

EINSTELLUNG INFORMATIONSSYSTEM	
Ausschuss:	Newslicker + HA
Datum:	24.04.2020
SVV-BÜRO:	JK

Hennigsdorf, den 22.04.2020

HAUSMITTEILUNG

Von: Fachbereich Stadtentwicklung
Über: BM *G*
An: Stadtverordnete, FBL I – IV, SBL, Pressesprecherin, Marketingbeauftragter
Zusätzlich: Presse (extern)

**Betr. Beschlussvorlage BV0043/2020, Fraktion Die LINKE
 Machbarkeitsprüfung für eine stadtinterne Buslinie**

Sehr geehrte Damen und Herren,
 zur vorliegenden Beschlussvorlage nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

1. Bestandssituation ÖPNV Hennigsdorf

Die innerörtliche Erschließung der Stadt Hennigsdorf im straßengebundenen ÖPNV erfolgt ausschließlich durch Regionalbuslinien. In den vergangenen Jahren konnten durch die Verlängerung der Linien 808 und 809 bis Hennigsdorf Nord Erschließungsdefizite abgebaut werden. Aktuell verkehren acht Buslinien der Verkehrsunternehmen BVG, OVG und HVG mit dem in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Bedienungsangebot vom Hennigsdorfer Busbahnhof ins Umland. Vier der acht Buslinien sind getaktet bzw. weisen ein regelmäßiges Angebot auf (Linien 136, 807, 809, 824). Die Linien 808, 811, 814 und 651 sind vorrangig bedarfsorientiert organisiert und verkehren ohne regelmäßigen Takt. Die Linien 808 und 814 dienen zudem überwiegend zur Abdeckung des Schülerverkehrs.

Seit dem Fahrplanwechsel 2018 fährt die Buslinie 136 Hennigsdorf-Spandau wochentags in den Hauptverkehrszeiten von 5.00 Uhr bis 10.00 Uhr und von 13.00 Uhr bis 20.30 Uhr im 20 Min.-Takt. Damit hat sich auch das Angebot für Nieder Neuendorf wesentlich verbessert. Durch die o. g. Maßnahmen konnten durch die Linienänderungen/ Linienverlängerungen der bestehenden Regionalbuslinien zusätzlich Gebiete an das ÖPNV- Netz angebunden werden.

Linie	Linienweg	Mo – Fr Bedienung	Sa	So
136	Hennigsdorf - Berlin, Spandau	20/60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
807	Hennigsdorf - Velten	60 Min.-Takt	-	-
808	Hennigsdorf - Stolpe Süd	ohne Takt	-	-
809	Hennigsdorf - Hohen Neuendorf - Hermsdorf	60 Min.-Takt, morgens 20 bis 45 Min.-Takt	120 Min.-Takt	120 Min.-Takt
811	Hennigsdorf - Bötzwow	ohne Takt	-	-
814	Hennigsdorf - Kremmen	ohne Takt	-	-
824	Hennigsdorf - Velten - Oranienburg	20 Min.-Takt, abends 60 Min.-Takt	20 Min.-Takt, nachmittags 60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
651	Hennigsdorf - Schönwalde - Falkensee	ohne Takt Einzelfahrten im Schüler- und Berufsverkehr	-	-

*F = an Ferientagen *S = an Schultagen

Die aktuelle Abdeckung der Bushaltestellen ist in der Anlage 2 dargestellt. In dieser Anlage sind die Wohngebiete mit Anbindungsdefizit rot markiert. Die größten Defizite bestehen im westlichen und südwestlichen Siedlungsrand. Hauptsächlich in Stolpe Süd, in den östlichen Wohngebieten beidseitig entlang der Berliner Straße und in den nördlichen Gewerbegebieten sind Defizite in der Taktung vorhanden. Diese Gebiete mit Taktungsdefizit sind in der Anlage gelb markiert.

