Fahrbahn neu errichtet. Die Varianten 3b, 4b und 5b sehen einen Neubau der Schlossbrücke mit verbreiterter Fahrbahn in Schrägstellung zur bestehenden Lage vor.

Die Variante 1 führt in unstetiger Linienführung entlang der in östlicher Richtung versetzten Achse Schloss - Berliner Straße über den Schlossplatz. Die Variante 2 führt die Breite Straße nach Einmündung der Berliner Straße in östlicher Richtung entlang der historischen Randbebauung des Schlossplatzes bis zur Havel und knickt dann in südlicher Richtung zur Schlossbrücke ab. Die Variante 3 beschreibt eine unstetige Linienführung über den Schlossplatz. Sie unterteilt sich in die Untervarianten 3a, die im Zentrum des Schlossplatzes in nordöstlicher Richtung zur Bernauer Straße abknickt und die Untervarianten 3b und 3c, die vor dem Zentrum des Schlossplatzes in nordöstlicher Richtung zur Bernauer Straße abknicken. Die Variante 4 beschreibt eine stetige Linienführung der Berliner Straße über den Schlossplatz. Sie unterteilt sich in die Untervarianten 4a, b und c, die im Rechtsbogen in nordöstlicher Richtung zur Bernauer Straße führen. Die Variante 5 unterteilt sich in die Untervarianten 5a, b und c, wobei die Untervariante 5a nicht dargestellt wird. Sie beschreibt den Verlauf der Berliner Straße in ihrer historischen Lage über den Schlossplatz, wobei sich die Untervarianten 5b und 5c lediglich durch die Lage der Schlossbrücke unterscheiden. Die Variante „Übergangslösung“ führt entlang der Grundstücksgrenze der historischen Randbebauung des Schlossplatzes in östlicher Richtung zur Havel und sieht die Errichtung einer Behelfsbrücke zur Fischerstraße vor.

Alle Varianten werden in Anlehnung an das vorhandene Straßennetz trassiert. Der Querschnitt des im Bereich des Schlossplatzes neu errichteten Straßenabschnitts soll eine 7,00 m breite Fahrbahn mit je einem 3,50 m breiten Fahrstreifen und einem 1,00 m breiten Sicherheitsstreifen sowie beidseitige Rad- und Gehwege jenseits des Grünstreifens erhalten. Grundsätze für diese Querschnittsentwicklung sind eine kontinuierliche Bordführung, teilweise symmetrische Baumpflanzungen und möglichst die Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr. Eine Querungshilfe für Fußgänger im Bereich des Schlossplatzes / Schlossbrücke ist wünschenswert.

1.6 Fuß- und Radwegesystem

Die geplanten Hauptwegeachsen für Fußgänger und Radfahrer im Untersuchungsgebiet verlaufen in Ost-West-Richtung von der Bernauer Straße über die Breite Straße zur Berliner Straße und vom Louise-Henriette-Steg über die Poststraße und den Bötzower Stadtgraben in Richtung Kremmener Straße. Sie werden durch mehrere untergeordnete Achsen in Nord-Süd-Richtung verknüpft und bieten Erschließungsmöglichkeiten zu Sehenswürdigkeiten und Anlaufpunkten in der Umgebung wie der Erlebnisstadt T.U.R.M., der Gedenkstätte Sachsenhausen, dem Schloss Oranienburg, dem Heimatmuseum, dem Waisenhaus, dem Waldsee-Tierpark Eichholz und der Obstbausiedlung Eden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit einer Verbindung zu dem Radweg Berlin – Kopenhagen, der im Frühjahr 2001 eröffnet wurde und von Berlin durch Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Dänemark bis nach Kopenhagen führt.

Weiterhin wurden in Nord-Süd-Richtung neue Wegebeziehungen an beiden Uferseiten entlang der Havel entwickelt, die sowohl einen Zugang zum Gewässer bieten, als auch verkehrliche Verbindungsmöglichkeiten zur Bernauer Straße und zum Schlossplatz gewährleisten (vgl. Karte 6-9).

1.7 Wasserstände und Durchflüsse der Oranienburger Havel

Die Abflüsse der Oranienburger Havel werden durch das Landesumweltamt an einer Pegelstation unterhalb der Schleuse Sachsenhausen aufgezeichnet. Die Hauptwerte der Abflüsse aus den Tagesmittelwerten der Jahre 1972 – 2003 betragen:

	Abfluss (m³/s)
Niedrigwasserabfluss NQ (21.09.1974)	0,001
Mittlerer Niedrigwasserabfluss MNQ	0,738
Mittelwasserabfluss MQ	8,68
Mittlerer Hochwasserabfluss MHQ	30,5
Hochwasserabfluss HQ (02.02.1994)	48,2

Durchflüsse in der Oranienburger Havel (Pegel Sachsenhausen)

Die Auftretenswahrscheinlichkeit der extremen Niedrig- und Hochwasserabflüsse ist gleichmäßig über das Jahr verteilt. Der Mittelwasserabfluss im Sommer ist etwa die Hälfte des mittleren Abflusses im Winter.

Wasserstandsmessungen für die Oranienburger Havel liegen nicht vor. Zur Bestimmung der Wasserstände im Schlossbereich werden die Wasserstände am Unterpegel der Lehnitzschleuse herangezogen, die dort vom LUA Brandenburg gemessen werden. Der Wasserstand am Unterpegel der Lehnitzschleuse entspricht in etwa dem Wasserstand der Oranienburger Havel im Mündungsbereich in den Oder-Havel-Kanal. An der Schlossbrücke sind entsprechend den Abflüssen der Oranienburger Havel höhere Wasserstände zu erwarten.

	Wasserstand am UP Lehnitzschleuse in m ü NN
Niedrigwasserstand NW	30,95
Mittlerer Niedrigwasserstand MNW	31,23
Mittelwasserstand MW	31,47
Mittlerer Hochwasserstand MHW	31,79
Hochwasserstand HW	32,01

Wasserstände am Unterpegel Lehnitzschleuse langjährigem Mittel (1981 – 2000)

Das LUA Brandenburg gibt für den Bereich der Schlossbrücke ein HHW von 32,23 m ü NN an, das sind etwa 22 cm höherer Wasserstand als bei HW am Unterpegel der Lehnitzschleuse. Das WSA Eberswalde gibt den mittleren Hochwasserstand MHW an der Schlossbrücke mit 31,74 m ü NN an. Der Widerspruch zwischen den Angaben des LUA und WSA mögen in der Benutzung unterschiedlicher Messreihen oder Höhenbezügen liegen.

1.8 Qualität der Oranienburger Havel

Für die Oranienburger Havel liegt nach den Daten des LUA Brandenburg folgende Bewertung vor: Die Gewässergüte wird als kritisch belastet eingestuft (Güteklasse II – III, Bewertung nach LAWA). Bei der Bewertung der Fließgewässer nach Umweltatlas Methode wird die Havel oberhalb der Schleuse Sachsenhausen bei den meisten Parametern als mäßig belastet bezeichnet, während sie unterhalb der Schleuse eher als verschmutzt anzusehen ist. Ursächlich hierfür sind Verschmutzungen aus Einleitungen, Ablagerungen, usw.. Aber auch andere Faktoren wie z.B. Ufergestaltung, die in der Gewässerstruktur zum Ausdruck kommen, sind von Bedeutung.

Die Gewässerstruktur der Havel in Oranienburg, die oberhalb der Schleuse Sachsenhausen noch als gering verändert (Struktur Güteklasse 2) eingestuft wird, verschlechtert sich im Bereich der Innenstadt auf Struktur Güteklasse 6. Neben fehlenden Uferstreifen und Uferverbau sind es auch die Gewässerstruktur zum Ausdruck kommen, sind von Bedeutung.

serbegradigungen und die fehlende Vielfalt, die zu dieser schlechten Einstufung führen. Die früher vorhandenen Altarme sind mit Ausnahme der Reste am alten Hafen und an der Pferdeinsel zugeschüttet und teils überbaut.

Mit der Gewässer- und der Gewässerstrukturgüte ändern sich auch die Bedingungen für Flora und Fauna. Während nördlich der Schlossbrücke eine große Artenvielfalt an wassergebundenen Organismen (Blessrallen, Stockenten, Barsche, etc.) vorherrscht, nimmt diese in Fließrichtung ab. In diesem Zusammenhang ist besonders das Nutria zu nennen, das in einer hohen Populationsdichte noch an der Schlossbrücke vorzufinden ist.

Die Havelufer im Bereich des Schlosses sind so gestaltet und zugewachsen, dass das Wasser nicht wahrgenommen wird. Im Bereich südlich und nördlich der Schlossbrücke ist es auf Grund der hohen Böschung und fehlender Abstieghilfen nicht möglich, direkt bis an das Ufer heranzugehen. Die Uferböschungen sind teilweise eingebrochen, es sind Müll- und Schuttablagerungen sowie Reste von Stegen (Havelbogen) zu finden. Im Bereich der Brücke weist die Böschungssicherung erhebliche Mängel auf, die Funktion ist stark eingeschränkt.

Im Bereich der Innenstadt Oranienburgs befinden sich an beiden Seiten der Havel diverse bauliche Anlagen. Zu diesen Anlagen zählen die Regenwasserauslässe an der Schlossbrücke. Weiterhin sind es die Steganlagen der Wassersportgemeinschaft „Eintracht Orania“ auf der Schlossplatzseite südlich der Brücke, südlich der Schlossbrücke das „Bollwerk“ als Anleger für die Fahrgastschiffahrt sowie die gegenüberliegende Steganlage. Zur Zeit laufen Planungen zu Umgestaltung des Bollwerks.

Die Ufer und das Gewässerbett der Oranienburger Havel ist nur in Teilen von Munition geräumt. In wie weit Schlamm oder Altlasten im Gewässerbereich zu beseitigen sind, ist noch zu untersuchen. Das WSA plant in 2005/2006 Unterhaltungsmaßnahmen.

Im Untersuchungsgebiet wird die Havel von einigen Leitungen unterquert. Diese Düker (einer im Bereich der Schlossbrücke, zwei im Bereich des Louise-Henriette-Steges) werden meist von den Stadtwerken Oranienburg betrieben.

1.9 Neugestaltung der Havelufer

In Anlehnung an den Bestand lässt sich zukünftige Gestaltung der Oranienburger Havel in drei Bereiche gliedern.

Naturnahe Bereiche

In den naturnahen Bereichen der Oranienburger Havel steht die Förderung des Uferstrandbewuchses sowie eine möglichst naturnahe Gestaltung der Ufer im Vordergrund. Dieser Bereich der Havel ist nur bedingt mit Sportbooten befahrbar. Die Sportbootnutzung sollte nicht ausgeweitet, sondern eher reduziert werden. Uferverbau sollten zurückgebaut werden. Diese Maßnahmen gelten speziell für die Oranienburger Havel nördlich der Schleuse Friedenthal (ca. 750 m in Richtung Schleuse Sachsenhausen).

