Stadt Hennigsdorf
Fachbereich Stadtentwicklung

| EINSTELLUNG INFORMATIONSSYSTEM | |
|---|---|
| Ausschuss: | Newsticker + BPU 24.09. |
| Datum: | 08.09.2020 |
| SVV-BÜRO: | |

Stadt Hennigsdorf

Hennigsdorf, den 08.09.2020

***HAUSMITTEILUNG***

**Von:** Fachbereich Stadtentwicklung

**Über:** BM

**An:** Stadtverordnete, FBL I – IV, SBL, Pressesprecherin, Marketingbeauftragter

**Zusätzlich:** Presse (extern)

**Betr.** **ANF0035/2020, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen**
**Anfrage zum Mobilitätskonzept und Nahverkehrsplan des Landkreises**

Sehr geehrte Damen und Herren,
zu oben benannter Anfrage nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

1. **Wie hat der Landkreis die Stadt Hennigsdorf am Mobilitätskonzept und am Entwurf des Nahverkehrsplans bisher beteiligt?**
   Zum Mobilitätskonzept 2040 wurde die Verwaltung mit Schreiben vom 02.07.2019 zur Abgabe von Hinweisen für die Erarbeitung aufgefordert. Seitens der Verwaltung wurden diese Hinweise mit Schreiben vom 13.09.2019 an den Landkreis übermittelt (Anlage 1). Weiter hat die Verwaltung am Workshop am 23.10.2019 teilgenommen.

   Zum Entwurf des Mobilitätskonzeptes 2040 mit Stand 15.05.2020 hat die Verwaltung nochmals am 28.05.2020 eine Stellungnahme an den Landkreis abgegeben (Anlage 2).

   Zum in der Erarbeitung befindlichen Nachverkehrsplan 2022-2026 des Landkreises wurde die Stadt mit Schreiben vom 29.07.2020 zur Stellungnahme bis zum 30.09.2020 aufgefordert. Die Stellungnahme der Stadt befindet sich in der Erarbeitung.

   Zum derzeit gültigen Nahverkehrsplan 2017-2021 des Landkreises hat der Landkreis mit Schreiben vom 05.06.2015 zur Stellungnahme aufgefordert. Die entsprechende Stellungnahme der Stadt erging mit Schreiben vom 14.09.2015 (Anlage 3).

2. **Welche Fristen für Eingaben und Stellungnahmen hat der Landkreis der Stadt Hennigsdorf gesetzt?**
   siehe Punkt 1

3. **Mit welchen Anforderungen und Verbesserungsvorschlägen zum Mobilitätskonzept und Nahverkehrsplan ist die Stadtverwaltung Hennigsdorf bisher an den Landkreis herangetreten?**
   Siehe Anlagen 1-3; die Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2022-2026 befindet sich noch in der Erarbeitung.

4. **Ist es möglich, die diesbezüglichen Stellungnahmen der Stadtverwaltung einzusehen?**
   Die Stellungnahmen zum Mobilitätskonzept 2040 sowie zum Nahverkehrsplan 2017-2021 sind dieser Hausmitteilung als Anlagen beigefügt.

5. **Welchen Einfluss beabsichtigt die Stadtverwaltung noch bis zu den gesetzten Fristen auf den Nahverkehrsplan-Entwurf zu nehmen?**
   Die Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2022-2026 befindet sich noch in der Erarbeitung und wird aus Kapazitätsgründen erst Ende der 39. KW fertig gestellt werden können.

Mit freundlichen Grüßen

D. Stenger
Fachbereichsleiter
Stadtentwicklung

Anlage 1: Schreiben Stadt Hennigsdorf vom 13.09.2019, Hinweise zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes 2040
Anlage 2: Schreiben Stadt Hennigsdorf vom 28.05.2020, Stellungnahme zum Entwurf des Mobilitätskonzeptes 2040 (Stand 15.05.2020)
Anlage 3: Schreiben Stadt Hennigsdorf vom 14.09.2015, Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2017-2021

TM ZU ANF 0035/2020
ANLAGE 1

Der Bürgermeister

**Stadt Hennigsdorf**

Stadtverwaltung Hennigsdorf · Postfach 120120 · 16750 Hennigsdorf

Landkreis Oberhavel
Dezernat I
FB Bauordnung und Kataster
FD Rechtliche Bauaufsicht
Herrn Krohn
Adolf-Dechert-Straße 1
16515 Oranienburg

Stadtverwaltung
Hennigsdorf
Rathausplatz 1
16761 Hennigsdorf

Lieferanschrift:
Ludwig-Lesser-Straße
16761 Hennigsdorf

Telefon: (03302) 877 – 0
Telefax: (03302) 877 – 290

Internet:
www.hennigsdorf.de
E-Mail:
ahaurpa@hennigsdorf.de

| Ihr Zeichen | Unser Zeichen | Aktenzeichen | Bearbeiter | Durchwahl | Datum |
|---|---|---|---|---|---|
| | FBL II | | Frau Harupa | -217 | 13.09.2019 |

**Mobilitätskonzept für den Landkreis Oberhavel 2040**
**Hinweise und Anregungen der Stadt Hennigsdorf**

Sehr geehrter Herr Krohn,

die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes für den Landkreis Oberhavel wird seitens der Stadt Hennigsdorf ausdrücklich begrüßt.

Die künftige Entwicklung der Mobilität und des Mobilitätsverhaltens wird auch in den kommenden Jahren durch folgende neue bzw. sich ständig verändernde Faktoren beeinflusst:

- die strukturellen Veränderungen wie Bevölkerungs- und Altersstrukturentwicklung, Entwicklung des Arbeitsmarktes, der Pendlerbeziehungen sowie die Entwicklung des Schüleraufkommens,
- die zunehmende Digitalisierung und Veränderung der Arbeitswelt,
- die Klimaschutzanforderungen und Notwendigkeit der Reduzierung von $CO_2$,
- die Verkehrsplanungen und -prognosen des Bundes und des Landes Brandenburg,
- die Inhalte des Landesentwicklungsplans Berlin-Brandenburg (LEP B-B),
- die erhöhten Anforderungen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit und gleicher Mobilitätschancen,
- die Entwicklung des Motorisierungsgrades und Benzinpreisentwicklung,
- die finanziellen Rahmenbedingungen,
- die Stärkung des Regionalen Wachstumskerns O-H-V durch eine bessere Vernetzung aller Verkehrstrassen zwischen den Städten Oranienburg, Hennigsdorf und Velten,
- die Fertigstellung des Flughafens Schönefeld BBI und die notwendige Anbindung des Landkreises Oberhavel

Vorgenannte Aspekte sollten Grundlage für die Aufstellung des Mobilitätskonzeptes 2040 für den Landkreis Oberhavel sein.

Alle Maßnahmen auf lokaler und regionaler Ebene sollten darauf hinwirken, die Verkehrsträger des Umweltverbundes zu stärken und die verkehrsbedingten Emissionen zu senken. Es geht um das Ziel „mehr Mobilität bei weniger Verkehr".

Die genannte E-Mail-Adresse dient nur für den Empfang einfacher Mitteilungen ohne Signatur und/oder Verschlüsselung.
Datenschutzhinweise zu Verarbeitung und Schutz Ihrer Daten durch die Stadt Hennigsdorf finden Sie unter https://www.hennigsdorf.de/Datenschutz/Schriftverkehr

OHV Oranienburg Hennigsdorf Velten

Bank:
Mittelbrandenburgische
Sparkasse
IBAN:
DE58 1605 0000 3703 3022 74
BIC: WELA DE D1 PMB
Gläubiger-ID.
DE22 HDF0 0000 0082 06

Grundlagen für die städtischen Ziele und das städtische Handeln bezüglich der Entwicklung einer klimafreundlichen Mobilität in Hennigsdorf bilden die nachfolgend aufgeführten Planungen und Beschlüsse der Stadt Hennigsdorf.