2. Bisherige Planungen und Maßnahmen zur Reduzierung der Defizite

Das Thema Stadtbuslinie wurde seit 1998 bereits mehrfach betrachtet. Im Jahr 1998 gab der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) zwei mögliche Varianten zur besseren Anbindung des ÖPNV-Angebotes im Stadtgebiet Hennigsdorf. Folgende Varianten wurden empfohlen:

- **Variante 1:** Ergänzung der seinerzeit 4 Regionalbuslinien durch zusätzliche Haltestellen und veränderte Linienführung zur Stärkung der innerstädtischen Erschließungsaufgaben mit zentralem Umstieg am Bahnhof
- **Variante 2:** Regionalbuslinien enden am Bahnhof und werden durch eine Stadtbuslinie ergänzt.

Infolge der Empfehlung 2 aus dem VEP 1998 wurde Ende 2001 das Gutachten NINO in Auftrag gegeben. Es untersucht vertiefend die zweite Variante und basiert auf den Grundlagendaten des VEP. Die Bedarfsermittlung erfolgte seinerzeit auf der Basis theoretischer Annahmen. Hinsichtlich der Auslastungen wurden Zahlen auf Grundlage von Daten aus Vergleichsstädten herangezogen. Die Kostendeckung durch Fahrkartenverkäufe lag demzufolge bei 40 – 60 %. Somit wären gemäß Gutachten NINO nicht deckungsfähige Kosten in Höhe von 172.000 – 249.000 € entstanden, die durch die Stadt hätten getragen werden müssen. Auf Grundlage dieser Daten trat die Stadt Hennigsdorf an den LK Oberhavel heran, um ein Angebot für die Umsetzung der ergänzenden Stadtbuslinie zu erfragen. Die durch die Stadt zu tragenden Kosten beliefen sich nach Angaben der OVG auf 260.000 € (60 Min.-Takt) bis 337.000 € (30 Min.-Takt) jährlich. Dies überstieg das Budget der Stadt, sodass die Stadtbuslinie nicht weiterverfolgt wurde.

Folglich hat die Stadt Hennigsdorf die Variante 1 (Ergänzung der Regionalbuslinien) realisiert. Das bestehende Angebot in Hennigsdorf ist konsequent auf diese Variante ausgerichtet. Nicht zuletzt über die regelmäßige Beteiligung der Stadt Hennigsdorf bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Oberhavel konnten zusätzliche Angebote und Verbesserungen erreicht werden (siehe Punkt 1).

Im Rahmen der Beteiligung im III. Quartal 2020 wird die Stadt Hennigsdorf insbesondere auf eine Taktverdichtung (auf 20 Min.- Takt) der Linie 809 zur Verbesserung der Anbindung des westlichen Siedlungsrandes drängen. Auch für die Linien 807 und 136 wird seitens der Stadt aufgrund der erheblichen Wohnungsbaumaßnahmen und der besseren Erschließung des Gewerbegebietes Nord auf die Notwendigkeit einer engeren Taktung hingewiesen.

3. Einordnung des Beschlusses

Grundsätzlich kann es nicht Ziel der Stadt sein, dauerhaft selbst eine Stadtbuslinie zu betreiben. Denkbar wäre ggf. die Mitfinanzierung einer Testphase und (bei positivem Abschluss der Testphase) eine spätere Übernahme in das Liniennetz der OVG.

Eine Testphase ist aber nur sinnvoll, wenn eine erhöhte Wahrscheinlichkeit besteht, dass ein Weiterbetrieb der Linie durch die OVG auch tatsächlich erfolgen könnte. Entscheidender Faktor hier ist eine entsprechende Auslastung, die wiederum entsprechende Bedarfe und eine attraktive Linienführung und Taktung voraussetzt. Vor Klärung aller in dem vorliegenden Beschlussantrag benannten Fragen wäre somit eine entsprechende Bedarfsermittlung erforderlich.

Aus Sicht der Verwaltung ist es allerdings fraglich, ob diese Bedarfe und Voraussetzungen tatsächlich bestehen:

- Verdichtete Stadtgebiete in Hennigsdorf verfügen entsprechend der Anlage 2 weitestgehend über eine adäquate ÖPNV-Anbindung. Perspektivisch sind zum Beispiel mit der veränderten Linienführung in Hennigsdorf Nord weitere Verbesserungen geplant.
- Gebiete mit Anbindungsdefizit sind vor allem durch eine Einfamilienhausbebauung mit entsprechend geringer Bevölkerungsdichte und potentiell geringeren Fahrgastzahlen gekennzeichnet.