Naturnahe Bereiche mit begleitendem Uferweg

Diese Maßnahme soll eine möglichst naturnahe Ufergestaltung mit einem uferbegleitenden Fuß- und Radweg kombinieren, um eine Erschließung der Ufer für Erholungssuchende zu ermöglichen. Das betrifft in erster Linie die Oranienburger Havel südlich der ehemaligen Schleuse Friedenthal bis zum Schloss Oranienburg für beide Seiten des Gewässers. Der zu dichte Bewuchs ist auszulichten und im Bereich des alten Industriebahnhofs sind die Ufer freizuräumen. Die Länge beträgt ca. 1.450 m. Südlich der Schlossbrücke gilt dieser Maßnahmenvorschlag beidseitig der Havel für den Bereich unterhalb des zukünftigen Hafens und Dampferanlegers bis zum „Bollwerk“ (Anlege- und Wendestelle für die Ausflugsschiffahrt). Der parallel zum Gewässer verlaufende Fuß- und Radweg stellt auf der rechten Seite die Verbindung zwischen „Bollwerk“ und Schloss her, die Länge beträgt ca. 220 m.

Harte Kanten

Im Bereich des Schlosses sollen nördlich der Schlossbrücke harte Uferkanten entstehen und das Schloss freistellen. Die Ausführung der „harten Kante“ soll mit Spundwänden erfolgen, die bei Erfordernis wasserseitig verblendet werden. Der Bereich auf der Schlossseite hat eine Länge von ca. 90 m, auf der gegenüberliegenden Seite eine Länge von ca. 45 m.

Südlich der Schlossbrücke ist auf der Schlossplatzseite eine Dampferanlegestelle und gegenüber ein kleiner Hafen konzipiert. Für die Uferbefestigung des Hafens und des Anlegers sollte gestalterisch ein Konsens zwischen Funktionalität und Einpassung gefunden werden. Die Uferbefestigung für den zukünftigen Dampferanleger wird eine Länge von ca. 55 m aufweisen, der gegenüberliegende kleine Hafen hat wasserseitig in etwa die gleiche Länge.

1.10 Wassersport / Wassertourismus

Im Moment kann die Innenstadt Oranienburg durch die Sport- und Fahrgastschiffahrt zwar erreicht, aber nicht durchfahren werden. Die Fahrgastschiffahrt endet am „Bollwerk“ unterhalb des Louise-Henriette-Steges an einer Wendestelle. Sportboote können noch weiter nach Norden fahren, ohne jedoch die Oranienburger Havel in Richtung Norden verlassen zu können. Anlaufpunkte für Wasserwanderer befinden sich derzeit im Lehnitzsee am Westufer. Hier existiert ein Wasserwanderstützpunkt und ein Wasserwanderliegeplatz (vgl. Karte 11, Wasserstraßen in Oranienburg).

Um Oranienburg entsprechend seiner Lage wassertouristisch erreichbar und erlebbar zu machen, müssen die alten schiffbaren Verbindungen wieder hergestellt werden. Dafür ist die verfallene Schleuse Friedenthal neu zu errichten und die Schleusen Sachsenhausen und Malz müssen saniert werden. Ist die Durchgängigkeit in Richtung Norden durch die reaktivierten Schleusen wiederhergestellt, bietet der Weg mit dem Sportboot durch die Stadt eine interessantere, schönere und kürzere Alternative zur Havel-Oder-Wasserstraße; heute die alleinmögliche Umfahrung östlich Oranienburgs auf einer der Berufsschiffahrt gewidmeten Bundeswasserstraße.

Der im vis-à-vis zum Schloss vorgeschlagene Hafen soll zum Verweilen von Wassersportlern in Oranienburg einladen und das Angebot der Rastplätze für Wasserwanderer erweitern. An den Hafen sollten ähnliche Anforderungen wie an einen kleinen Wasserwanderrastplatz gestellt werden. So sollte der Hafen folgende Möglichkeiten bzw. Charakteristika aufweisen:

- Aufenthaltsbereich für Rast und Pause
- Übernachtung nur im Einzelfall (bei vorhandenem Wasseranschluss und WC)
- Steg und Uferbefestigung
- Abfallentsorgung
- Informationstafel
- Freifläche 300 m² (nach örtlicher Gegebenheit)
- Eingrenzende Bepflanzung (nach örtlicher Gegebenheit)
- Wasseranschluss und WC
- Benachbarte Gastronomie
- Grillplatz

Gegenüber des zukünftigen Hafens soll ein Anleger für die Fahrgastschiffahrt entstehen, der das Halten von kleineren Schiffen (bis 25 m Länge, 5,8 m Breite, 0,66 m Tiefgang und einer Höhe von 3,1 m - in Anlehnung an die Schiffe von „Oranientours“ - ermöglicht. So können touristische Fahrten direkt an der Schlossplatzseite anlegen und die Sehenswürdigkeiten Oranienburgs genießen.

Alle Maßnahmen, die die touristische Entwicklung betreffen, sind auch unter den Gesichtspunkten der Studie „Wassertourismusinitiative Nordbrandenburg“ (WIN) zu betrachten. Auch hier wird vorgeschlagen, die Oranienburger Havel wieder in das Wassernetz in Brandenburg einzubinden und somit zu einer besseren und erlebbareren Fahrtroute in Richtung Mecklenburg beizutragen.

2. Leitbild und Vision

Die Entwicklung, Aufwertung und Wiederbelebung der historischen Innenstadt Oranienburgs ist untrennbar verbunden mit der Entwicklung des barocken Ensembles aus Schloss, Schlosspark, Schlossplatz und Havel. Nur von dem Alleinstellungsmerkmal dieser Anlage können neue nachhaltige Impulse für die Stadtentwicklung Oranienburgs ausgehen. Seine Qualität und Bedeutung erhält das Ensemble vor allem als Gesamtkomposition mit den originären Strukturen und Bezügen aus der Entstehungszeit. Viele der räumlichen Zusammenhänge, der Achsenbezüge, der Bezüge zum Landschaftsraum und zur Havel wurden im Laufe der Zeit überformt und sind nicht mehr wahrnehmbar. Die ursprünglichen Eigenschaften und strukturgebenden Stärken des Ensembles sind damit verloren ge-

gangen. Im Mittelpunkt der Entwicklung stehen deshalb die originären Qualitäten und Zusammenhänge, die - soweit möglich - wieder freizulegen und sichtbar zumachen sind. Mit der Freistellung des Schlosses, der Neugestaltung des Schlossplatzes, der Aufwertung des Schlossparkes, der Freilegung wichtiger Achsen und Bezügen zur Havel im Sinne konstituierender Ursprungsmerkmale entsteht wieder eine bau- und stadtgeschichtlich einzigartige Anlage, die den Vergleich mit anderen barocken Schlossanlagen nicht scheuen muss. Oranienburg erhält damit wieder eine sichtbare, identitätsstiftende Stadtmitte, ein neues Wahrzeichen.

Mit der Entwicklung der Schlossanlage kann vor allem auch die Verbesserung der Infrastruktur für Freizeit und Erholung verbunden werden. Durch den Ausbau der Havel mit Anleger und Hafen im unmittelbaren Umfeld des Schlosses entstehen neue Synergien für den Tourismus. Die direkte Anbindung eines attraktiven Zentrums an das Wasserstraßennetz würde neue Besucher in die Stadt führen.

In die Leitbildorientierung für das barocke Ensemble wurden auch die weiteren für die Stadt wichtigen städtischen Potenziale eingebunden. Hierzu gehört an erster Stelle die Gedenkstätte Sachsenhausen. Weitere Einrichtungen und Standorte mit Bedeutungsüberhang sind die Obstbausiedlung Eden und die Freizeitanlage „Erlebniscity“. Karte 12 zeigt diese wichtigen Potenziale für die Entwicklung Tourismus und Freizeit.

Von der Gutachtergruppe wurde ein Logo entwickelt, das chiffrenartig das Ensemble aus Schloss, Schlossplatz, Schlosspark und Havel sowie seine Zusammenhänge darstellt.

Außerdem wurde eine „Vision“ für Oranienburg formuliert und den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Arbeitstreffen vorgestellt. Auf ausdrücklichen Wunsch des Vertreters der Gedenkstätte wurde die Gedenkstätte des ehemaligen Konzentrationslagers Sachsenhausen in die „Vision“ aufgenommen:

„Oranienburg an der Havel – eine Stadt zeigt wieder ihr Herz. Das kurfürstliche Oranier-Schloss leuchtet weit in Brandenburgs Havellandschaft. Die über Straßen und Wege, über Schienen, Flüsse und Kanäle gut erreichbare Stadt im Norden Berlins wirbt mit eindrucksvollen Zeugnissen ihrer Vergangenheit. Sowohl das barocke Ensemble mit Schloss, Schlossplatz und Schlosspark als auch die Gedenkstätte am Ort des ehemaligen Konzentrationslagers Sachsenhausen repräsentieren hier wie unter dem Brennglas Licht und Dunkelheit deutscher und europäischer Geschichte. Oranienburg, die ruhig-lebendige kleine Stadt an der Havel, bietet sichtbar einzigartige Lebensqualitäten zum attraktiven Wohnen, Arbeiten und Sich-Erholen in der von Wasser, Wiesen und Wald geprägten weiten Landschaft einer historischen Hauptstadtregion. Oranienburg an der Havel – diese Stadt gibt, was ihr Name verspricht.“

3. Konzepte öffentliche Straßen und Plätze

3.1 Schlossplatz

Die vordringlichste Aufgabe für die leitbildorientierte Entwicklung der barocken Innenstadt ist die Neuordnung und Neugestaltung des Schlossplatzes im Sinne historischer und gleichzeitig attraktiver Raum- und Platzqualitäten. Die Sanierung des Schlosses - zumindest äußerlich - ist weitgehend abgeschlossen, die Entwicklung des Schlossparkes ist eine längerfristige Aufgabe. Durch den Zustand des Schlossplatzes wird das Erscheinungsbild und die Wahrnehmung des barocken Ensembles jedoch stark beeinträchtigt:

- Die vom Kfz-Verkehr hochbelasteten Fahrverkehrsflächen zerschneiden den zentralen Platzbereich, gliedern ihn in Restflächen ohne Aufenthaltsqualitäten.
- Die dichte Lage der Brücke und der Fahrverkehrsfläche an dem Ehrenhof stören den Zusammenhang Schloss-Platz räumlich und funktional. Der ursprüngliche Grundriss des Schlosses (ehemaliger Ostflügel) wird von der Straßenführung tangiert.
- Durch die Schlossbrückenhöhe und die Rampen im Platzbereich ergibt sich eine starke Beeinträchtigung des platzräumlichen Zusammenhanges und der Platztopographie (vgl. Karte 15).

- Die Platzflächen wirken teilweise ungepflegt und verwahrlost, ein Gestaltungszusammenhang fehlt. Viele Beläge sind schadhafte.
- Dem Schlossplatz fehlt weitgehend die räumliche Fassung, der noch vorhandene Baukörper der ehemaligen Staatsbank wirkt unproportioniert und als Fremdkörper im Platzraumgefüge.
- Die für den Schlossplatz wichtige Sichtigkeit auf das Schloss wird durch Bäume gestört.