- Beschluss über den strategischen Verkehrsentwicklungsplan 2010 der Stadt Hennigsdorf, BV0091/2010 vom 10.11.2010
- Beschluss über den Lärmaktionsplan (Teil I) 2008, BV0144/2008 vom 19.11.2008
- Beschluss über den Lärmaktionsplan (2.Stufe) 2013, BV0066/2012 vom 11.09.2013
- Beschluss über den Lärmaktionsplan 2018 (3. Runde), BV0092/2018 vom 19.09.2018
- Beschluss über das Integrierte Stadtentwicklungskonzept 2014/2015 der Stadt Hennigsdorf, BV0038/2015 vom 20.05 2015
- Klimaschutz - Rahmenkonzept der Stadt Hennigsdorf, BV0010/2015 vom 01.04.2015

Alle vorgenannten Planungen und Konzepte tragen in ihrer Umsetzung zu einer Verbesserung der Mobilität und zur Senkung des $CO_2$-Ausstoßes in den nächsten Jahren bei.

Da das Mobilitätskonzept 2040 Grundlage für den nächsten Nahverkehrsplan Oberhavel ist, wird in der Stellungnahme weiterhin auf die Punkte hingewiesen, die bisher noch nicht Bestandteil des Nahverkehrsplanes waren. Gleichzeitig benennt die Stellungnahme darüber hinaus aber auch neue in die Zukunft gerichtete Anregungen und Vorschläge.

Nachfolgende Hinweise und Anregungen zu den vorgegebenen Themenkomplexen sollen bei der Aufstellung des Mobilitätskonzeptes 2040 des Landkreises Oberhavel Berücksichtigung finden.

1. Stabilisierung und Sicherung der Mobilität in allen Räumen
2. Schienennetz / Anbindung an den Luftverkehr (Tegel und BER)
3. Straßennetz
4. Verkehrsoptimierung und Verkehrsvermeidung
5. Rad- und Fußverkehr, Radschnellwege
6. Elektromobilität und Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum
7. ÖPNV (Modal Split)
8. Digitalisierung und Vernetzung
9. Wasserstraßen
10. Öffentlichkeitsarbeit und bürgerliches Engagement
11. Fuhrpark von öffentlichen Verwaltungen und Unternehmen

## 1 Stabilisierung und Sicherung der Mobilität in allen Räumen

### 1.1 Erschließung Nieder Neuendorf/ Linie 136

Das Angebot auf der Buslinie 136 nach Spandau stellt aus Sicht der Stadt Hennigsdorf kein ausreichendes Angebot dar. Durch Taktverdichtungen zu den Zeiten des Berufsverkehrs konnte das Angebot zwar teilweise verbessert werden, aber es gibt kein ganztägig gutes Angebot. Insbesondere in den Abendstunden und an den Wochenenden reicht das Angebot nicht aus.

Aber auch eine weitere Notwendigkeit spricht für eine Angebotserweiterung der Linie 136. Seit der Öffnung der Verkehrsverbindung von Hennigsdorf nach Spandau 1997 ist eine erhebliche Verkehrszunahme auf der L 172 zu verzeichnen, die insbesondere in den letzten Jahren in Nieder Neuendorf zu höheren verkehrlichen Belastungen (Lärm, Schadstoffemissionen, Erschütterung, Gefährdung) für die Bevölkerung geführt hat. Diese Belastungen könnten durch ein attraktiveres ÖPNV-Angebot (20-min-Takt und damit passend zum Takt der S-Bahn S 25 und der Buslinie 824) deutlich reduziert werden.

### 1.2 Verbesserte Anbindung der Siedlungsgebiete

Hennigsdorf wird ausschließlich durch Regionalbuslinien erschlossen. Trotzdem gibt es Gebiete in der Stadt, die nicht ausreichend an den ÖPNV angebunden sind. Dazu gehören z.B. Nieder Neuendorf (s.o. Punkt 1.1) sowie die westlichen Siedlungsgebiete. Letztere

werden durch die veränderte Linienführung der Linie 809 nur noch im Stundentakt bedient. Hier sollte für die Zukunft eine Taktverdichtung erfolgen oder über neue Bedienformen im ÖPNV nachgedacht werden.

### 1.3 Verbesserte Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte

Eine wichtige Zielvorgabe des Landes ist u.a. die Sicherstellung der Erreichbarkeit aller wichtigen Wohn- und Gewerbegebiete (Kap.1.2).

Für Relationen mit starken Pendlerbeziehungen (Stahlwerk, Bombardier, Postverteilzentrum) ist eine Taktverdichtung der vorhandenen Buslinien oder alternativ die Einrichtung von Direktverbindungen zu den Werksgeländen in Spitzenbedarfszeiten zur Verbesserung der Zubringerverkehre zum SPNV wünschenswert.

Bei der Planung sind die Gewerbebetriebe einzubeziehen, um ein an die Bedürfnisse der Mitarbeiter abgestimmtes ÖPNV-Angebot zu entwickeln.

## 2 Schienennetz - Verbesserungen im SPNV / Anbindung an den Luftverkehr (Tegel und BER)

### 2.1 Bahnhof Hennigsdorf als Verknüpfungspunkte im ÖPNV

Der Bahnhof Hennigsdorf gehört gemäß Landesnahverkehrsplan 2018 - 2022 zu den aufkommensstärksten Stationen im Land Brandenburg. Mit Rang 9 (ohne S-Bahn) und Rang 6 unter Einbeziehung der S-Bahn ist er damit stärker frequentiert als die Hauptbahnhöfe der Oberzentren Cottbus und Frankfurt (Oder).

Wegen der Bedeutung des Bahnhofs ist der Abbau nachfolgend aufgeführter Defizite dringend erforderlich. Von der Attraktivität des ÖPNV, dem Vorhandensein von kurzen und optimierten Wegen, einem freundlichen Bahnhofsumfeld hängt es ab, wie gut das Angebot angenommen wird.

#### 2.1.1 Bahnsteig A (Gleis 1 und 5)

Der Regionalbahnsteig A mit den Gleisen 1 und 5 befindet sich im nördlichen Bereich in einem desolaten Zustand. Von der einstigen Überdachung steht nur noch das Stahlgerüst. Die Treppeneinhausung ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Der Zerfall der baulichen Anlagen steht in starkem Widerspruch zu den beidseitig des Bahndamms neu gestalteten öffentlichen Flächen und stellt einen städtebaulichen Missstand dar, der dringend einer Beseitigung bedarf.

#### 2.1.2 nördlicher Tunneldurchstich

Die Stadt Hennigsdorf bemüht sich seit Jahren um die Öffnung des nördlichen Bahnsteigzugangs einschließlich des Tunneldurchstichs zur westlichen Zentrumsseite. Angesichts der gestiegenen Einwohnerzahlen, der wachsenden Zahl von Arbeitsplätzen in den nördlichen Gewerbegebieten, der Lage des Oberstufenzentrums mit 2100 Schülern sowie der Umsetzung von Wohnbauprojekten im Bahnhofsumfeld gemäß INSEK ist die Schaffung des nördlichen Zugangs zur Verkürzung der Wege, zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sowie zur Beseitigung eines städtebaulichen Missstandes dringend geboten.

