



PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Stadt Hennigsdorf

Strategischer
Verkehrsentwicklungsplan 2010



Strategischer Verkehrsentwicklungsplan 2010

im Auftrag der

Stadt Hennigsdorf

bearbeitet von

Planungsbüro Richter-Richard, Aachen/Berlin

Jochen Richard
Sascha Achtenhagen

Berlin, Oktober 2010



INHALTSVERZEICHNIS

0.	EINFÜHRUNG	1
1.	FLIESSENDER KFZ-VERKEHR	3
2.	RUHENDER KFZ-VERKEHR	16
3.	FAHRRADVERKEHR	17
4.	FUSSGÄNGERVERKEHR	20
5.	ÖPNV-VERKEHR	21
6.	UMWELTENTLASTUNG	25
7.	VERKEHRSSICHERHEIT	29



0. EINFÜHRUNG

Die Stadt Hennigsdorf hat wesentliche Teile ihrer Verkehrsentwicklungsplanung Ende der 1990er Jahre erstellen lassen; sie ist damit mehr als zehn Jahre alt. Der damaligen Zeit im Vorfeld der EXPO 2000 geschuldet, wurden die einzelnen Bausteine im Rahmen einer "gleitenden Verkehrsentwicklungsplanung" getrennt erstellt, um in den jeweiligen Feldern für die Vorbereitung der EXPO 2000-Projekte handlungsfähig zu sein. Nach der EXPO 2000 wurden ergänzend weitere inhaltliche Bausteine bearbeitet. Insgesamt setzte sich die bisherige Verkehrsentwicklungsplanung aus 21 Einzelgutachten zusammen.

Die Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung bot deshalb zuallererst die Chance, die bisher getrennt bearbeiteten Bausteine inhaltlich integriert und abgestimmt in einem Werk zusammenzufassen und um neue Aspekte zu ergänzen, so dass die Verkehrsentwicklungsplanung 2010 eine aktualisierte Zielrichtung erhält. Bei dieser Aktualisierung ging es primär darum,

- den aktuellen Stand zu recherchieren, zu dokumentieren und zu analysieren,
- die vorliegenden Kartenwerke aufzuarbeiten und in georeferenzierte Karten zu übertragen, um die Nutzung in GIS zu ermöglichen,
- die begonnenen Arbeiten zum Verkehrsmodell weiterzuführen,
- Perspektiven für eine zukunftsorientierte Verkehrsentwicklung aufzuzeigen.

Seit Ersterstellung der Konzepte haben sich viele Rahmenbedingungen geändert, die Folgen für die Stadtentwicklung im Allgemeinen und die Verkehrsentwicklung Hennigsdorfs im Besonderen haben. Beispielhaft sind hier zu nennen:

- Bevölkerungs- und demografische Entwicklung,
- Verkehrspolitik des Landes (Landesnahverkehrsplan, Landesverkehrsprognose, Landesstraßenbedarfsplan),
- Eingemeindung von Stolpe-Süd,
- Kooperation im Verkehrsbereich im Regionalen Wachstumskern Hennigsdorf – Velten – Oranienburg (RWK O-H-V),
- verschärfte Anforderungen im Umweltbereich (Lärminderung, Luftreinhaltung, CO₂-Minderung),
- neue Entwicklungen in den Mobilitätsangeboten (Elektro-Fahrzeuge, E-Bikes, Stadtfahrrad, Freigabe von Radwegen für Skater),
- Konsequenzen aus einer Entscheidung für oder gegen eine direkte Einbindung des RE 6 nach Berlin bzw. eine Verlängerung der S-Bahn nach Velten,
- Schließung des Flughafens Tegel mit Fertigstellung des Flughafens BBI,
- Teilspernung der Havelbrücke und ihr geplanter Neubau.