Was dem Platz gegenwärtig fehlt, sind ein klar definiertes Raumgefüge und der Eindruck von Einheitlichkeit und räumlichem Zusammenhang.

Um den Schlossplatz wieder zum prägenden Bestandteil des Ensembles zu entwickeln, müssen vor allem folgende Ziele erreicht werden:

1. Die Neuordnung der Verkehrsflächen in Orientierung auf einen besseren Platzraumzusammenhang, größere zusammenhängende Aufenthaltsflächen und eine Verkehrs- und Straßenführung, die den Grundriss des Schlosses stärker respektiert. Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen muss dabei gewahrt bleiben.
2. Die Neuordnung der Platzhöhen durch eine geringere Höhe der Brückenoberfläche in Verbindung mit einer Verlegung der Brücke nach Süden entsprechend der Lage der Vorgängerbrücke (bis in die 30er Jahre). Dieser Vorschlag steht in Zusammenhang mit der Aussage des Straßenbauamtes und des städtischen Tiefbauamtes, wonach die Restnutzungsdauer der vorhandenen Brücke stark begrenzt ist und ein Ersatzbau in absehbarer Zeit erforderlich sein wird.
3. Die baulich-räumliche Fassung des Platzraumes auf der Südseite mit Gebäuden deren Proportionen und Maßstäblichkeit sich auf das letzte noch erhaltene barocke Gebäude am Platzrand - dem Amtshauptmannsgebäude von 1657 - orientieren muss.
4. Eine einheitliche und qualitätvolle Gestaltung mit Bezug zu den barocken Raum- und Platzqualitäten.

3.1.1 Neuordnung der Verkehrsflächen im Bereich des Schlossplatzes, verkehrsfunktionale Erschließung

Im Vergleich der in Karte 5 dargestellten und bereits unter Punkt 2.5 beschriebenen Varianten bezüglich der räumlichen und gestalterischen Aspekte wurde die Variante 5b positiv bewertet, da durch die Trassierung in Anlehnung an das historische Straßenraster der Berliner Straße keine nennenswerten Nachteile erwartet werden.

In Bezug auf die verkehrliche Abwicklung wurden die Varianten 3, 4 und 5 positiv bewertet. Da sich die jeweils unterschiedliche Trassierung nicht auf die zu erwartenden Belastungszahlen auswirkt, kann bei diesen Varianten von einer nahezu gleich guten Verkehrsfunktion ausgegangen werden.

Die Varianten 1 und 2 wurden aufgrund der ungünstigen Verkehrsführung als negativ bewertet.

Im Ergebnis des Abwägungsprozesses wurde die Variante 5b favorisiert. Diese Variante wurde im Entwicklungskonzept als Vorentwurf im Maßstab 1:500 durchgearbeitet (vgl. Karte 10 a und 14).

Bezüglich der verkehrlichen Abwicklung der Variante 5b im Bereich des Schlossplatzes wird die Einmündung der Breiten Straße in die Berliner Straße als lichtsignalgeregelter dreiarmer Knotenpunkt beibehalten. Anhand von überschlägigen Leistungsfähigkeitsberechnungen sind in Anwendung des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001¹) Aussagen über die qualitative Verkehrsabwicklung unter Berücksichtigung der oben genannten Knotenpunktformen und der prognostizierten Knotenstrombelastungen möglich. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Variante 5b werden sowohl für die bestehende Verkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet als auch für den Prognosezeitpunkt 2010 des Verkehrsentwicklungsplanes durchgeführt. Demnach ist der Knotenpunkt mit über 20.000 Kfz/ Tag (DTV) belastet. Dies entspricht derzeit bis zu 1.000 Kfz/ h je Richtung in der Spitzenstunde.

¹ Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2001

Unter der Voraussetzung der Beibehaltung der heutigen Umlaufzeit von 90 s ergibt sich für den Knotenpunkt Schlossplatz in Bezug auf die Fahrzeuge eine mit den beiden besten Qualitätsstufen A (die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann ungehindert den Knotenpunkt passieren, die Wartezeiten sind sehr kurz) und B (alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen, die Wartezeiten sind kurz) bewertete Verkehrsabwicklung. Die Leistungsfähigkeitsberechnung ist in der Anlage dokumentiert.

Aus städtebaulicher Sicht ist eine zusätzliche Querungshilfe für Fußgänger 50 m nordöstlich des Knotenpunktes erforderlich. Die dadurch bedingte Aufweitung des Straßenabschnitts auf dem Schlossplatz nördlich des Knotenpunkts ermöglicht die Gestaltung eines zusätzlichen Rechtsabbiegefahrstreifens in diesem Bereich.

Als Nachweis, dass bei einer möglichen Ortsumfahrung der B 273 nicht mit einer Verminderung der Verkehrsbelastung zu rechnen ist, wurde im Rahmen dieses Verfahrens der Durchgangsverkehr über die B 273 durch die Stadt Oranienburg bestimmt. Ein geeignetes Instrumentarium zur Ermittlung dieses Durchgangsverkehrs ist die Kennzeichenerfassung. Hierbei wurde um den Untersuchungsraum Oranienburg ein Kordon mit Erfassungsstellen gelegt, an denen dann die Kennzeichen von allen passierenden Fahrzeugen fahrtrichtungsorientiert und zeitgenau innerhalb der Untersuchungszeit registriert werden.

Die Erfassung der Kennzeichen erfolgt durch Aufsprechen auf Kassettenrecorder zusammen mit der Uhrzeit im Minutenraster. An jedem Zählquerschnitt wird für jede Fahrtrichtung ein Verkehrszähler eingesetzt, so dass bezogen auf Oranienburg die einwärts bzw. die auswärts fahrenden Kraftfahrzeuge jeweils getrennt erfasst werden können. Zur Auswertung der Erhebung werden die Kennzeichen mit Uhrzeit an den Erfassungsquerschnitten in Auswertungsdateien aufbereitet. Für die Auswertung der Zählung wurde unter Mitverwendung eines Tabellenkalkulationsprogramms ein eigenes Auswertungsmodul entwickelt, das die zeitliche und die räumliche Zuordnung der Zählenden zu den Zählquerschnitten übernimmt. Durch Zuordnung von Ein- und Ausfahrzeiten sowie des jeweiligen Erfassungsquerschnitts lassen sich die Verkehrsströme dem Durchgangsverkehr auf der B 273 zuordnen. Als Zählquerschnitte wurden Standorte gewählt, die zum einen an der B 273 an den Ortsausgängen Oranienburgs in östlicher und westlicher Richtung liegen, wodurch kein Binnenverkehr mehr an ihnen erfasst werden kann.

Die am 1. Oktober 2003 durchgeführte Kordonzählung ergab, dass der Durchgangsverkehr auf der B 273 durch die Stadt Oranienburg lediglich 1,3% Prozent von insgesamt 5.500 gezählten Fahrzeugen betrug. Somit ist eine Abminderung der Verkehrsbelastung des Knotenpunkts Schlossplatz durch eine Ortsumfahrung der B 273 auszuschließen (vgl. Karte 10 b).

3.1.2 Verlegung und Neubau der Schlossbrücke

Die Verlegung der Brücke in eine Position südlich der derzeitigen Lage ist eine wichtige Voraussetzung für die Freistellung des Schlossumfeldes (historischer Grundrissbereich), für die Bildung qualitätsvoller Platzflächen und für die Absenkung des Höhengniveaus im Platzbereich zugunsten einer platztypischen Topografie. Die Voraussetzungen für einen Brückenneubau in neuer Lage sind günstig. Nach Auskunft des Städtischen Tiefbauamtes und des zuständigen Straßenbauamtes ist die jetzige Brücke innerhalb des nächsten Jahrzehntes abgängig und nur mit erheblichem Aufwand - vergleichbar mit einem Brückenneubau - zu sanieren.

Die in der Stadtkarte von Oranienburg dargestellten Flurstücke geben Anhaltspunkte für die Lage der Vorgängerbrücke, die in den 30er Jahren abgerissen wurde (vgl. Karte 4). Mit einer Verlegung der Brücke in diese Position würden die o. g. Ziele erreicht werden. Die Verkehrsführung im Platzbereich entspräche etwa dem Zustand vor dem Bau der jetzigen Brücke. Die favorisierte Verkehrsführung der Variante 5b schließt die Verlegung der Brücke ein.

Für den Neubau der Brücke wurden drei grundsätzlich unterschiedliche Brückenkonstruktionen untersucht (vgl. Karte 16):

- Variante 1 – Brücke als Plattenkonstruktion ohne zusätzliche Auflager
- Variante 2 – Brücke als Bogenkonstruktion ohne zusätzliche Auflager
- Variante 3 – Brücke als Plattenkonstruktion mit zusätzlichem Auflager

Variante 2 und 3 scheiden als Konstruktionslösungen eher aus, da durch die eingeschränkten Durch- und Unterfahrmöglichkeiten der Schifffahrtsverkehr zu den Schiffsanleger am Schlossplatz beeinträchtigt oder sogar unmöglich wäre. Favorisiert wird deshalb die Variante 1. In jedem Falle ist bei der Brückenkonstruktion die Konstruktionshöhe möglichst gering zu halten, um das Platzniveau möglichst weit absenken zu können. Durch die unmittelbare Nähe zum Schloss werden an die Gestaltung der Brücke hohe baukulturelle Anforderungen gestellt.

3.1.3 Durchfahrtshöhen Schlossbrücke

Neben der Verlegung der Schlossbrücke nach Süden ist die Absenkung der Brückenfahrbahn um ca. einen Meter eine weitere wichtige Voraussetzung für die Neuordnung der Platztopografie des Schlossplatzes.

Die derzeitige Durchfahrtshöhe beträgt nach Angaben des WSA 4,27 m über dem mittleren Hochwasserstand (MHW). Das MHW wird mit 31,74 müNN und die Konstruktionsunterkante derzeit mit 36,01 müNN angegeben. Die Oberkante der Fahrbahn wurde mit 37,66 müHN aufgemessen, das entspricht etwa 37,51 müNN. Die Konstruktionshöhe wurde aus einem nicht vermassten Plan der Straßenbauverwaltung mit 1,40 m herausgemessen. Die Differenzen in den Maßen sind noch zu klären. Die Fahrwassertiefe beträgt nach Angaben des WSA 2,30 m unter mittlerem Niedrigwasserstand (MNW = 31,34 müNN).

Ein Neubau der Brücke mit dem gewünschten Fahrbahnniveau erfordert eine möglichst kleine Konstruktionshöhe und bedingt eine Verringerung der Durchfahrtshöhe. Einer Verringerung der Durchfahrtshöhe stimmt das WSA aus prinzipiellen Erwägungen nicht zu. Zudem merkt es an, dass die Durchfahrtshöhe für die kostengünstige Gewässerunterhaltung von Nöten sei. Nach eigenen Ermittlungen werden für die Reinigungs- und Unterhaltungsarbeiten Wartungsschiffe der Schiffswerft Barthel eingesetzt. Diese benötigen eine Durchfahrtshöhe von mindestens 3,5 m mit Absenken des Steuerhauses und 4,0 m ohne Absenken. Die endgültige Durchfahrtshöhe und die kleinstmögliche Konstruktionshöhe sind im weiteren Planungsverlauf zu ermitteln.