#### 2.1.3 neue Zugangsstelle Hennigsdorf Nord

In den Planungen der Stadt Hennigsdorf (Flächennutzungsplan, Verkehrsentwicklungsplan) ist eine weitere Zugangsstelle (Haltepunkt) im Norden der Stadt im Bereich nördlich des Fußgängertunnels Hennigsdorf Nord vorgesehen. Sie soll alternativ zum ehem. Haltepunkt Hennigsdorf Nord der besseren Anbindung der nördlichen Wohn- und Gewerbegebiete sowie des Stahlwerkes an den SPNV dienen. Der Haltepunkt sollte im Falle einer S-Bahnverlängerung nach Velten unbedingt zum Tragen kommen.

### 2.2 Prignitz Express

Die Forderung der Stadt Hennigsdorf, die direkte Durchbindung des Prignitz Expresses (RE 6) über Berlin-Tegel ins Zentrum Berlins (nach Berlin-Gesundbrunnen bzw. Stadtbahn) mit Anschluss zum BER zu realisieren, wird aufrechterhalten. Für den Übergangszeitraum bis zur Realisierung müssen geeignete Zwischenlösungen unter ständiger Einbeziehung des Bahnhofs Hennigsdorf zur Verbesserung der Situation gefunden werden.

### 2.3 RB 20 Oranienburg-Hennigsdorf-Potsdam – Anbindung an die Landeshauptstadt

Die direkte Anbindung Hennigsdorfs an die Landeshauptstadt Potsdam erfolgt z. Z. täglich im 1-Stunden Takt. Am Wochenende verkehrt der Zug gar nicht. Es ist festzustellen, dass sich aufgrund bestehender Pendlerbeziehungen, darunter zahlreiche Auszubildende und Studenten, das Fahrgastaufkommen in den letzten Jahren erhöht hat. Um diesem vorhandenen Bedarf sowie auch dem Bedarf an Ausflugs- /Freizeitverkehren nach Potsdam (zahlreiche kulturelle Angebote) gerecht zu werden, ist generell, d.h. auch am Wochenende, ein 1-Stunden-Takt vorzusehen.

Es ist dringend erforderlich, dass die Mittelzentren im Landkreis Oberhavel über eine gute ÖPNV-Verbindung an die Landeshauptstadt verfügen.

### 2.4 Anbindung an den Luftverkehr (Tegel und BER)

Die Mittelzentren sollten mit der Inbetriebnahme des BER auch einen direkten Bahnanschluss zum Flughafen erhalten. Mit der geplanten Durchbindung des Prignitz Expresses wäre nur eine Anbindung mit umsteigen möglich.

### 2.5 Anbindung an die Nordbahntrasse

Da Hennigsdorf keine Zugangsstelle mehr zur Nordbahn besitzt, erwarten wir, dass die Verbindung nach Rostock/ Stralsund durch die Gewährleistung direkter Anschlüsse zwischen der RB 20 (Hennigsdorf-Oranienburg) und dem RE 5 gesichert wird.

## 3 Straßennetz

### 3.1 Straßenhierarchie

Das Straßennetz muss differenziert gestaltet werden. Verkehre, insbesondere Durchgangsverkehre müssen innerstädtisch auf wenige Trassen begrenzt werden, um den Verkehr auf dem kürzesten Weg auf die Landes-, Kreis- und Bundesstraßen sowie zu den Autobahnen zu führen. Alle anderen Straßen innerorts müssen verkehrsberuhigt werden.

### 3.2 Güterverkehr

Der Güterverkehr mit LKWs auf der Straße nimmt immer mehr zu. Deshalb sind auf kreislicher Ebene Logistikkonzepte und Wegeleitsysteme zu erarbeiten, um die LKW auf kurzen Wegen von den Autobahnen zu den Zielpunkten und zurückzuleiten.

Generell sollte auch versucht werden, wieder mehr Güterverkehr über den Schienen- bzw. Wasserweg zu transportieren.

### 3.3 Sicherheitsaudit

Die Unfallzahlen auf unseren Straßen sind hoch. Kinder und Senioren sind am meisten an Unfällen beteiligt. Deshalb wäre der Vorschlag, dem Sicherheitsaspekt bei der Planung von Straßen mehr Bedeutung beizumessen und jede Straßenplanung vor Umsetzung durch ein Sicherheitsaudit zu prüfen.

## 4 Verkehrsoptimierung und Verkehrsvermeidung

### 4.1 Car-Sharing

Car-Sharing als vierte Säule des Umweltverbundes – neben ÖPNV, zu Fuß gehen und Rad fahren – entlastet die Umwelt, trägt zu Kosteneinsparungen bei, spart Ressourcen und leistet einen Beitrag zur Energieeinsparung im Verkehr.

Ein privater Pkw wird durchschnittlich nur eine Stunde am Tag bewegt. Somit steht das Auto durchschnittlich 23 Stunden am Tag ungenutzt herum und blockiert gerade in den Städten wertvolle Flächen (einmal am Wohnort und einmal am Ziel). Stationsgebundenes Car-Sharing kann zu einer Entlastung von öffentlichen Verkehrsflächen in den Städten beitragen, die dann für andere umweltschonende Verkehrsformen (Radverkehr, Fußverkehr) zur Verfügung stehen.

Es gilt Angebote auf privatwirtschaftlicher Basis zu entwickeln und zu fördern, die auch in kleinen Städten und in den ländlichen Gebieten funktionieren.

### 4.2 Maßnahmen aus den Lärmaktionsplänen

Die Hauptlärmquelle in Hennigsdorf ist der Verkehrslärm. Lärm ist gesundheitsgefährdend. Deshalb wurden Maßnahmen zur Lärmreduzierung beschlossen, die insbesondere die Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, Verkehrsreduzierung betreffen. Damit ist aber zum einen eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens verbunden, zum anderen müssen die entsprechenden Baulastträger auch verpflichtet werden, diese Maßnahmen umzusetzen.

## 5 Rad- und Fußverkehr

„Geht doch!"- unter diesem Slogan steht die Fußgängerstrategie des Bundes. Wer zu Fuß geht, tut Gutes für seine Gesundheit, spart Geld und schont die Umwelt. Überdies ist die Stärkung der aktiven Mobilität ein wichtiger Baustein für eine erfolgreiche Verkehrswende und nachhaltige Mobilität in der Stadt.

Mehr als 50 % der Wege sind unter 5 km, sodass man diese bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen kann. Oft fehlen die richtigen Voraussetzungen. Dem Fußgänger und Radfahrer muss deshalb angemessen Platz im öffentlichen Straßenraum eingeräumt werden. Den Ansprüchen von Kindern sowie älteren und mobilitätsbeschränkten Personen ist mehr Bedeutung beizumessen.

### 5.1 Notwendige Fuß- und Radwegeverbindungen

Ziel der langfristigen Strategie ist eine sichere fußgänger- und fahrradverkehrsfreundliche Infrastruktur.

Der Fuß-und Radverkehr muss umfangreich gefördert werden. Dafür ist die notwendige Infrastruktur zu schaffen oder zu verbessern. Verbindungsnotwendigkeiten für Fußgänger und Radfahrer bestehen insbesondere zwischen den Siedlungsschwerpunkten und den Arbeitsplatzschwerpunkten und

- dem Zentrum,
- den bedeutenden öffentlichen Einrichtungen der Daseinsvorsorge (Behörden, Kita, Schulen),
- Erholungs-, Freizeit- und Kultureinrichtungen,
- der Landschaft sowie
- den Nachbargemeinden.