- Sofern die Stadtbuslinie auch über bereits bestehende, inzwischen eingeführte, Linientrassen verkehren würde (Parallelverkehr), führt dies zu einer weiteren Reduzierung von Fahrgastpotentialen.
- Eine Routenführung mit der Einbindung von Hennigsdorf Nord, Nieder Neuendorf und Stolpe Süd wäre durch lange Fahrzeiten gekennzeichnet (reduzierte Attraktivität).

Dementsprechend erscheint auch gegenwärtig ein Betrieb der Linie durch die OVG oder einen anderen Betreiber fraglich, da die entsprechende Wirtschaftlichkeit wahrscheinlich nicht erreicht werden kann. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, als dass der seinerzeit ermittelte Zuschussbedarf alleine unter Berücksichtigung der allgemeinen Lohn- und Kostensteigerungen deutlich angestiegen sein dürfte.

Unabhängig von den vorgenannten Kernfragen wäre die Studie in Rückkopplung mit der aktuellen Bestandssituation im ÖPNV und dem Landkreis Oberhavel als Träger des ÖPNV im Landkreis zu erstellen. Der Landkreis OHV vertritt dabei die Position, dass bei neuen Linienführungen darauf zu achten ist, dass kein Parallelverkehr erzeugt wird. Parallelverkehr umfasst Buslinien, welche auf den identischen Streckenabschnitten verlaufen.

Für die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie ist mit Kosten von schätzungsweise ca. 40.000 € zu rechnen. Diese stehen im Haushalt 2020 nicht zur Verfügung und wären im Haushalt 2021 neu zu planen. Somit könnte die Bearbeitung der Machbarkeitsstudie erst Jahr 2021 erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen



D. Stenger
Fachbereichsleiter
Stadtentwicklung

Anlage 1 – Buslinienübersichtsplan 2020

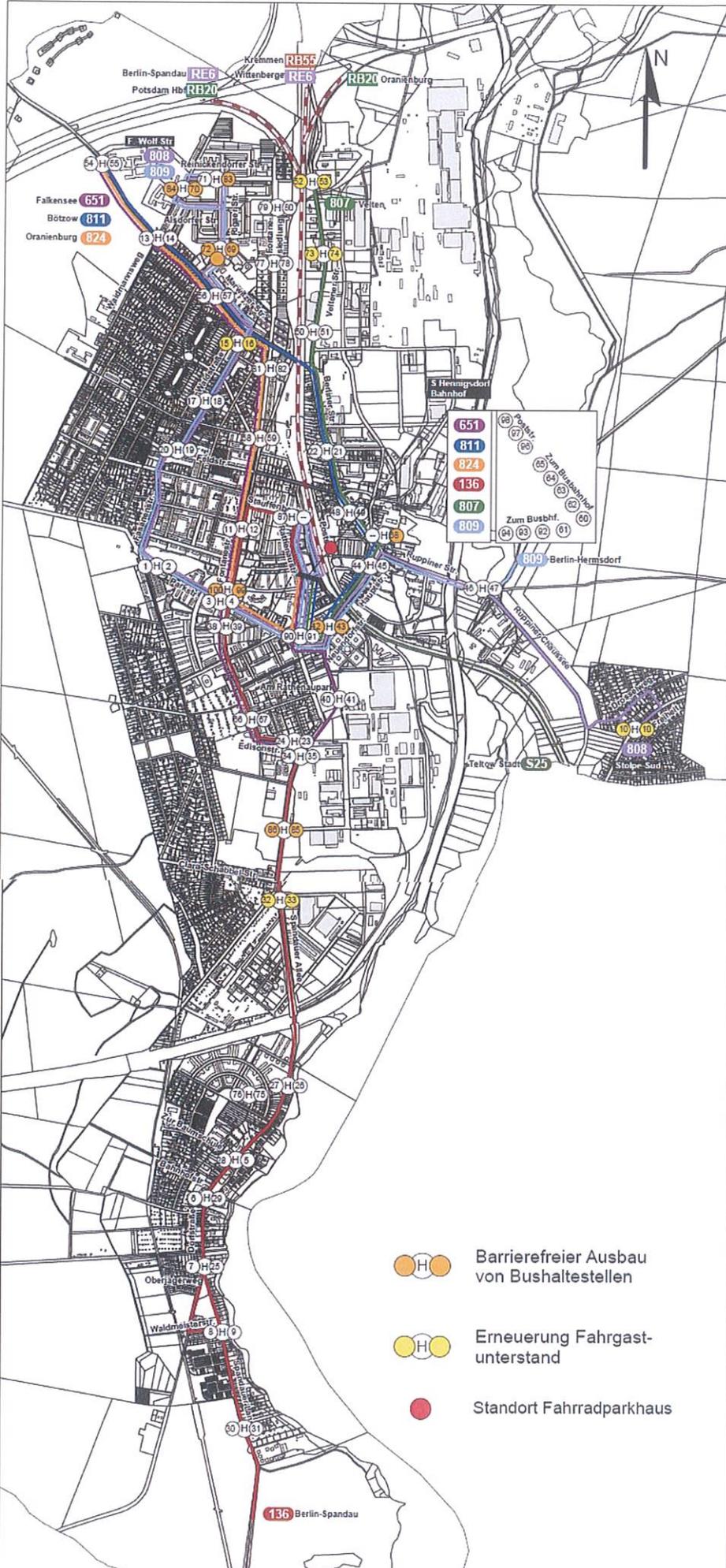
Anlage 2 – Abdeckung der Bushaltestellen und Darstellung der Defizite