3.1.4 Platzraumbildung und räumliche Fassung

Zur Platzraumbildung wurden verschiedene Lösungen untersucht (vgl. Karte 17). Mit der Fragestellung: welche Flächen gehören räumlich zum Schlossplatz und welche Abgrenzungen hat er, erfolgte die Prüfung unterschiedlicher Möglichkeiten der Platzraumdefinition. Im Ergebnis des diskursiven Prozesses wurde die Variante 5c favorisiert, die in das Entwicklungskonzept eingearbeitet wurde. Bei dieser Variante findet der Schlossplatz seine südliche Begrenzung durch eine Neubebauung als Kopfbebauung auf den historischen Parzellen / Platzkanten. Die Grünfläche wird erhalten, das Blumenthalsche Haus im Platz freigestellt. Der Platzraum erstreckt sich bis zum Amtshauptmann-Haus. Dieser Platzraumzusammenhang ist durch möglichst einheitliche Beläge zu unterstützen.

Nur mit einer baulichen Platzfassung erhält der Schlossplatz wieder seine räumlichen Qualitäten. Das Amtshauptmanns-Haus ist die einzige erhaltene Raumkante des Platzes aus der barocken Entstehungszeit und für die Raumproportionen des Schlossplatzes maßstabsbildend. Die Platzkanten sind möglichst zügig wieder baulich zu schließen. Das Gebäude der früheren Staatsbank ist städtebaulich und gestalterisch als Raumkante nicht geeignet.

Es wurden mögliche Bauhöhen und Baumassen der platzseitigen Kopfbauten unter Bezug auf die Proportionen des Schlosses untersucht (vgl. Karte 18). Favorisiert wird eine (in Orientierung auf die Bebauung des ehemaligen Hotels Eilers) 2 ½-geschossige Bebauung (rd. 8,5 – 9,6 m Traufhöhe über Straßenniveau) bei Einhaltung der historischen Dachausbildung. Eine zukünftige Bebauung sollte sich an diesen Vorgaben orientieren.

Vorgeschlagen wird, die Neubebauung der Platzkanten entlang der historischen Baufluchten zu führen. Jede andere Position ist kaum zu begründen, erzeugt viele Diskussionen und ist ggf. nicht konsensfähig.

3.1.5 Gestaltung Schlossplatz

Grundlage der Platzgestaltung (vgl. Karten 13 und 14) ist die Variante 5b der Verkehrsführung, in Verbindung mit dem Neubau der Schlossbrücke südlich der derzeitigen Brückenlage und einer Absenkung des Höhenniveaus.

Durch diese Verkehrsführung entsteht ein größerer zusammenhängender Platzbereich auf der Westseite. Leitbild der Gestaltung ist eine weitgehende Einheitlichkeit und Geschlossenheit des gesamten Platzraumes. In diesem Sinne wird für die gesamte Platzfläche eine einheitliche Befestigung vorgeschlagen. Da eine wassergebundene Decke, sowie Polygonal- oder Katzenkopfpflaster aus funktionalen und verkehrstechnischen Gründen, Groß- und Reihensteinpflaster aus gestalterischen Gründen für den Platzbereich nicht in Betracht kommen, wird eine Natursteinbefestigung mit großformatigem Kleinsteinpflaster (Granit, rotbunt, Kantenlänge 10 cm x 10 cm, bis 12 cm x 12 cm) in Passe verlegt, vorgesehen. Ideal ist die Einbeziehung auch der Fahrgassen in diese Befestigung. Da jedoch die Fahrgassen Bestandteil des klassifizierten Straßennetzes sind und längerfristig bleiben werden, scheidet diese Lösung unter technischen und verkehrstechnischen Gesichtspunkten aus.

Stattdessen sieht das Konzept vor, die Fahrgassen im Platzbereich mit einem bituminösen Aufbau zu befestigen und als Deckschicht eine Edelsplittestreueung mit Granulat vergleichbar dem im Platzbereich verwendeten Pflastermaterial aufzubringen. Damit soll eine weitgehende Einheitlichkeit der Platzoberfläche in Materialität und Farbe hergestellt werden. Im Sinne dieser Flächeneinheitlichkeit wird auf die Einfassung der Fahrgassen mit Borden verzichtet und ein möglichst geringer Auftritt zwischen Fahrgasse und Platzfläche angestrebt. Anstelle einer Bordführung wird die Einfassung der Fahrverkehrsflächen mit einer Metallschiene vorgeschlagen.

In die gepflasterte Platzfläche wird die vorhandene Grünfläche mit dem Baumbestand auf der Ostseite integriert. In die Grünfläche werden kleine Wegeverbindungen aufgenommen, die wichtige Bezüge im Platzbereich aufnehmen. Die gepflasterte Platzfläche erstreckt sich bis an die Kante der ehemaligen Bebauung und bis an das Ufer der Havel, das als harte Kante mit einer verblendeten Stützwand ausgebildet wird.

In diese Uferwand sind die Rampen zur Unterführung der Brücke, Treppenanlage und Anlegestelle für Fahrgastschiffe integriert. Um ein Überqueren der Fahrverkehrsflächen in der Beziehung entlang der Havel auch auf Platzniveau zu ermöglichen, wird eine Querungshilfe in der Fahrbahn südlich der Brücke vorgesehen.

Die Achsenbezüge zum Schloss aus der Breite Straße, Berliner Straße und der dritte Achse werden im Platzbereich freigelegt. Der vorhandene einschränkende Baumbestand ist ggf. als Sofortmaßnahme zu entfernen.

Standort für das Henriette-Denkmal ist der Schnittpunkt der Achsen aus der Breite Straße und dem Schlosspark.

Die Zufahrt zum Parkplatz hinter dem Schloss wird niveaugleich mit einer Läuferreihe markiert. Für den Fahrradverkehr werden beidseitig entlang der Fahrverkehrsflächen auf der Platzfläche begleitende Wege mit einer Läuferreihe markiert.

Die Schlossmauer um den Ehrenhof des Schlosses ist der neuen Platzraumbildung und dem Höhenniveau anzupassen. Die Befestigung des Ehrenhofes wird mittelfristig beibehalten, ggf. sind Anpassungen an die neu gestaltete Platzfläche erforderlich.

Die Platzfläche sollte weitgehend von Ausstattungselementen freigehalten werden. Für Veranstaltungen und Märkte sind jedoch ausreichend Elektro- und Wasseranschlüsse (versenkt) zu berücksichtigen. Im Bereich der Grünfläche und des Havelufers ist die Aufenthaltsqualität durch Bänke sicherzustellen.

Standorte für die öffentliche Beleuchtung sind umlaufend in den westlichen und südlichen Randbereich sowie entlang des Ufers vorgesehen. Angesichts der denkmalpflegerischen und gestalterischen Bedeutung des Schlossplatzes sind auch die notwendigen Masten für die Verkehrszeichen, Lichtsignalanlagen und sonstige verkehrstechnischen Elemente in einem einheitlichen Gestaltungskontext mit Straßenmobiliar und Beleuchtung einzubinden.

3.1.6 Denkmal „Die Anklagende“

Für die Skulptur „Die Anklagende“ von Fritz Cremer wird im Rahmen der Neugestaltung des Schlossplatzes ein Standort im östlichen Teilbereich des Schlossplatzes vorgeschlagen. Dieser Standort steht in Blickbeziehung sowohl zum Schloss als auch zur Breite- und Berliner Straße. Gleichzeitig wurde der Standort in der Rasenfläche so gewählt, das auch eine direkte Betrachtung der Skulptur möglich ist. Die räumliche Fassung durch eine niedrige Mauer als Hintergrund ist zu prüfen.

3.1.7 Ostflügel

Die Freilegung des Grundrisses des ehemaligen Ostflügels ist eine wichtige Voraussetzung für eine ganzheitliche Entwicklung der ursprünglichen Schlossanlage. Dabei geht es in naher Zukunft nicht um eine Wiederherstellung des Gebäudes, sondern allein um Verbesserung der Vorbedingungen für eine spätere Entwicklung. Ob und wie die Fläche des ehemaligen Ostflügels wieder bebaut wird, sollte erst im Zusammenhang mit konkreten Nutzungsnachfragen entschieden werden.

3.2 Grundlagen der Straßengestaltung

Grundlage für die Bewertung der Straßenräume und ihrer Ausstattung war eine eigene Bestandsaufnahme. Erfasst wurden die Straßenprofile, die Gliederungen der einzelnen Verkehrsflächen, die Befestigungen / Beläge sowie der Bestand an Straßenbäumen und sonstiger Vegetation im Straßen- und Platzraum (vgl. Karte 19).

Festzustellen ist, wie bereits im Kapitel 2.4 beschrieben, dass das räumliche System des barocken Stadtgrundrisses weitgehend unverändert erhalten geblieben ist. Unverändert sind auch die Straßenprofile, d.h. die Gliederung der Verkehrsflächen in Fahrbahn und Gehwege, mit linearer Bordführung und einem axialen Aufbau zumindest seit ihrer Umpflasterung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis zur Jahrhundertwende. Überformt sind dagegen die Oberflächenbefestigungen. Von den tradierten Befestigungen sind nur noch Teile erhalten geblieben:

- Die auf alten Postkarten erkennbare Pflasterung der Fahrbahnen mit Groß- Reihenstein- oder Polygonalpflaster ist fast durchgängig durch Asphalt ersetzt worden. Nur in der Blutgasse und Havelstraße ist noch Natursteinpflaster in der Fahrbahn erhalten geblieben (Großpflaster Granit bzw. Kleinpflaster Granit)
- Typisch für die Befestigung und Gliederung der Gehwege war die Dreigliedrigkeit der Gehwege mit einem Ober- und Unterstreifen aus Mosaikpflaster und einer Gehlinie aus Granitplatten. Diese Form der Befestigung ist nur noch in einem kleinen Abschnitt der Havelstraße erhalten geblieben.
- Alternativ zu dieser Gehwegbefestigung finden sich auch vollflächig mit Mosaik befestigte Gehwege, wie z.B. auf der Westseite der Breite Straße, wo diese Befestigung noch fast durchgängig erhalten geblieben ist. Historische Postkarten zeigen, dass auch die Gehwege in der Berliner Straße zumindest in einigen Abschnitten früher vollflächig mit Mosaikpflaster befestigt waren. Die übrigen Gehwege wurden in den letzten Jahrzehnten mit Betonplatten unterschiedlicher Formate befestigt. Diese Beläge sind überwiegend schadhaf und versackt.

Das Konzept sieht den Erhalt der tradierten Straßenraumstrukturen und -ausstattungen vor. Die Straßenräume sind Bestandteil des barocken Stadtraumes und daher im Sinne der städtebaulichen Denkmalpflege zu entwickeln.