### 5.2 Ausgestaltung der Fuß- und Radwege

Fuß- und Radwege sind verkehrssicher, in der notwendigen Breite und barrierefrei zu gestalten. Dringend erforderlich ist die Errichtung von ausreichenden Querungsanlagen und eine angemessene Berücksichtigung der Ampelschaltzeiten sowie die flächendeckende Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für Fußgänger und Radfahrer, Informations- und Wegeleitsysteme sowie ausreichend sichere Abstellmöglichkeiten für Radfahrer aber auch für Rollatoren. Zudem sind ausreichend Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum zu planen und umzusetzen.

### 5.3 neue Infrastrukturen - Radschnellwege,

Vorhandene Infrastrukturen oder planungsrechtlich noch bestehende, aber nicht mehr genutzte Infrastrukturen, wie kaum befahrene Straßen oder stillgelegte Bahntrassen können zu Radschnellwegen umgewandelt werden.

Dafür ist die vorhandene Radwegeplanung des Landkreises in Abstimmung vor allem mit Berlin und den berlinnahen Kommunen unter dem Gesichtspunkt des umfassenden Mobilitätsgedankens (also sowohl auf der Ebene der Modalsplit-Maßnahmen und der Erweiterung des „Fahrradnutzungsgedanken" über die eher sportlich-touristische Nutzung von Fahrradwegen hinaus und als alltägliches Verkehrsmittel) neu zu überdenken und anzupassen.

## 6 Elektromobilität und Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum

E-Mobilität ist eine hoch effiziente Möglichkeit, den MIV umweltverträglich darzustellen. Für die Akzeptanz von elektrischen PKW's muss nicht nur ein finanziell tragbares Marktangebot für diese Fahrzeuge bestehen, sondern auch eine verzweigte, den Nutzerbedürfnissen angepasste flächendeckende Ladeinfrastruktur geschaffen werden.

Gleichzeitig gilt, die derzeit noch bestehende Vielzahl von Zugangs- und Tarifsystemen zu vereinfachen und zu harmonisieren.

Neue Fortbewegungsmittel wie E-Tretroller benötigen auch eine Infrastruktur. Das sollte aber nicht zu Lasten des Rad- und Fußverkehrs erfolgen. Hier sind entsprechende Konzepte zu erarbeiten.

## 7 ÖPNV (Modal Split)

### 7.1 Qualitätsverbesserung im ÖPNV

Zur weiteren Qualitätsverbesserung im SPNV sind einerseits die Standzeiten auf den Bahnhöfen zu verkürzen und andererseits die Anschlussbeziehungen zwischen Bahnlinien sowie zwischen Bahn- und Buslinien ständig zu optimieren. Außerdem muss die Kapazität in den Zügen dem Bedarf angepasst werden. Nur so kann man das Mobilitätsverhalten der Menschen ändern.

### 7.2 Neue Tarifsysteme

Ebenso muss über das Tarifsystem im VBB diskutiert werden. Hier müssen dringend Anreize geschaffen werden, die einen Umstieg vom MIV zum ÖPNV attraktiver machen. Das überarbeitete Job-Ticket Angebot des VBB stellt hier einen ersten richtigen Schritt dar.

Der motorisierte Individualverkehr hat mit ca. 75 % Verkehrsleistung den größten Anteil am Verkehr insgesamt. Um den Umstieg zwischen Bahn, Bus, Fahrrad und Car-Sharing zu erleichtern, sind verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsangebote notwendig. In vielen Städten gibt es hierzu bereits vielversprechende Angebote. So gibt es beispielsweise in vielen Städten eine Mobilkarte für Bus, Bahn, Car-Sharing und das Fahrrad.

Zu prüfen ist, ob ähnliche Konzepte auch für den Landkreis Oberhavel entwickelt werden können.

### 7.3 Schienengebundene Verkehrsmittel

Für die Bewältigung von Verkehrsströmen nach Spandau wird die traditionelle infrastrukturelle Entwicklungsschiene vernachlässigt und nur mit Bussen und einer Regionalbahn dargestellt.

Ein durchaus attraktives Verkehrsmittel auf dieser Strecke wäre die Straßenbahn, die bis weit in die 50ger Jahre noch befahren wurde. Die Trasse ist noch vorhanden und im FNP gesichert.

## 8 Digitalisierung und Vernetzung

Die Mobilität steht vor einem tiefgreifenden Wandel. Digitalisierung und informationstechnische Vernetzung ermöglichen ständig neue Mobilitätsangebote, die auf unterschiedliche individuelle Bedürfnisse ausgerichtet werden. Politik und Wirtschaft müssen Mobilität künftig entlang von Mobilitätsketten lenken, um integrierte Mobilitätskonzepte zu schaffen.

Bei der individuellen Fortbewegung wird es auf eine viel stärkere Vernetzung verschiedener Verkehrsträger ankommen. ÖPNV und Sharing-Angebote werden dabei über digitale Plattformen integriert. Die individuelle Autonutzung wird an Bedeutung verlieren, denn die Menschen werden mehr Wert legen auf Sicherheit, Gesundheit, intakter Umwelt und allgemeiner Lebensqualität. Die Digitalisierung wird dabei zur zentralen Grundlage der Mobilität von morgen.

Im Zuge der immer älter werdenden Bevölkerung wird es erforderlich sein, besonders auf die Mobilitätsbedürfnisse der mobilen älteren Generation (Ü 75) einzugehen, was auch das autonome Fahren einschließt.

## 9 Wasserstraßen

Die Wasserstraßen sollten wieder mehr für den Transport von Gütern genutzt werden. Dafür sind die notwendigen Voraussetzungen und Anreize für die Firmen zu schaffen. Gleichzeitig muss das mit der Nutzung umweltfreundlicher Antriebsstoffe für die Schiffe und dem Schutz der Uferlandschaft einhergehen.

## 10 Öffentlichkeitsarbeit und bürgerliches Engagement

Bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes 2040 sollte eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt werden. Nicht nur die Kommunen, sondern auch die Bürger müssen aufgrund ihrer Verschiedenheit in den Lebensstilen, des Alters und des Mobilitätsverhaltens in den Prozess einbezogen werden. Nur so können die Bedarfe ermittelt und Konzepte erarbeitet werden, die nach Umsetzung auch angenommen werden.

## 11 Vision Mobilität 2040

Für eine erfolgreiche Neukonzeption von Mobilitätskonzepten ist ein Perspektivwechsel nötig, weg von der zentralen Anbietersicht hin zu nutzerzentrierten Angeboten, die auf individuelle Bedürfnisse und Lebensweisen eingehen. Mobilität, Flexibilität und Unabhängigkeit sind wichtige Faktoren im Leben der Menschen. Leicht zugängliche, bezahlbare, barrierefreie, systemübergreifende Angebote unter Verschränkung und Kombination der verschiedensten Anbieter, Betreiber, Behörden und Tarife müssen geschaffen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Th. Günther
Bürgermeister

HH ZU ANF00351/2020
ANLAGE 2

Der Bürgermeister

**Stadt Hennigsdorf**

Stadtverwaltung Hennigsdorf · Postfach 120120 · 16750 Hennigsdorf

Landkreis Oberhavel
Dezernat I
Bauen, Wirtschaft und Umwelt
Herrn Hamelow
Adolf-Dechert-Straße1
16515 Oranienburg

Stadtverwaltung
Hennigsdorf
Rathausplatz 1
16761 Hennigsdorf

Lieferanschrift:
Ludwig-Lesser-Straße
16761 Hennigsdorf

Telefon: (03302) 877 – 0
Telefax: (03302) 877 – 290

Internet:
www.hennigsdorf.de
E-Mail:
aharupa@hennigsdorf.de

| Ihr Zeichen | Unser Zeichen | Aktenzeichen | Bearbeiter | Durchwahl | Datum |
|---|---|---|---|---|---|
| | FBII | FD1 | Frau Harupa | -217 | 28.05.2020 |

**Entwurf des Mobilitätskonzepts 2040 für den LK Oberhavel, Stand 15.05.2020**
**Stellungnahme der Stadt Hennigsdorf**

Sehr geehrter Herr Hamelow,
das vorliegende Mobilitätskonzept 2040 ist eine umfassende Darstellung der heutigen und zukünftigen Mobilität im Landkreis Oberhavel und wird seitens der Stadt Hennigsdorf grundsätzlich mitgetragen. Die Stellungnahme der Stadt vom 13.09.2019 wurde weitestgehend berücksichtigt.