Anlage 1 – Buslinienübersichtsplan 2020



Übersichtsplan

Maßnahmen ÖPNV 2021 - 25
Stand: 01/2020



Bezeichnung und Nummerierung der Bushaltestellen

- 1/ 2 Friedhof
- 3/ 4 Fontaneschule
- 5/28 Zur Baumschule
- 6/29 Bahnhofstraße
- 7/25 Oberjägerweg
- 8/ 9 Waldmeisterstraße
- /10 Stolpe Süd
- 11/12 Humboldtstraße
- 13/14 Waidmannsweg
- 15/16 Akazienweg
- 17/18 Heideweg
- 19/20 Feldstraße
- 21/22 Seilerstraße
- 23/24 Edisonstraße
- 26/27 Havelpromenade
- 30/31 Spandauer Landstraße
- 32/33 Clara-Schabbel-Straße
- 34/35 Stadtklubhaus
- 38/39 Kleiststraße
- 40/41 Am Rathenaupark
- 42/43 Neuendorfstraße
- 44/45 Hauptstraße
- 46/47 Neubrück
- 48/49 Am Bahndamm
- 50/51 Wolfgang-Küntschers-Str.
- 52/53 Fußgängertunnel
- 54/55 Krankenhaus
- 56/57 Marwitzer Straße
- 58/59 Adolf-Kolping-Platz
- 60/61/62/63/64/65 Zum Busbahnhof
- 66/67 Voltastraße
- /68 Schulstraße
- 69/72 Alsdorfer Straße
- 70/84 Friedrich-Wolf-Straße
- 71/83 Reinickendorfer Str.
- 73/74 Gewerbegebiet Nord
- 75/76 Ahorning
- 77/78 Fontanesiedlung Süd
- 79/80 Fontanesiedlung Nord
- 81/82 Fontanestr./Akazienweg
- 85/86 Philipp-Pfarr-Straße
- 87/ - Stauffenbergstraße
- 90/91 Rathenaustraße
- 92/93/94 Zum Busbahnhof
- 96/97/98 Poststraße
- /99 Parkstraße
- /100 Fontanestraße

-  Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
-  Erneuerung Fahrgastunterstand
-  Standort Fahrradparkhaus

 **136**
Buslinie mit Haltestelle und Endhaltestelle

 **651**
Regional-Buslinie mit Haltestelle und Endhaltestelle

 **RB55**
Linie des Bahn-Regionalverkehrs mit Bahnhof

 **S25**
S-Bahn-Linie mit Endbahnhof

Anlage 2 - Abdeckung der Bushaltestellen und Darstellung der Defizite