Zu erhalten, bzw. wiederherzustellen sind folgende Merkmale:

- dreigliedrige Profile mit Fahrbahnen und beidseitigen Gehwegen,
- axialer Straßenaufbau,
- lineare Bordführung mit Hochborden,
- die erhaltenen Natursteinpflaster in den Fahrbahnen,
- die Befestigung der Gehwege entweder vollflächig mit Mosaikpflaster (Bernburger Mosaik) oder die Befestigung der Gehwege mit Ober- und Unterstreifen und einer Gehlinie aus Granitplatten oder einer diagonal verlegten Kunststeinplatte mit hochwertiger Oberfläche und Bischofsmützen.
- Befestigung der Entwässerungsrinnen mit Groß- oder Reihensteinpflaster

Befestigungen mit Betonstein wie in der Fahrgasse der Poststraße und in der Kanalstraße sind für den Stadtraum untypisch und längerfristig wieder entsprechend dem o.g. Gestaltungsrepertoire zu ersetzen.

3.3 Konzept Berliner Straße

Das Straßenprofil der Berliner Straße wird weitgehend erhalten. Der heutige einseitige Baumbestand entspricht nicht den Gestaltungsprinzipien tradierter Straßenräume (Asymmetrie) und beeinträchtigt die Sichtbeziehungen auf das Schloss. Da eine beidseitige Baumpflanzung wegen des schmalen Straßenraumprofils nicht in Betracht kommt, sollten die bestehenden Bäume zugunsten eines symmetrischen Straßenprofils entfernt werden. Vorgeschlagen wird eine axiale Straßengliederung mit einer Fahrbahnbreite von 8,00m, linearer Bordführung und Hochborden (vgl. Karte 20).

Die Baumpflanzungen südlich der Poststraße stellen demgegenüber kein gestalterisches Problem dar und können erhalten werden. Für den Abschnitt zwischen Poststraße und Schlossplatz wird eine einheitliche Gehwegbefestigung mit Mosaikpflaster und für die Fahrbahn eine bituminöse Fahrbahndecke vorgeschlagen.

Separate Radwege lassen sich aus Platzgründen im Abschnitt zwischen Poststraße und Schlossplatz nicht realisieren. Als Kompromiss wird die Markierung von Angebotsstreifen auf der Fahrbahn für den Fahrradverkehr, die von den anderen Verkehrsteilnehmern bei Bedarf mit genutzt werden können, vorgeschlagen.

Zur räumlichen Fassung der Abschnitte, in denen eine Bebauung fehlt bzw. abweichend zu den historischen Baufluchten errichtet wurde, sieht das Konzept eine ca. 80 cm hohe Mauer aus Klinkerstein oder gut gestalteten Betonfertigteilen entlang der historischen Bauflucht vor. Dies gilt ebenfalls für den Block Berliner Straße, Blutgasse und Breite Straße.

3.4 Konzept Breite Straße

Der Mittelstreifen in der Breiten Straße ist vermutlich schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstanden und soll, da er das konische Profil der Straße ausgleicht, auch zukünftig beibehalten werden. Daraus ergeben sich beidseitig des Mittelstreifen Fahrbahnprofile von rd. 6,00 m, die vorhandenen Gehwege bleiben in ihrer vollen Breite vorhanden (vgl. Karte 20).

Die Bäume im Unterstreifen der Gehwege werden erhalten und ggf. ergänzt. Die Gehölze auf dem Mittelstreifen, die die Blickbeziehung zum Schloss beeinträchtigen, sind zu beseitigen. Vorgesehen ist für den Mittelstreifen eine Rasenansaat. Diese Maßnahme sollte wegen ihrer hohen Wirkung und ihrer geringen Kosten als Sofortmaßnahme durchgeführt werden.

In den Gehwegen wird, analog dem Bestand, die vollflächige Verlegung von Bernburger Mosaik empfohlen. Für die Fahrbahn wird Asphalt (ggf. mit einer Aufhellung durch eine Edelsplitt-Einstreuung) und in der Gosse die Verlegung von Großpflaster vorgeschlagen. Für den Fahrradverkehr wird die Markierung einer Fahrradspur im Fahrgassenbereich angeregt.

3.5 Konzept Havelstraße

Im Abschnitt zwischen Breite Straße und Berliner Straße sind das tradierte Straßenprofil sowie die Natursteinbeläge in Fahrbahn und Gehwegen zu erhalten bzw. entsprechend zu ergänzen (vgl. Karte 20). Im Abschnitt zwischen Berliner Straße und Havel ist auf eine Natursteinbefestigung in der Fahrbahn zu verzichten. Allerdings sollten die Gehwege im Sinne des unter 4.3 aufgeführten Gestaltungsrahmens aufgewertet werden.

3.6 Maßnahmen Poststraße

Eine Neugestaltung der Poststraße ist in den kommenden Jahren auszuschließen, da die Oberflächen erst vor kurzer Zeit erneuert wurden. Die Befestigungen sind untypisch und sollten langfristig im Sinne des unter 4.3 beschriebenen Gestaltungsrepertoires angepasst werden.

Als Sofortmaßnahme ist der räumliche Zusammenhang der Poststraße bis zum Kreisverkehr wieder herzustellen. Dafür ist das abgetrennte Grundstück zu erwerben und die Fläche als öffentliche Straßenfläche zu gestalten.

3.7 Konzept dritte Achse

In Ergänzung zu den beiden Achsen Berliner Straße und Breite Straße wird die in der Grundstruktur der barocken Anlage angelegte dritte Achse (Dreistrahl) freigelegt und für die Erschließung der Grundstücke entlang der Havel befestigt. Die dritte Achse erhält die Breite der Berliner Straße von rd. 15 m, das entspricht etwa 4 preußischen Ruthen. Die Anlage wird als Mischverkehrsfläche mit Fahrgassenbreite von 6 m ausgebildet. Beidseitig werden zusätzlich Seitenstreifen mit Schotterrassen angelegt, in die entwässert wird. Bei einer baulichen Verdichtung können die Seitenstreifen auch mit Kleinsteinpflaster befestigt werden (Parkplätze, Überfahrten). Vorgeschlagen werden zwei alleeartige Baumreihen in den Seitenstreifen mit mittelgroßer Krone wie zum Beispiel Hainbuche. Die dritte Achse gliedert das Baufeld zwischen Berliner Straße und Havelufer und erschließt die dadurch neu gebildeten Grundstücke.

Die Voraussetzungen für die Anlage der dritten Achse sind günstig, da die Grundstücke mit Ausnahme des Parkplatzes des Landkreises im Bereich der Havelstraße im Besitz der Stadt sind. Als erster Schritt einer stufenweisen Umsetzung könnten die Bäume gepflanzt werden. Der weitere Ausbau lässt sich in Abschnitten umsetzen. Ein erster Abschnitt könnte im Zusammenhang mit einer Kopfbebauung am Schlossplatz und einer Anbindung über den Schlossplatz realisiert werden.

4. Freiraumstrukturkonzept

Das Freiraumstrukturkonzept für den „Erweiterten barocken Stadtgrundriss“ geht von einer Synthese aus der Bewahrung historischer Grundstrukturen und einer Anpassung an die Anforderungen aktueller Stadtentwicklungsziele aus. Das Zusammenwirken von bebauter bzw. zur Zeit nicht bebauter Stadt, städtischem Freiraum und angrenzender Landschaft wird thematisiert und konzeptionell vertieft. Dabei muss zwischen gesetzten, zu entwickelnden und temporären Freiräumen unterschieden werden, denen eine wesentlich höhere stadtstrukturelle Bedeutung als in der Vergangenheit zukommt. Da der öffentliche Freiraum sowohl für die Bewohner als auch für die Besucher von Oranienburg einen hohen Identifikationswert besitzt, muss es Ziel der Freiraumentwicklung sein, dessen Attraktivität zu verbessern. Dies gilt nicht nur für den Bestand. Vielmehr ist wichtig im Rahmen der Möglichkeiten, ein strukturreiches, vielfältiges und umfassend nutzbares Erscheinungsbild des Freiraums zu schaffen, das nachhaltig die Stadtstruktur bestimmt (vgl. Karte13, Entwurf 1:1.000).

Kern der Freiraumentwicklung sind die historischen Anlagen um das Schloss wie Schlosspark, Schlossplatz und Havel. Diese Freiraumstrukturen dienen zum einem der Unterstützung des Alleinstellungsmerkmals des Schlosses zum anderen als besonderer Erlebnisraum mit unverkennbarer Gestaltung. Ausgehend von dieser Ensemblewirkung sind umfangreiche Aufwertungen und In-Wert-Setzungen notwendig, um die Struktur des Erweiterten barocken Stadtgrundrisses zu stärken. Eine vergleichbare Bedeutung haben die Grünflächen an den Kultur- und Verwaltungseinrichtungen, die öffentlich wirksam sind.

Eine herausragende Rolle in der Freiraumstruktur spielt der Schlosspark aufgrund seiner Größe, seiner Historie und bedingt aufgrund seiner Ausstattung. Notwendig ist es jedoch, durch zahlreiche Maßnahmen in Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege die seit 1984 begonnenen Arbeiten mit korrigierter Zielsetzung durchzuführen. Dabei sollten die unterschiedlichen Schichtungen aus den verschiedenen Zeitepochen betont werden, um so die historische Bedeutung dieser Parkanlage vermitteln zu können. Dazu gehört auch die Aufgabe der störenden Comenius-Schule einschließlich Umfeld um die ursprüngliche Proportion des Parks wieder herstellen zu können. Um der Wertigkeit des Parks im historischen Kontext zu entsprechen, muss der Pflegestandart verbessert werden.

Einen vergleichbaren Stellenwert hat der Schlossplatz. Um die Attraktivität, sowohl als angemessener Vorplatz mit Achsenfächer, als auch als öffentlicher Raum mit vielfältigen Funktionen, zu steigern ist eine generelle Neuordnung notwendig. Wesentliche Voraussetzung hierfür ist die Verlagerung der Schlossbrücke sowie die Niveaueinpassung an den Höhenaufriß des Schlosses. Die durch die Stra-

Benführung der B 96alt erzeugte Zerschneidung des Platzes soll durch einen einheitlichen Flächenbelag aufgehoben werden. Ein weitgehend von Bäumen freigestellter Vorplatzbereich nimmt die Sichtbeziehungen aus Breite- und Berlinerstraße zum Schloss auf. Als gepflasterte Flächen bietet sich hier die Möglichkeit für Märkte, Veranstaltungen etc. In dieser Fläche sind Inseln für eine größere Baumgruppe im Bereich der Havel sowie das Baumkarree am Blumenthalschen Haus (vgl. Karte 14, Entwurf öffentlicher Raum, 1:500).