Nach Durchsicht der Unterlagen werden nachfolgend noch einige Hinweise und Ergänzungen zum Konzept gegeben bzw. offene Punkte aus der Stellungnahme der Stadt aufgeführt.

Seite 9ff **Modal Split**
Die Stadt Hennigsdorf hat 2018 den Modalsplit für Hennigsdorf im Rahmen eines Forschungsprojektes der TU Dresden ermitteln lassen (s. Abb.).

Mobilität in Städten – SrV 2018
Teilraum: Hennigsdorf
Zeitraum: Gesamtes Jahr
Wochentag: Mittlerer Werktag
Berechnet am: 16.11.2019

**Hennigsdorf/Velten**

**Tab 5.3**

**Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittelgruppen und räumlichen Verkehrsarten**

| Hauptverkehrsmittelgruppe | Binnenverkehr | Alle Wege |
|---|---|---|
| Zu Fuß | 41,2 % | 27,1 % |
| Fahrrad | 25,6 % | 17,1 % |
| MIV | 28,1 % | 44,2 % |
| ÖV | 5,1 % | 11,6 % |
| Summe | 100 % | 100 % |
| *Ungewichtete Fallzahl* | *997* | *1.650* |
| *Gewichtete Fallzahl* | *1.010* | *1.650* |

Auffällig ist, dass der Anteil des Radverkehrs in Hennigsdorf mit 25,6 % deutlich höher ist als im Mobilitätskonzept für Oberhavel mit 10,5 % dargestellt. Auch für Hennigsdorf und Velten zusammen liegt der Radverkehrsanteil bei 24,8 %.

Oranienburg Hennigsdorf Velten

Bank:
Mittelbrandenburgische Sparkasse
IBAN:
DE58 1605 0000 3703 3022 74
BIC: WELA DE D1 PMB
Gläubiger-ID:
DE22 HDF0 0000 0082 06

Die genannte E-Mail-Adresse dient nur für den Empfang einfacher Mitteilungen ohne Signatur und/oder Verschlüsselung.
Datenschutzhinweise zu Verarbeitung und Schutz Ihrer Daten durch die Stadt Hennigsdorf finden Sie unter https://www.hennigsdorf.de/Datenschutz/Schriftverkehr

Seite 13ff **Erreichbarkeitsvergleich**
Im Erreichbarkeitsvergleich unterschiedlicher Ziele fehlt die Landeshauptstadt Potsdam.
Die Landeshauptstadt Potsdam stellt als Oberzentrum einen wichtigen Bezugspunkt für die Städte und Gemeinden im Land dar. Hier sind wichtige Kultur- und Bildungseinrichtungen, Einrichtungen der Justiz, Verwaltung sowie Naherholungsangebote vorhanden, die auch für die Bevölkerung des Landkreises Oberhavel von Bedeutung sind.
Im Erreichbarkeitsvergleich würden auch die Defizite in der derzeitigen SPNV-Anbindung nach Potsdam aufgezeigt werden können.

Seite 21 **Region Ost**, vorletzter Absatz
Die für Oberhavel zuständige Dienststelle des Landesbetriebes Straßenwesen hat ihren Sitz in Eberswalde.

Seite 45 **Fahrgastschifffahrt**
Hennigsdorf verfügt über eine Anlegestelle am Stadthafen und eine in Nieder Neuendorf in Höhe Ortskern.

Seite 62 **Tabelle Ladeinfrastruktur**
Weitere Ladesäulen in Hennigsdorf befinden sich in der:

- Franz-Schubert-Straße
- Ruppiner Chaussee 19A (Aedium).

Es wird darauf hingewiesen, dass die in der Tabelle 8 auf Seite 62 aufgeführte Ladesäule „Technologiezentrum Hennigsdorf" in der Stadt Hennigsdorf mit der Bezeichnung „Innovationsforum, Neuendorfstraße" geführt wird. Die technischen Angaben für die zwei o.g. weiteren Ladesäulen können bei Bedarf nachgeliefert werden.

Seite 79 **A.2.12.3 Informationen zum weiteren Fuhrparks im Landkreis**
Die Stadtverwaltung Hennigsdorf verfügt über ein E-Auto, ein Hybridfahrzeug, sowie zwei 2 E-Bikes. Diese werden über eine Ladeinfrastruktur in der Tiefgarage des Rathauses geladen
Außerdem wird seitens der Stadt 2020 ein Konzept zur Ladesäuleninfrastruktur erstellt.

Seite 105 **Modul 4 Schienennetz - Schwächen und**
Seite 109 **B.3.4.3 Anpassung / Erweiterung der SPNV-Angebote**
Wie auf Seite 104 beschrieben, gibt es in Oberhavel am Wochenende **keine** Verbindung in die Landeshauptstadt. Hier sollte dringend die Erweiterung des Angebotes der RB 20 an den Wochenenden erfolgen. Die lange Fahrzeit über Berlin stellt keine Alternative dar. Mit dem Angebot am Wochenende wird auch ein Beitrag zur Tourismusförderung, insbesondere des Tagestourismus geleistet. Deshalb sollte dieser Punkt in das Mobilitätskonzept aufgenommen werden.

Seite 106 **B.3.4.1. Projekt i2030**
Im Projekt i2030 ist als Zielstellung auch die Taktverdichtung der Berliner S-Bahn formuliert sowie die S-Bahnverlängerung nach Velten genannt. Hier wird der zweigleisige Ausbau zwischen Schönholz-Tegel mit dann einem 10-Minuen-Takt angestrebt. Von Seiten des Landkreises sollte darauf hingewiesen werden, dass auch die Ausweiterung eines 10-Minuten-Takt dann bis an die Endhaltestelle im Landkreis Oberhavel angestrebt werden sollte.

Seite 128 **Die Bedürfnisse des Fußverkehrs**
Hier sollte ergänzt werden, dass bei den Planungen angesichts der bestehende Flächenkonkurrenz der Verkehrsteilnehmer das Entwurfsprinzip "von außen nach innen" angewendet werden soll.

**Tourismusentwicklung**
Vor einer weiteren Entwicklung der Wanderwege sollte zuerst einmal das weitreichende Netz bereits bestehender Wanderwege im Landkreis Oberhavel saniert und aufgewertet werden (Beschilderung, Rastplätze, barrierefreie Beläge).