Ein neues Freiraumelement im historischen Kontext ist die Schlossfreiheit. Sie liegt in der Achse der Bernauer Straße als Sichtfenster zum Schloss und thematisiert die Havel als besonderen Ort im Stadt- raum. Rampe und Ufermauer bilden im Zusammenhang mit der gegenüberliegenden Ufergestaltung eine Einheit. Gleichzeitig bildet die Schlossfreiheit den Auftakt für den nördlich anschließenden Grün- zug entlang des Ostufers der Havel, der den ehemaligen Industriehafen erschließt.

Ein weiterer wichtiger Baustein des Freiraumstrukturkonzeptes ist die Erschließung und Aktivierung des Havelufers zwischen Schloss und Bollwerk. Diese Promenade mit breitem grünem Begleitraum stellt eine wichtige touristische Verbindung zwischen dem Schiffsanleger Bollwerk und Schlossbereich dar. Ebenso bietet das weitgehend freigestellte Ufer die Möglichkeit, die Havel als prägendes Element von Oranienburg sichtbar werden zu lassen. Eine Freitreppe in der Verlängerung der Poststraße so- wie eine Steganlage ergänzen die Ufergestaltung und bieten einen direkten Zugang zum Wasser.

Die Freiraumgestaltung an der Schnittstelle Havel- / Poststraße und Henrietten Steg verfolgt ebenfalls das Ziel, die Havel in den stadträumlichen Zusammenhang zu stellen. Durch die Neuordnung der ver- kehrlichen Erschließung des Landratsamtes und die Anbindung der dritten Achse sowie durch die Verlagerung der Stellplätze entsteht ein öffentlicher Raum zur Havel mit Bezug zum Sporthafen.

Die bisher genannten Konzeptansätze zur stadträumlichen Integration der Havel werden durch weitere Ufererschließungen als Fuß- und Radwege ergänzt. Diese verlaufen zum einen zwischen zukünftiger Marina und Henrietten - Steg mit Unterquerung der Schlossbrücke. Zum anderen ist die Wege- und Wasserverbindung am Westufer der Havel in nördlicher Richtung ab dem Schloss auszubauen, um eine attraktive Verbindung nach Sachsenhausen zu schaffen.

Neben den großräumlichen Freiraumbezügen sind zahlreiche kleinteilige Akzentsetzungen innerhalb des Freiraumkonzeptes wichtig, um eine Stärkung der barocken Stadterweiterung zu erreichen. Hierzu zählen die Aufwertung der Wegeverbindung Bötzower Stadtgraben / Am Kirchgraben mit Herstellung einer niedrigen Mauereinfassung des Kirchhofs, die Anlage eines kleinen Küchengartens nach histori- schem Vorbild am Amtshauptmanns - Haus und die Neuordnung der Stellplätze am Verwaltungsbau durch eine hainartig gestaltete Stellplatzflächen nördlich des rekultivierten Grabens.

Innerhalb der Stadtstruktur sind zahlreiche Flächen vorhanden, die zur Zeit zwischengenutzt werden oder brach liegen. Dieses sind ehemalige Baufelder oder Bauerwartungsland für die es momentan keine erkennbare Neunutzung gibt. Es ist daher notwendig, diese durch einfache freiraumgestalteri- sche Mittel in einen Zustand zu versetzen, der dem besonderen Ort angemessen ist. Hierbei handelt es sich vor allem um die Stellplatzanlage zwischen der Breite- und Berliner- bzw. Blutstraße, die durch Hecken räumlich begrenzt und gegliedert wird. Die zur Zeit als Abstell- und Lagerfläche genutzten sowie mit ungenutzten Baulichkeiten belegten Flächen zwischen der neuen dritten Achse und der Havel-Promenade sind zu beräumen und unter Berücksichtigung des Baumbestandes als einfache Rasenflächen anzulegen.

4.1 Gestalterische Orientierung Schlosspark als touristischer Anziehungspunkt

Um den Park von Schloss Oranienburg als besonderen Anziehungspunkt für den Tourismus zu gestal- ten, der den Erwartungsvorstellungen an eine historische Anlage mit besonderem Alleinstellungs- merkmal entspricht, ist eine barocke Rekonstruktion sicherlich von Vorteil. Jedoch widersprechen sowohl die fachlichen Ziele des Landesdenkmalamtes als auch die finanziellen Möglichkeiten dieser für den Tourismus attraktiven Lösung. Das abgestimmte Konzept für die Restaurierung des Schloss- parks sieht eine Berücksichtigung der historischen Schichtungen vor, die auf den barocken Grund- strukturen aufbauen.

Durch die unter Punkt 1.3 „Perspektive Schlosspark“ aufgezeigten weiteren konzeptionellen Überle- gungen wird einerseits eine sinnvolle Grundstruktur für ein tragfähiges touristisches Konzept geschaf- fen. Andererseits sollte die Ergänzung und Wiederherstellung zusätzlicher attraktiver Elemente inner-

halb des Parks geprüft werden, die sowohl in das gartendenkmalpflegerische Konzept passen als auch das Alleinstellungsmerkmal stützen. Als besondere Anziehungspunkte im Park sind vorstellbar:

- die Rekonstruktion der ehemaligen Grotte in der Formensprache der romantischen Ruinenkultur aus der Mitte des 18. Jahrhunderts, die unter dem Erdkegel im südwestlichen Parkteil vermutet wird und einen besonderen Zielort im Park darstellen würde (im „Situationsplan des Schlossgartens von Oranienburg“, Jühlke, 1878, wurde die Grotte als Ruine kartiert),
- die Wiederherstellung des Bassins mit Fontäne in der Hauptachse des Lustgartens als Ergänzung zum Spiegel- resp. Karpfenteich als besonderen Bezugspunkt von Schloss und Schlossplatz,
- die Wiederherstellung des Küchengartens südlich vom Lustgarten in der Blickbeziehung vom Amtshauptmanns - Haus zur Orangerie mit dem Ziel, historischen Gartenbau zu vermitteln,
- die Ergänzung des Parks mit Statuen ggf. als Kopie ursprünglich vorhandener Ausstattungselemente zur Belebung des Erscheinungsbildes,
- die Wiederherstellung von Pavillons ggf. auch in zeitgenössischer Gestaltung an historisch belegbaren Standorten als Treffpunkt und Wetterunterstand.

Unabhängig von dieser Ergänzung mit besonderen Zielorten sind Ausstattungsgegenstände notwendig, die einen Parkbesuch angenehm gestalten. Hierzu zählt die Aufstellung von bequemen Bänken einschließlich Papierkörbe in ausreichender Zahl an besonderen Orten ebenso wie Fahrradständer in den Eingangsbereichen.

Für die o.g. Maßnahmen, die das Ziel der Förderung der touristischen Infrastruktur und Kultur haben, sollte der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) bis 2006 in Anspruch genommen werden. Gleichzeitig ist aber auch für die touristische Akzeptanz der Pflege- und Unterhaltungszustand von Bedeutung. Dabei ist langfristig die Finanzierung der Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen im Park auf einem hohen Niveau zu sichern. Entsprechende Ansätze wurden unter Punkt 1.3 formuliert.

4.2 Gestaltung Entree Schlosspark und Umfeld Schloss / Stadtverwaltung

Durch die Freistellung des Schlossplatzes wird auch die Eingangssituation zum Schlosspark grundlegend verbessert. Durch die Umgestaltungsmaßnahmen auf dem Schlossplatz einschließlich des Niveauangleichs an die umgebenden Höhenanschlüsse erlangt das Portal wieder seine ursprüngliche Wirkung als Entree zum Park. Der Pflasterbelag des Schlossplatzes wird bis an die Einfassungsmauer des Parks herangezogen.

Der Ehrenhof und der Innenhof des Schlosses bleiben in ihrer Gestaltung unverändert. Die Pflasterfläche der Zufahrt zur Stellplatzanlage und zum Sportplatz wird einheitlich bis an den Sockel des Schlosses herangeführt. Die Havelseite erhält zwischen Schloss und Ufermauer das gleiche Belagsmaterial mit dem Ziel, ein einheitliches Erscheinungsbild herzustellen. Dieses gilt auch für die Umfahrung des städtischen Verwaltungsbaus, die ebenfalls als Kleinsteinfläche ausgebildet wird. Ein Materialwechsel zu den anschließenden asphaltierten Wegen erfolgt an der nördlichen Umfahrung. Die in diesem Bereich vorhandenen Stellplätze werden aufgehoben.

Als Alternative entsteht eine Stellplatzanlage nördlich des rekultivierten Grabenverlaufs, der das Areal des Schlossparks begrenzt. Die Stellplatzanlage wird hainartig mit Bäumen überstellt und ist sowohl in nördlicher als auch in westlicher Richtung erweiterbar. Die Fahrspuren sind in Asphalt angelegt, die Parkstände als wasserdurchlässiger Schotterrasen. Als großkroniger Baum wird die Gemeine Esche (*Fraxinus exelsior*) vorgeschlagen, die den Standortansprüchen entspricht, für Stellplätze geeignet ist und sich durch eine große lockere Krone auszeichnet.

Der Innenhof der Stadtverwaltung bleibt im heutigen Zustand erhalten.

4.3 Entwicklung Stadt- und Landschaftsraum der Havel

Ufermauer

Im Bereich des Schlosses und des Schlossplatzes wird das Havelufer durch eine Mauer als harte Kante gefasst. Dieses ist sowohl historisch begründet als auch notwendig, um die Schlossbrücke über Treppen und Rampen unterqueren zu können. Die Rampen führen vom vorhandenen Geländeneiveau auf die Unterführungsebene von ca. 0,50 m über Havelwasserstand. Hier ergibt sich die Möglichkeit für eine Bootsanlegestelle. Die beidseitig der Schlossbrücke angeordneten Treppen sind in die Stützmauer eingeschoben. Ufer- und Stützmauern sind gespundet und mit einem Granitvorsatz verkleidet. Uferholm, Mauerkopf und Treppen sind als Granitstein ausgebildet. Die notwendigen Geländer bestehen aus einer einfachen Rahmenkonstruktion in Gusseisen. Wege- und Platzflächen bestehen aus Granitkleinsteinpflaster (vgl. Karte 16, Brückenkonstruktion und Gestaltung Bootsanlegestelle Schlossplatz).

Die vis-a-vis dem Schloss gelegene sog. Schlossfreiheit öffnet den Blick von der Bernauer Straße auf die Ostfassade. An der Stirnseite der Dreiecksfläche befindet sich, leicht unterhalb des Brückenniveaus, eine Aussichtsplattform. Der Höhenunterschied wird durch eine Rasenfläche vermittelt. An der Nordseite verläuft eine Rampe auf die Unterführungsebene der Schlossbrücke, die ebenfalls ca. 0,50 m über Havelwasserstand liegt und den Stadthafen anbindet. Die Schlossfreiheit ist gleichzeitig Auftakt für den östlichen Ufergrünzug, der bis zum ehemaligen Industriebahnhof verläuft. Die Ufer- und Stützmauer ist entsprechend der gegenüberliegenden Seite gespundet und mit einem Granitvorsatz verkleidet. Uferholm und Mauerkopf sind als Granitstein ausgebildet. Die notwendigen Geländer bestehen aus einer einfachen Rahmenkonstruktion in Gusseisen. Aufgrund der Einheitlichkeit in der Materialwahl bestehen Wege- und Platzflächen aus Granitkleinsteinpflaster.

Landschaftliche Uferbereiche

Die nördlich anschließenden Ufer der Havel sind landschaftlich gestaltet. Durch die Beseitigung von Gehölzaufwuchs wird der Blick auf die Havel freigestellt. Gleichzeitig kommt der wertvolle Altbaumbestand zur Geltung. Kleine Abgänge zum Wasser, die punktuell angeordnet sind, sollen für Angler, Kinder etc. die Möglichkeit zum direkten Kontakt mit der Havel bieten (vgl. Karte 20, Straßenraumgestaltung - Regelquerschnitte sowie Karte 21).

Der südlich anschließende Havelverlauf erhält einen vergleichbaren Charakter. Jedoch vermittelt insbesondere die Promenade zwischen Schlossplatz und Bollwerk einen parkartigeren Eindruck. Dieser wird durch die Modellierung der Uferböschung als Rasenflächen unterstützt. Das Bollwerk flussabwärts, mit räumlicher Aufweitung am Sporthafen und Landratsamt, betont den abwechslungsreichen Verlauf der Havel im Stadtbild von Oranienburg.

Stadthafen (Marina)

Ein kleiner Stadthafen als Marina kann südlich der Schlossbrücke an der Fischerstraße entstehen. Ausgestattet mit den notwendigen Anlagen und Versorgungseinrichtungen wird hier eine zusätzliche Attraktion für den Wassertourismus geschaffen und die Palette an Aufenthaltsmöglichkeiten in Oranienburg erweitert (vgl. 1.10). Die Gestaltung und Materialwahl orientiert sich an den harten Uferkanten.

4.4 Umgestaltung Vorplatz Landratsamt und Luise-Henriette-Steg

Wichtig für die Wechselbeziehung zwischen Stadt und Havel ist die Neugestaltung der Schnittstelle Havel- / Poststraße und Luise-Henriette-Steg am Landratsamt. Durch eine verkehrliche Neuordnung der Erschließung und der Stellplätze kann ein öffentlicher Raum zur Havel hergestellt werden, der gleichzeitig die dritte Achse anbindet und dem Landratsamt ein angemessenes Vorfeld schafft. Mit klaren gestalterischen Mitteln wird der Straßenraum der Poststraße als Platzfläche bis an die Ufergestaltung der Havel verlängert. Eine Treppenanlage am Bollwerk, die zum Wasser führt, bildet den Abschluss. Zwei flankierende Baumreihen fassen den Raum und betonen den Bezug zur Havel. Der Eingangsbereich des Landratsamtes ist freigestellt (vgl. Karte 14, Entwurf öffentlicher Raum 1:500).

Ebenfalls wird die räumliche Kontinuität der Havelstraße aufgenommen. Die Gehwege werden linear verlängert und an die Havel bzw. den Luise-Henriette-Steg geführt und mit Bäumen flankiert. Die Wegeverbindung zum Luise-Henriette-Steg wird funktional diagonal über die platzartige Anlage geführt. In der Materialwahl orientiert sich die Gestaltung an den Belägen der öffentlichen Räume. Die Baumarten entsprechen denen der Straßen (Linden i.A.).

4.5 Entwicklung „grüner“ Verbindungen als Fuß- und Radwegenetz

Entlang beider Havelufer wird ein die straßenbegleitenden Wege ergänzendes Fuß- und Radwegesystem entwickelt. Es dient der Vernetzung übergeordneter Bezugspunkte. Die ökologisch wertvollen Uferbereiche sollen im Zuge dieser Maßnahme entwickelt und gepflegt werden. Diese gestalterische Aufwertung verfolgt das Ziel, die Havel im Stadtraum wieder erlebbar zu machen und die Uferbereiche als neue Qualität zu erschließen. Der Raum soll als abwechslungsreicher, parkartiger Freiraum mit wechselnden Blickbeziehungen und Ausblicken über das Wasser gestaltet werden.

Dazu müssen die Uferbereiche im Planungsgebiet teilweise von Unterholz befreit und der teilweise sehr dichte Baumbestand zu Baumgruppen ausgelichtet werden. Pflegemaßnahmen an wertvollen Baumbeständen sind notwendig.

Zentraler Bestandteil dieses Systems ist die westliche Uferpromenade innerhalb der historischen Stadtgrenzen zwischen dem Schlossplatz und dem Bollwerk, der zukünftigen Anlegestelle der großen Ausflugsdampfer am Sitz der Kreisverwaltung. Der uferbegleitende Freiraum weitet sich bis auf 30 m auf, die Promenade selbst verläuft aber stets dicht am Ufer. Ihre Oberfläche ist in Guss-Asphalt mit Edelsplitt-Einstreuung ausgeführt. Die Wegebreite beträgt für eine gefahrlose Benutzung von Fußgängern und Radfahrern 6 m. Sie kann daher auch als Mischverkehrsfläche zur rückseitigen Erschließung der neuen Baufelder genutzt werden. Entlang der Promenade sind Bänke und eine wegebegleitende Beleuchtung vorgesehen.

In Verlängerung des neu eingebundenen Querweges liegt ein öffentlicher Steg, der von der Promenade aus über eine Treppenanlage in der Uferböschung erschlossen wird. Das Holzdeck dicht über dem Wasserspiegel bietet einen direkten Zugang zum Wasser und lädt zum Sonnenbaden und Angeln ein.

Nördlich des Schlosses und südlich des Bollwerks wird die Verbindung in Form eines 4 m breiten unmittelbar uferbegleitenden Asphaltweges fortgesetzt, der für Radfahrer und Skater angenehm zu befahren ist. Die Schlossbrücke und der Schlossplatz können hindernisfrei über Rampen unterquert werden.

Das Ostufer der Havel ist eine untergeordnete Wegeverbindung, da die Fortführung z.B. am Industriehafen problematisch ist. Dementsprechend ist hier eine wassergebundene Wegedecke mit einer Breite von 2,5 m vorgesehen. Auch auf der Ostseite ist eine Unterquerung der Schlossbrücke vorgesehen. Die Anbindung erfolgt über die Flächen des neuen „Stadthafens“ durch die Unterführung der Brücke und über einen Weg entlang der befestigten Uferkante unterhalb der Schossfreiheit. In diesem Bereich ist der Weg asphaltiert. Zwischen Henriette-Steg und der Schlossbrücke verläuft der Weg auf „halber Höhe“, d.h. er liegt tiefer als die gegenüber liegende Promenade.

Eine weitere neue Fuß- und Radwegeverbindung entsteht entlang des rekultivierten Grabens nördlich des Schlossparks. Sie führt vom Schloss in die Landschaft und bindet an den geplanten Uferweg des Oranienburger Kanals an. Eine wegebegleitende Baumreihe aus Sommer-Linden (*Tilia platyphyllos*) zeichnet den historischen Grabenverlauf raumwirksam nach und definiert die nördliche Begrenzung des Parks. Gerade für Radfahrer ist diese Route eine interessante Alternative zur südlichen Umfahrung des Parks.

4.6 Anbindung an Kanäle und Seen

Die Einbindung von Oranienburg in das vielfältige Gewässersystem ist bisher nur unvollständig. Wesentlicher Schwerpunkt dabei stellt die Havel das Rückgrad einer gewässerorientierten Vernetzung von urbanen und landschaftlichen Bereichen von Oranienburg dar. Entsprechende gestalterische Konzepte wurden bereits unter 5.2 und 5.5 erläutert. Eine Fortführung in nördlicher Richtung bis nach Sachsenhausen / Friedrichsthal ist in diesem Zusammenhang wichtig und notwendig. Dabei sollte das Areal des ehemaligen Industriehafens in die Gestaltung einbezogen werden. Entsprechendes gilt für die südliche Anbindung bis zum Oder-Havel-Kanal (vgl. Karte 12, Leitbild Tourismus und Freizeit).

Ebenfalls nur unzureichend ist der Oranienburger Kanal für die Freiraumentwicklung erschlossen. Einer der Hinderungsgründe für das Erleben und die Erreichbarkeit des Kanals sind die beidseitig verlaufenden Aushubdämme, die heute dicht bewachsen sind. Insbesondere im Bereich Hinter dem Schlosspark wirkt dieses wie ein Barriere. Durch Freilegung der Uferbereiche und Anlage eines Fuß- und Radweges auf der östlichen Dammkrone kann eine attraktive Verbindung zwischen Pinnerow- und Sachsenhausener Schleuse geschaffen werden. Dabei sind die Verknüpfungen u.a. mit dem Schlosspark sowie die Querung des Ruppiner Kanals mit Anschluss an den Weg zur Bieberfarm zu

berücksichtigen. Zusätzlich sind an wichtigen Orten - z.B. am Schlosspark - Steganlagen und Rastplätze für den Wassertourismus anzulegen.

4.7 Bollwerk

Für das Bollwerk wird eine schlichtere Gestaltung vorgeschlagen, die sich stärker an den Gegebenheiten des Ortes orientiert. Eine klare Ufermauer, die auf eine breite Abstufung verzichtet, wird der Funktion des Bollwerks als Anlegestelle für große Fahrgastschiffe gerecht. Die Treppenanlage, die bis zur Wasserlinie absteigt, liegt städtebaulich begründet in der Verlängerung der Poststraße und nimmt deren Breite von 16 Metern auf. Somit bildet sie einen gestalterischen Abschluss des durch eine Allee optisch bis zur Promenade verlängerten Straßenraumes und ist gleichzeitig attraktiver Ort am Wasser mit Blick auf den Sporthafen. Die Treppenanlage sollte aufgrund der gestalterischen Einheit des Havelufers in Granitstufen ausgeführt werden (vgl. Karte 13, Entwurf).

5. Konzept ruhender Verkehr

Insgesamt steht in dem untersuchten Bereich z. Zt. ein – gemessen an der Nachfrage – bisher ausreichendes Angebot an Stellplätzen zur Verfügung. Allerdings sind große Disparitäten in der Qualität und Auslastung sowie in der Perspektive der Anlagen festzustellen. Für die Ermittlung der Auslastung wurden eigene Erhebungen durchgeführt (vgl. Karte 22). Folgende Angebote stehen zur Verfügung:

Stellplatzanlage östlich der Havel an der Fischerstraße – Angebot ca.90 Stellplätze

Diese Anlage steht in Beziehung zum Einkaufsbereich in der Bernauer Straße. An Markttagen ist das Angebot jedoch erheblich eingeschränkt. Aufgrund der günstigen Lage zur Bernauer Straße und wegen der Nähe zum geplanten Hafen wird der Erhalt der Stellplatzanlage befürwortet. Allerdings ist eine Neuordnung und –gestaltung der Fläche erforderlich, da Stellplatztiefe und Erschließungsgassen die üblichen Abmessungen weit unterschreiten. In diesem Zusammenhang wird auch das Raster der vorhandenen Baumpflanzungen nicht zu halten sein.