Seite 132ff **Ladeinfrastruktur**
Das Konzept sieht vor, dass im Betrachtungsraum des Landkreises 11 AC-Ladesäulen bis 2024 zusätzlich errichtet werden sollen. Weitere DC-Standorte werden nicht benötigt. Dies steht im Widerspruch zu der im Auftrag vom Land Brandenburg erstellten PIOnEER Studie, die bis zum Jahr 2020 einen Bedarf von 300 bis 800 zusätzlichen AC-Ladepunkten und 132 zusätzlichen Schnellladepunkten für das Land ermittelt hat. Allein für Hennigsdorf, Oranienburg und Velten werden 33 AC- und 3 DC-Ladepunkte bis 2020 empfohlen. Bei aktuell 5 Ladesäulen fehlen allein in den drei Städten schon jetzt 28 Ladepunkte.
Die Stadt Hennigsdorf lässt derzeit einen Masterplan E-Mobilität erstellen. Im Rahmen der Bedarfsanalyse wurde ein Bedarf von 54 Ladepunkten (27 Ladesäulen) bis Ende 2024 ermittelt.
Auch die von der Regionalen Planungsgemeinschaften des Landes Brandenburg verantwortete Potentialanalyse für Ladesäulen im öffentlichen Raum (REM Brandenburg, 2. Auflage 2019) kommt zu anderen Ergebnissen, als im vorliegenden Entwurf des Mobilitätskonzeptes dargestellt. Gerade in den Städten des RWK O-H-V werden sowohl für Normallader als auch für Schnellader gute Potenziale gesehen.

Seite 137 **B.3.9.1 Handlungsfeld 1: SPNV Angebote**
Auch hier fehlt als Maßnahme die verbesserte Anbindung der Mittelzentren Oranienburg und Hennigsdorf an die Landeshauptstadt Potsdam, die derzeit nur werktags angefahren wird (s. Punkt 2.3 der Stellungnahme der Stadt).

Seite 141 Aktuelle **Angebotsstrategie**
Bei dem Punkt Angebotserweiterung bei Buslinien fehlt noch die Taktverdichtung bestehender Linien, insbesondere der Linien, die nur stündlich oder in einem noch größeren Takt verkehren. In Hennigsdorf betrifft das die in der Stellungnahme benannten Linien 136 und 809 (s. Punkt 1.1 der Stellungnahme der Stadt).

Ich bitte Sie, diese Hinweise und Ergänzungen in der Planung zu berücksichtigen und wünsche Ihnen einen erfolgreichen Abschluss der Planung.

Mit freundlichen Grüßen

Th. Günther
Bürgermeister

HH 20 ANF00357/2020
ANLAGE 3

Der Bürgermeister

**Stadt Hennigsdorf**

Stadtverwaltung Hennigsdorf · Postfach 120120 · 16750 Hennigsdorf

Stadtverwaltung
Hennigsdorf
Rathausplatz 1
16761 Hennigsdorf

Lieferanschrift:
Ludwig-Lesser-Straße
16761 Hennigsdorf

Telefon: (03302) 877 – 0
Telefax: (03302) 877 – 290

Internet:
www.hennigsdorf.de
E-Mail:
aharupa@hennigsdorf.de

Oberhavel Holding
Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH
Annahofer Straße 1a
16515 Oranienburg, OT Germendorf

| Ihr Zeichen | Unser Zeichen | Aktenzeichen | Bearbeiter | Durchwahl | Datum |
|---|---|---|---|---|---|
| | FBII/1 | | Frau Harupa | -217 | 14.09.2015 |

**Betr.: Nahverkehrsplan für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr 2017-2021**
**Beteiligung der Gemeinden**
**Hier: Stellungnahme der Stadt Hennigsdorf**

Sehr geehrter Herr Fischer, sehr geehrter Herr Nitsch,

bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 05.06.2015 und auf der Grundlage des aktuellen Nahverkehrsplanes 2012-2016 möchten wir die Gelegenheit nutzen, unsere Hinweise, Anregungen und Bedenken zu äußern, die bei der Überarbeitung des bestehenden Nahverkehrsplanes Beachtung finden sollten.

Die künftige Entwicklung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs wird auch in den kommenden Jahren durch folgende neue bzw. sich ständig verändernde Faktoren beeinflusst:

- Verkehrsprognose 2030
- Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2015
- Fortschreibung des Landesnahverkehrsplanes
- Inhalte des Landesentwicklungsplanes Berlin-Brandenburg (LEP B-B)
- Stärkung des Regionalen Wachstumskerns O-H-V durch eine bessere Vernetzung aller Verkehrstrassen zwischen den Städten Oranienburg, Hennigsdorf und Velten
- Fertigstellung des Flughafen Schönefeld BBI und die notwendige Anbindung des Landkreises Oberhavel
- strukturelle Veränderungen wie Bevölkerungs- und Altersstrukturentwicklung, Entwicklung des Arbeitsmarktes, der Pendlerbeziehungen sowie die Entwicklung des Schüleraufkommens
- erhöhte Anforderungen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit und gleicher Mobilitätschancen
- Motorisierungsgrad und Benzinpreisentwicklung
- Klimaschutzanforderungen und Notwendigkeit der Reduzierung von $CO_2$
- finanziellen Rahmenbedingungen.

Vorgenannte Aspekte sollten Grundlage für die Überarbeitung des Nahverkehrsplanes für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr 2017-2021 sein.

Unter Beachtung der aktuellen Entwicklungen gehen wir davon aus, dass die grundsätzliche Zielstellung des Nahverkehrsplanes (NVP), den ÖPNV leistungsfähiger und attraktiver zu gestalten, ihm vor allem in Verdichtungsräumen bei Ausbau und Finanzie-

OHV Oranienburg Hennigsdorf Velten

Familiengerechte Kommune Hennigsdorf
Zertifikat bis 04/2016

Bank:
Mittelbrandenburgische Sparkasse
IBAN:
DE58 1605 0000 3703 3022 74
BIC: WELA DE D1 PMB
Gläubiger-ID:
DE22 HDF0 0000 0082 06

Die genannte E-Mail-Adresse dient nur für den Empfang einfacher Mitteilungen ohne Signatur und/oder Verschlüsselung.

rung gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) den Vorrang einzuräumen und dadurch einem weiteren Anstieg des MIV entgegenzuwirken, auch weiterhin besteht.

Der Ansatz, insbesondere in den größeren Städten den ÖPNV durch ein „vertaktetes und verdichtetes Verkehrsangebot" alternativ zum MIV zu stärken, entspricht auch den verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Hennigsdorf. Dieser Ansatz steht jedoch unserer Auffassung nach teilweise im Widerspruch zu den bisher im NVP aufgezeigten Bedienungsangeboten. Das derzeitige Angebot ist als Grundversorgung zu betrachten und bedarfsorientiert zu entwickeln.

Für die Stadt Hennigsdorf sehen wir folgende Verbesserungserfordernisse, welche bereits fester Bestandteil der folgenden städtischen Planungen/ Beschlüsse sind.

- Beschluss über den strategischen Verkehrsentwicklungsplan 2010 der Stadt Hennigsdorf, BV0091/2010 vom 10.11.2010
- Beschluss über den Lärmaktionsplan (Teil I) 2008, BV0144/2008 vom 19.11.2008
- Beschluss über den Lärmaktionsplan (2.Stufe) 2013, BV0066/2012 vom 11.09.2013
- Beschluss über das Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes 2014/2015 der Stadt Hennigsdorf, BV0038/2015 vom 20.05 2015

## 1 Verbesserung des Busverkehrs

### 1.1 Erschließung Nieder Neuendorf/ Linie 136

Das aufgeführte Mindestangebot der Achse Nr. 19 (Linie 136) Hennigsdorf – Nieder Neuendorf – Berlin-Spandau eines 1-h-Taktes an Werktagen sowie eines 2-h-Taktes an Wochenenden (vgl. Kap. 3, S. 13 Tab. 16 bzw. Anlage 7) stellt aus Sicht der Stadt Hennigsdorf **kein ausreichendes Angebot dar und fällt zudem geringer als das gegenwärtige Angebot** aus. Die Anbindung Nieder Neuendorfs konnte in den letzten Jahren nicht verbessert werden, obwohl der Ortsteil als attraktiver Wohn- und Erholungsstandort erheblich an Bedeutung gewonnen hat. Im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (abgeschlossen 2012), hat sich die Einwohnerzahl Nieder Neuendorfs von ca. 500 EW auf 4.400 EW (Stand 31.12.2014) erhöht. Eine Erhöhung auf ca. 5000 EW ist angesichts aktueller Wohnungsbaumaßnahmen absehbar.

Aufgrund der Bedeutung der Linie 136 als einzige Verbindung zwischen dem Wohngebiet Nieder Neuendorf und dem Stadtzentrum Hennigsdorf sowie Berlin-Spandau dient sie u.a. auch zur Abwicklung des Schülerverkehrs, so dass ein **ganztägiger 20/30 min-Takt** (zumindest für die Relation Hennigsdorf/Bahnhof - Nieder Neuendorf) unbedingt anzustreben ist. Da sich Nieder Neuendorf zunehmend als Ausflugsziel für Einheimische wie auch für Besucher aus der Region einen Namen verschafft, sollte auch an Wochenenden eine **verbesserte Anbindung (20/30 min-Takt)** erreicht werden. Gleiches gilt auch für die Abendstunden.

Darüber hinaus spricht auch eine weitere Notwendigkeit für eine Angebotserweiterung der Linie 136:

Seit der Öffnung der Verkehrsverbindung von Hennigsdorf nach Spandau 1997 im Verlauf der Landesstraße L172 hat die Ortsdurchfahrt eine erhebliche Verkehrszunahme erfahren, wodurch die verkehrliche Belastung (Lärm, Schadstoffemissionen, Erschütterung, Gefährdung) für die Bevölkerung nicht nur in Nieder Neuendorf ständig zugenommen hat. Während 1998 noch 6.800 Kfz/24h am Ortsausgang Nieder Neuendorf gezählt wurden, besteht im Bereich der Dorfstraße auf der L172 aktuell eine Verkehrsbelastung von 12.000 Kfz/24h (Steigerung von 75%). Wir sind der Überzeugung, dass so manche Fahrt mit dem Pkw verhindert werden könnte, wenn ein attraktiveres ÖPNV - Angebot vorhanden wäre, was **letztlich in einem 20-min-Takt und damit passend zum Takt der S-Bahn S 25 und der Buslinie 824 zu gewährleisten wäre**.

Die Fa. Bombardier hat zur Verbesserung der Anbindung des Werksgeländes an den ÖPNV ebenfalls eine Taktverdichtung der Linie 136 beim Landkreis beantragt.

### 1.2 Verbesserte Anbindung der Siedlungsgebiete

Hennigsdorf wird ausschließlich durch Regionalbuslinien erschlossen. Trotzdem gibt es Gebiete in der Stadt, die nicht ausreichend an den ÖPNV angebunden sind. Dazu gehören z. B. Nieder Neuendorf (s.o. Punkt 1.1) sowie die Siedlungsgebiete.

Positiv zu vermerken ist, dass in den vergangenen Jahren bereits Erschließungsdefizite durch Verlängerung von Regionalbuslinien abgebaut werden konnten. Benannt werden können hier die Veränderung der Linienführung der Linie 824 mit der Anbindung Waldfriedhof und die Verlängerung der Buslinie 809 bis nach Hennigsdorf Nord.

Mit der zuletzt genannten Maßnahme konnte die ÖPNV - Anbindung des Wohngebietes Hennigsdorf Nord mit Seniorenwohnpark und altersgerechtem Wohnhaus sowie die Verbindung zum Stadtzentrum mit seinen zentralen Versorgungseinrichtungen und dem Bahnhof wesentlich verbessert werden.

Zukünftig soll diese Linie nach Hennigsdorf zur Vergrößerung des Einzugsbereiches Nord über die Fontanesiedlung - Reinickendorfer Straße - Friedrich-Wolf-Straße - Hradecker Straße zum Parkplatz Rigaer Straße und zurück geführt werden. Mit der OVG abgestimmte Planungen liegen bereits vor. Die Umsetzung scheiterte 2014 am nicht durch die SVV beschlossenen und für die Realisierung der geänderten Linienführung erforderlichen Ausbau der Fontanesiedlung. Diese Linienführung soll aber trotzdem mit einem 1 h-Takt in den Nahverkehrsplan 2017-2021 und ff. aufgenommen werden.

### 1.3 Verbesserte Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte

Eine wichtige Zielvorgabe des Landes ist u.a. die Sicherstellung der Erreichbarkeit aller wichtigen Wohn- und Gewerbegebiete (Kap.1.2).

Für Relationen mit starken Pendlerbeziehungen (Stahlwerk, Bombardier, Postverteilzentrum) ist eine Taktverdichtung der vorhandenen Buslinien oder alternativ die Einrichtung von Direktverbindungen zu den Werksgeländen in Spitzenbedarfszeiten zur Verbesserung der Zubringerverkehre zum SPNV wünschenswert.

Bei der Planung sind die Gewerbebetriebe einzubeziehen, um ein an die Bedürfnisse der Mitarbeiter abgestimmtes ÖPNV-Angebot zu entwickeln. Seitens der Fa. Bombardier liegt ein Antrag zur Taktverdichtung der Linie 136 vom 05.06.2013 an den Landkreis Oberhavel vor.

### 1.4 Optimierung des Haltestellennetzes

Die Attraktivität des ÖPNV hängt maßgeblich auch von der Erreichbarkeit der Haltestellen und der Dichte des Haltestellennetzes ab. Bei Busverkehr sollte der Haltestellenabstand 150-250m betragen. Dies kann derzeit nicht auf allen Linien gewährleistet werden.

Zur Reduzierung von räumlichen Bedienungslücken im Verlauf bestehender Buslinien sollen deshalb weitere Haltestellen durch Verdichtung des Haltestellennetzes geschaffen werden. Erforderlich sind Haltestellen im Bereich Parkstraße/ Ecke Rathenaustraße, der Spandauer Allee in Höhe Philipp-Pforr-Straße sowie in der Poststraße/ Ecke Stauffenbergstraße. Die Stadt Hennigsdorf wird auf der Grundlage des jeweils aktuellen bestätigten 5-Jahresprogramms die entsprechenden Förderanträge für den Ausbau der vorgenannten und bereits angemeldeten Haltestellen stellen.

Zur Verbesserung der Qualität des ÖPNV - Netzes (Dichte des Haltestellennetzes und Ausstattung der Haltestellen u.ä.) enthält der Nahverkehrsplan bisher keine Aussagen.

## 2 Bahnhof Hennigsdorf als Verknüpfungspunkte im ÖPNV

Wie im NVP 2012-2016 dargestellt, gehört der Bahnhof Hennigsdorf zu den ÖPNV-Zugangsstellen, die gemäß SPNV - Landesplanung vorrangig als bedeutende Verknüpfungspunkte zwischen verschiedenen Verkehrssystemen zu entwickeln sind (Kapitel 3, S.15). Außerdem sind „die Schienenverbindungen und Zugangsstellen (Bahnhöfe und Haltepunkte) für den Regionalschnellverkehr ... bedarfs- und funktionsgerecht auszubauen."