Stellplatzanlage am Schlossplatz - Angebot ca. 75 Stellplätze

Die beobachtete Auslastung der Anlage lag bei etwa 30 %.

Mit der Neuordnung und Neugestaltung des Schlossplatzes wird diese Anlage ersatzlos entfallen.

Stellplatzanlage am Schloss – Angebot ca. 20 Stellplätze

Die Anlage zwischen Schloss und Schlosspark wirkt räumlich und funktional störend. Die Auslastung schwankt stark. Ihre Aufgabe ist geplant. Die entfallenen Stellplätze sollten jedoch mit der Neugestaltung der nördlich gelegenen Stellplatzanlage der Stadtverwaltung kompensiert werden (vgl. 5.2).

Stellplatzanlage Stadtverwaltung - Angebot ca.85 Stellplätze

Aus räumlichen und gestalterischen Gründen wird die Verlagerung und Neuanlage dieser Anlage nördlich des rekultivierten Grabenverlaufs vorgeschlagen (vgl. 5.2). An dem neuen Standort bestehen Potenziale für eine bedarfsorientierte Erweiterungen des Angebotes (z. B. zur Kompensation der vor genannten Anlage).

Stellplatzanlage zwischen Berliner und Breite Straße - Angebot ca.175 Stellplätze

Die Stellplatzanlage auf der Stadtbrache war nach den eigenen Beobachtungen während der Tageszeit mit unter 50% ausgelastet. Langfristig ist aus städtebaulichen und stadträumlichen Gründen der Block baulich wieder zu schließen. Solange keine Nachfrage für eine Neubebauung des Areals vorliegt, sollte die Fläche jedoch weiterhin als Parkplatz vorgehalten werden. Mit dem Wegfallen der Anlage entstehen Defizite, die umso größer werden, je größer die zusätzliche Nachfrage durch die Neubebauung wird. Der Parkplatz sollte kurzfristig (als Sofortmaßnahme) mit einfachen Mitteln aufgewertet werden (z.B. Schotterrasen, Einfriedung und Gliederung der Anlage durch Hecken).

Stellplatzanlagen Kreisverwaltung an Post- und Havelstraße - Angebote insgesamt ca.180 Stellplätze (ohne Grundstück Kreisverwaltung)

Die auf der ehemaligen Straßenfläche der Poststraße und nördlich der Havelstraße angelegten Stellplatzanlagen sind im Besitz des Landkreises. Die Auslastung der Anlagen ist am Tage relativ hoch (vgl. Karte 22). Aus- und überlastet sind auch die umgebenden Straßenräume durch eine hohe Stell-

platznachfrage. Nach eigenen überschlägigen Berechnungen bestehen am Standort der Kreisverwaltung erhebliche Defizite zwischen Nachfrage und dem Angebot an eigenen Stellplätzen. Aus den vorliegenden Unterlagen wird ersichtlich, dass bei dem Genehmigungsverfahren für den Neubau der Kreisverwaltung die Richtwerte für den Nachweis der nach der Brandenburgischen Bauordnung nachzuweisenden Stellplätze deutlich unterschritten wurden. Die Defizite werden im Umfeld kompensiert und führen zu einer erheblichen Belastung der umgebenden Straßenräume. Unter städtebaulichen Gesichtspunkten muss auch längerfristig die Stellplatzanlage in Verlängerung der Poststraße zugunsten eines freien Zugangs zur Havel aufgegeben werden (vgl. 5.4). Daher wird eine Neuordnung des gesamten ruhenden Verkehrs im Bereich der Kreisverwaltung erforderlich. Vorgeschlagen wird die Neuanlage einer mehrgeschossigen Stellplatzanlage für die Nachfrage durch die Kreisverwaltung.

Als Grundlage für weitere Entscheidungsprozesse zur städtebaulichen Entwicklung und zum ruhenden Verkehr wurde die Stellplatznachfrage für den Bestand sowie für unterschiedliche Nutzungsentwicklungen und Dichten errechnet. Grundlage der Berechnung war die Richtwerttabelle für den Nachweis von Stellplätzen nach der Brandenburgischen Bauordnung. Die Varianten für die Abschätzung der Stellplatznachfrage sind in der Karte Nr. 23 dargestellt. Zur Verdeutlichung der Folgen durch den Stellplatznachweis bei unterschiedlichen baulichen Dichten und Nutzungsprofilen wurden die jeweils erforderlichen Flächen für die Stellplätze im Plan gegenübergestellt. Bei einer Reduzierung der Bebauungsdichte bzw. bei einer Zuordnung der Stellplätze zu den Bauprojekten reduziert sich entsprechend der Bedarf an Stellplätzen der an anderer Stelle nachgewiesen werden muss. Bei einer Neubebauung des Blockes zwischen Berliner und Breite Straße (Parkplatz) ist in Abhängigkeit von der angestrebten Dichte und Nutzung zu entscheiden, wie viele Stellplätze auf dem Grundstück untergebracht werden können, da die Kompensationsmöglichkeiten im Umfeld begrenzt sind. Bei einer Entwicklung der Grundstücke östlich der Berliner Straße sollten die Stellplätze grundsätzlich auf den Grundstücken nachgewiesen werden.

6. Nutzungskonzept

Das Nutzungskonzept (Karte Nr. 24) ist orientiert auf die Sicherung der Grundstrukturen des historischen Stadtgrundrisses und seiner stadträumlichen Qualitäten einerseits und auf eine Weiterentwicklung der Nutzungsmischung andererseits. Durch klar definierte Festsetzungen wie geschlossene Bauweise, Baulinien und die Anzahl der zulässigen Geschosse soll die Maßstäblichkeit der barocken Stadtanlage auch bei einer umfassenden Neubebauung bewahrt bleiben.

Die dritte Achse wird als öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung (Verkehrsberuhigter Bereich) dargestellt.

Die Art der Nutzung wird so offen wie möglich gehalten, um für nicht vorhersehbare künftige Entwicklungen einen großen Entscheidungsspielraum zu erhalten. Für die potenziellen Baufelder östlich der dritten Achse bleiben die Festsetzungen nutzungs offen, es ist hier aber ein hoher Grünanteil bei der Flächenentwicklung vorgesehen. Die Baufelder beidseitig der Berliner Straße werden wahlweise für eine Nutzungsentwicklung im Sinne eines Mischgebietes oder eines Sondergebietes für Verwaltung o. ä. bestimmt. Für den Block zwischen Berliner und Breite Straße enthält das Nutzungskonzept außerdem die temporäre Nutzung als Parkplatz. Am südlichen Platzrand des Schlossplatzes, entlang der historischen Baufluchten von Berliner Straße, Breite Straße und Havelstraße sind Baulinien dargestellt, um die Klarheit des Stadtgrundrisses räumlich zu bewahren. Am Schlossplatz enthält das Nutzungskonzept darüber hinaus nutzungs offene Baukörper zur Platzraumfassung.

Alle denkmalgeschützten Gebäude sowie der Standort des ehemaligen jüdischen Beethauses sind dargestellt.

Grundlage der Festlegungen über die Zulässigkeit von Baukörperhöhen und Geschossen im Nutzungskonzept ist eine Simulation der ehemaligen Fassaden in der Breite Straße und Berliner Straße nach Bauakten (vgl. Karte Nr. 25) und eine Untersuchung zu Proportion und Maßstäblichkeit bei Bebauungen unterschiedlicher Baumassen (vgl. Karte 26).

7. Prioritäten

Die Dringlichkeit und vorgeschlagene Rangfolge der Maßnahmen wird in der Karte Nr. 28 dargestellt. Als Sofortmaßnahmen werden die Beseitigung der Bäume vor dem Schloss, die Aufwertung des Parkplatzes zwischen Breite und Berliner Straße, der Abriss des Feuerwehrgebäudes sowie die Wiederherstellung des räumlichen Zusammenhanges am Bötzower Stadtgraben in Höhe des Kreisverkehrs benannt. Zu den vorrangig umzusetzenden Maßnahmen (1. Priorität) gehören die Neugestaltung des Schlossplatzes, der Breite Straßen und der Berliner Straße, einschließlich der Verlegung und des Neubaus der Schlossbrücke mit den Uferbefestigungen. In der weiteren Rangfolge (2. Priorität) sind die Maßnahmen Neubau der Uferwege, des Hafens sowie der „Schlossfreiheit“ an der Bernauer Straße enthalten.

8. Perspektive Landesgartenschau „Rund um das Schloss“

Die genannten Maßnahmen im Freiraum wie die Reaktivierung des Schlossparks, die Umgestaltung des Schlossplatzes, die Erschließung und Aufwertung des Havelufers einschl. der Schlossfreiheit, die Neuordnung des Schlossumfeldes, die Angebote für den Wasser-Tourismus sowie die temporären Begrünungen von Brachflächen stellen ein breites Spektrum von beispielhafter Freiraumgestaltung zur Aufwertung von städtischen Lagen dar (vgl. Karte 29, Standortperspektive Landesgartenschau Oranienburg 2009).

Zusätzlich befinden sich nördlich des Schlosses und des Parks fehlgenutzte und brachgefallene Flächen, deren Neuordnung einen wesentlichen Beitrag zur Stadt- und Freiraumentwicklung bedeutet. Die hier vorhandenen Flächenpotentiale von ca. 10 ha sind geeignet für den Kernbereich einer Landesgartenschau, die in einem deutlichem Bezug zum Schloss steht. Im Gegensatz zum historischen Schlosspark könnte hier ein zeitgemäßer Lustgarten entstehen, der den Standort zusätzlich belebt. Das vorhandene Sportangebot ist in diesem Zusammenhang aufzuwerten und zu ergänzen. Die Planungen für den Erweiterten Barocken Stadtgrundriss stellen attraktive flankierende Maßnahmen für eine Landesgartenschau dar.

Die Erschließung dieser Flächen kann jedoch nicht nur über den Schlossplatz erfolgen. Es bietet sich eine zusätzliche Fußgängerbrücke über die Havel an, die das Gewerbegebiet mit dem Ausstellungsgelände verbindet. Gleichzeitig sind im Gewerbegebiet temporäre Potentiale für Bus- und Pkw-Stellplätze in einer Größenordnung vorhanden, um den Parkraumbedarf für ca. 1.000 Pkw und ca. 40 Reisebusse zu decken. Weitere Überlaufparkplätze sind in der näheren Umgebung aktivierbar.

Durch die In-Wert-Setzung der Havel für den Wasser-Tourismus sind zusätzliche Verkehrsanbindungen gegeben. Dabei sind auch Anlegestellen am Oranienburger Kanal mit Zugang zum Schlosspark zu prüfen. Das Fahrradwegenetz nach Berlin sollte verbessert werden.

Insbesondere im Spannungsfeld von Schloss, Park, Havel, Schlossplatz und Barockem Stadtgrundriss stellt sich die kurz skizzierte Vorstellung für eine Landesgartenschau als eine Zielsetzung mit weitreichendem Imagegewinn für Oranienburg dar.

9. Maßnahmen Kosten und Finanzierung (siehe folgende Tabellen)