Der Bahnhof Hennigsdorf gehört gemäß Landesnahverkehrsplan 2013-2017 zu den aufkommensstärksten Stationen im Land Brandenburg. Mit Rang 9 (ohne S-Bahn) und Rang 6 unter Einbeziehung der S-Bahn, ist er damit stärker frequentiert als die Hauptbahnhöfe der Oberzentren Cottbus und Frankfurt (Oder).

Wegen der Bedeutung des Bahnhofs ist der Abbau nachfolgend aufgeführter Defizite dringend erforderlich.

### 2.1 Bahnsteig A (Gleis 1 und 5)

Der Regionalbahnsteig A mit den Gleisen 1 und 5 befindet sich im nördlichen Bereich in einem desolaten Zustand. Von der einstigen Überdachung steht nur noch das Stahlgerüst. Die Treppeneinhausung ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Der Zerfall der baulichen Anlagen steht in starkem Widerspruch zu den beidseitig des Bahndamms neu gestalteten öffentlichen Flächen und stellt einen städtebaulichen Missstand dar, der dringend einer Beseitigung bedarf.

### 2.2 nördlicher Tunneldurchstich

Die Stadt Hennigsdorf bemüht sich seit Jahren um die Öffnung des nördlichen Bahnsteigzugangs einschließlich des Tunneldurchstichs zur westlichen Zentrumsseite. Angesichts der gestiegenen Einwohnerzahlen, der wachsenden Zahl von Arbeitsplätzen in den nördlichen Gewerbegebieten, der Lage des Oberstufenzentrums mit 2100 Schülern sowie der Umsetzung von Wohnbauprojekten im Bereich der Feldstraße/ Gartenstraße, Feldstraße/ Forststraße, Am Bahndamm und in der Berliner Straße, gemäß INSEK ist die Schaffung des nördlichen Zugangs zur Verkürzung der Wege, zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sowie zur Beseitigung eines städtebaulichen Missstandes dringend geboten.

Weiterhin besteht hier die Möglichkeit der Errichtung weiterer Fahrradabstellplätze für die bedarfsgerechte Versorgung. Auch ein weiterer Bushaltepunkt ist auf der Westseite des nördlichen Tunnelausganges geplant. Hierdurch werden positive Auswirkungen in Bezug auf verkürzte und optimierte Wegebeziehungen für Umsteiger zwischen den Verkehrsträgern Bahn und Bus erwartet. Die Haltestellen dienen weiterhin der Komplettierung der dann bestehenden P+R- und B+R - Angebote.

### 2.3 neue Zugangsstelle Hennigsdorf Nord

In den Planungen der Stadt Hennigsdorf (Flächennutzungsplan, Verkehrsentwicklungsplan) ist eine weitere Zugangsstelle (Haltepunkt) im Norden der Stadt im Bereich nördlich des Fußgängertunnels Hennigsdorf Nord vorgesehen. Sie soll alternativ zum ehem. Haltepunkt Hennigsdorf Nord der besseren Anbindung der nördlichen Wohn- und Gewerbegebiete sowie des Stahlwerkes an den SPNV dienen. Der geplante Haltepunkt soll als Option Bestandteil des Nahverkehrsplanes bleiben (Kap. 3, S. 9), obwohl der Haltepunkt **nur** bei einer S-Bahnverlängerung nach Velten zum Tragen kommen würde.

### 2.4 Fahrgastinformationssystem

Die Stadt Hennigsdorf hat am Bahnhof Hennigsdorf bereits im Jahre 2000 ein elektronisches Fahrgastinformationssystem installiert, welches 2011 grundlegend erneuert wurde. Mit dem Umbau des Busbahnhofes im Zuge der Revitalisierung des EKZ „Das Ziel" sind zwei zusätzliche Displays erforderlich. Außerdem sollen weitere Displays im Zusammenhang mit dem o.g. Tunneldurchstich aufgestellt werden.

## 3 Entwicklung im Schienenpersonennahverkehr

An den aufgezeigten Entwicklungszielen im Schienenpersonennahverkehr (Kap. 3.2) und dem dargestellten Grundgerüst der ÖPNV - Achsen (Kap. 3.3.2) dürfen keine weiteren Abstriche zugelassen werden. Zur weiteren Qualitätsverbesserung im SPNV sind einerseits die Standzeiten auf den Bahnhöfen zu verkürzen und andererseits die Anschlussbeziehungen zwischen Bahnlinien sowie zwischen Bahn- und Buslinien ständig zu optimieren.

### 3.1 PrignitzExpress

Die Forderung der Stadt Hennigsdorf, die direkte Durchbindung des PrignitzExpresses (RE 6) über Berlin-Tegel ins Zentrum Berlins (nach Berlin-Gesundbrunnen bzw. Stadtbahn) mit Anschluss zum BBI zu realisieren, wird aufrechterhalten (Kap.3, S.6). Für den Übergangszeitraum bis zur Realisierung müssen geeignete Zwischenlösungen unter ständiger Einbeziehung des Bahnhofs Hennigsdorf zur Verbesserung der Situation gefunden werden.

### 3.2 RB 20 Oranienburg-Hennigsdorf-Potsdam

Die direkte Anbindung Hennigsdorfs an die Landeshauptstadt Potsdam erfolgt z.Z. täglich im 2 – Stunden - Takt. Es ist festzustellen, dass sich aufgrund bestehender Pendlerbeziehungen, darunter zahlreiche Auszubildende und Studenten, das Fahrgastaufkommen in den letzten Jahren erhöht hat. Um diesem vorhandenen Bedarf sowie auch dem Bedarf an Ausflugs- /Freizeitverkehren nach Potsdam (zahlreiche kulturelle Angebote) gerecht zu werden, ist ganztags ein 1 - Stunden - Takt vorzusehen.

Bei einer Verbesserung der Verbindung von Hennigsdorf nach Potsdam kann dann auch die Direktverbindung von Golm mit der Regionalbahn 22 zum Flughafen BBI genutzt werden. So wäre mit nur einem Umstieg der Flughafen BBI zu erreichen und damit eine gute Übergangslösung bis zur Einbindung des RE 6 nach Gesundbrunnen gegeben.

Des Weiteren fordern wir, dass bei der RB 20 die Wartezeit in Hennigsdorf von ca. 15 min möglichst noch verringert wird.

### 3.3 Anbindung an die Nordbahntrasse

Da Hennigsdorf keine Zugangsstelle mehr zur Nordbahn besitzt, erwarten wir, dass die Verbindung nach Rostock/Stralsund durch die Gewährleistung direkter Anschlüsse zwischen der RB 20 (Hennigsdorf-Oranienburg) und dem RE 5 gesichert wird.

### 3.4 Trasse der OHE (Hennigsdorf-Berlin Spandau)

Die ehem. Trasse der Osthavelländischen Eisenbahn ist als Vorhaltetrasse Bestandteil der städtischen Planungen und nach wie vor zu sichern und von Überbauung freizuhalten.

## 4 Investitionsbedarf für den übrigen ÖPNV

Der Investitionsbedarf für den übrigen ÖPNV wurde seitens der Stadt mit Schreiben vom 28.01.2015 für die Jahre 2016 bis 2020 angemeldet. Auf der Grundlage des bestätigten 5-Jahresprogramms 2016-2020 wird die Stadt Hennigsdorf jährlich die entsprechenden Förderanträge stellen.

Mit den hier dargelegten Anregungen und Hinweisen ist die Erwartung verknüpft, dass diese im neuen Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden, damit das ÖPNV - Angebot in Hennigsdorf aber auch im Landkreis verbessert werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Schulz
Bürgermeister