Doch nicht nur die Rahmenbedingungen haben sich verändert, sondern insbesondere auch der Umsetzungsgrad der Maßnahmen der Verkehrsentwicklungsplanung. Hatten die Konzepte Ende der 1990er Jahre noch grundlegende strategische Bedeutung für die weitere Maßnahmenplanung zum weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, so kann der Verkehrsentwicklungsplan 2010 auf ein weitgehend umgesetztes Infrastrukturkonzept aufbauen und sich auf notwendige Lückenschließungen, vor allem aber auf eine qualitative Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur ausrichten. Die Stadt Hennigsdorf hat hier in den letzten Jahren Wesentliches geleistet. Sie wird dies in den nächsten Jahren in einem fortwährenden, von jeweils unterschiedlichen thematischen Schwerpunkten (z. B. Lärminderungsplanung) angetriebenen Prozess fortführen und sukzessive umsetzen.



Mit allen Einzelinformationen und Anlagen hatten die Einzeluntersuchungen zum bisherigen Verkehrsentwicklungsplan einen Umfang von mehr als 600 Seiten. Viele dieser Inhalte dienen jedoch vorwiegend nur der Verwaltung als Unterstützung bei ihrer täglichen Arbeit. Um die Handhabbarkeit für Politik und allgemeine Öffentlichkeit zu verbessern, hat sich die Stadtverwaltung entschlossen, die Verkehrsentwicklungsplanung zukünftig zweistufig fortzuschreiben:

- Zum einen die strategischen Grundlagen der weiteren Verkehrsentwicklung, die in einem größeren zeitlichen Rahmen überprüft und fortgeschrieben werden und in einem Grundsatzbeschluss der Stadtverordneten den Rahmen für die weitere Bearbeitung festlegen,
- zum anderen die Fortschreibung der Fachkonzepte nach Bedarf, die jeweils einzeln durch die politischen Gremien beschlossen werden.

Mit diesem Vorgehen soll auch die Aktualität der Verkehrsentwicklungsplanung verbessert werden.

Die hier vorgelegte strategische Verkehrsentwicklungsplanung 2010 stellt in kurz gefasster Form die Richtschnur für die Entwicklung der nächsten fünf bis zehn Jahre dar und soll dann wieder überprüft werden.



1. FLIESENDER KFZ-VERKEHR

Aktueller Stand:

Das Verkehrsmodell war technisch wie auch datenmäßig völlig veraltet und musste deshalb neu erstellt werden. Die Arbeiten dazu sind einschließlich einer umfassenden stadtweiten Verkehrszählung weit fortgeschritten, so dass wesentliche Ergebnisse nachfolgend dargestellt werden können.

Die Begleituntersuchung zur Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der Ortsdurchfahrt von Nieder Neuendorf ist abgeschlossen.

Lösungsmöglichkeiten für eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts Hauptstraße/ Ruppiner Straße wurden untersucht und werden derzeit vertieft bearbeitet.

Ziele:

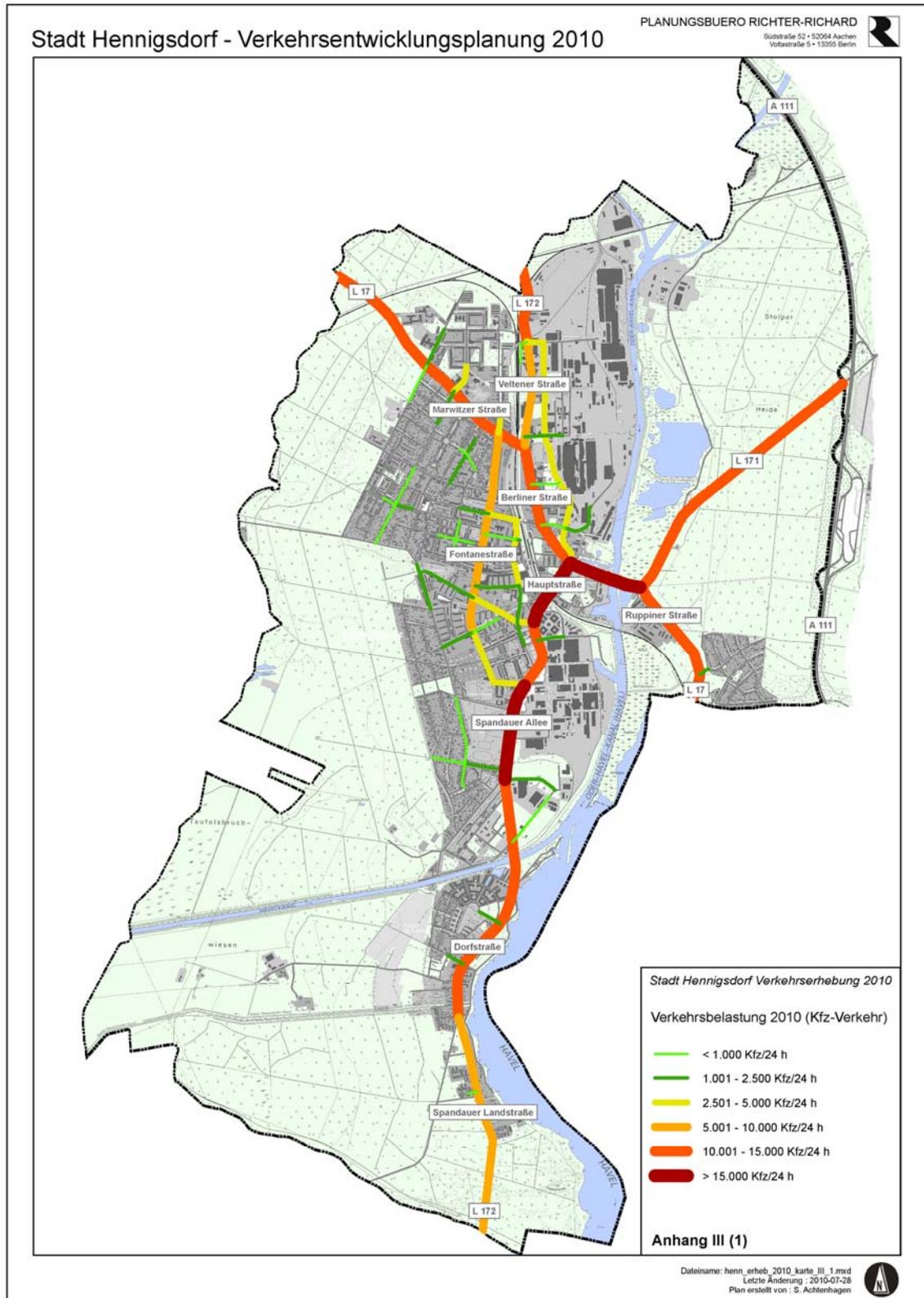
- Prüfung von Entlastungspotenzialen für die Berliner Straße,
- Optimierung des Knotenpunkts Hauptstraße/ Ruppiner Straße,
- Entlastung von (Durchgangs-)Güterverkehr und umweltverträgliche Abwicklung des notwendigen innerörtlichen Lkw-Verkehrs,
- verträgliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt Nieder Neuendorf,
- städtebauliche Integration, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduktion Verkehrsemissionen auf Straßen mit hoher Verkehrslast im Innerortsbereich (insbesondere Marwitzer Straße und Fontanestraße),
- Sicherung der bestehenden Gleisanschlüsse und Kaianlagen im Gewerbegebiet Nord 4.

Umsetzung durch:

- Zählung des Kfz-Verkehrs,
- Aktualisierung des Verkehrsmodells,
- Überprüfung der Straßenhierarchie,
- Geschwindigkeitskonzept (Überprüfung Tempo 30-Zonen),
- Konzept zur Optimierung der L 172,
- Verkehrsuntersuchungen Knotenpunkt Hauptstraße/ Ruppiner Straße,
- Begleituntersuchung zur 30 km/h-Anordnung auf der OD Nieder Neuendorf.

Erreichte Ergebnisse:

- **Fortschreibung Verkehrsmodell**



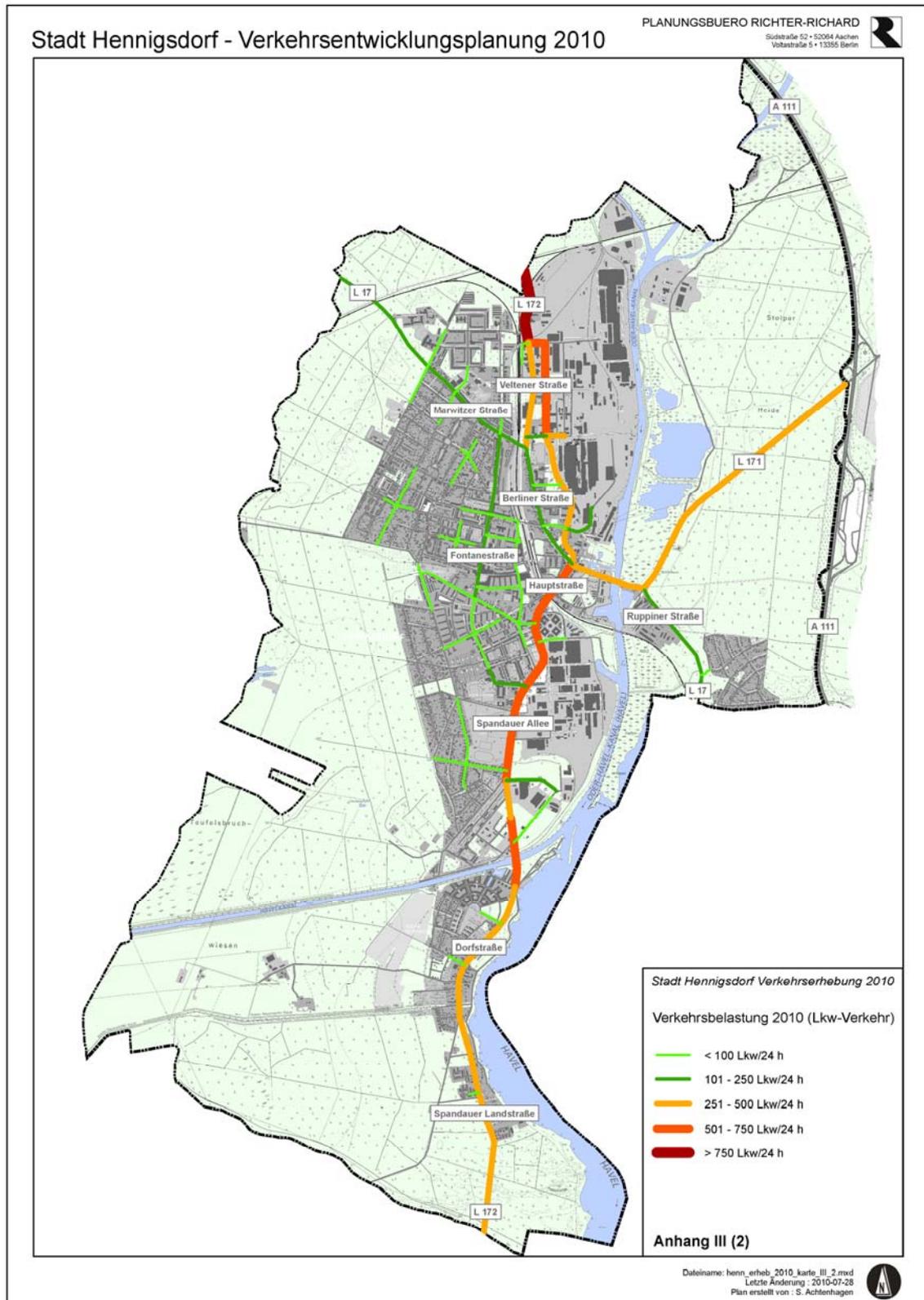




Tabelle: Entwicklung Kfz-Belastung 2002 - 2010 für ausgewählte Straßen

Straße / Abschnitt	von	bis	Relative Verkehrsentwicklung 2002 - 2010
Marwitzer Straße	Ortsausgang	Fontanestraße	+16 bis 30 %
Fontanestraße	Marwitzer Straße	Feldstraße	+15 bis 24 %
Feldstraße	Fontanestraße	Berliner Straße	-10 bis -36 %
Berliner Straße	Marwitzer Straße	Feldstraße	-8 %
Berliner Straße	Feldstraße	Hauptstraße	+3 %
Parkstraße	Neuendorfstraße	Tucholskystraße	-15 bis -19 %
Fabrikstraße/ Schulstraße/ E.-Maurer-Straße	Heinz-Uhlitzsch-Straße	Hauptstraße	-4 bis -11 %
Ruppiner Straße	Hauptstraße	L 171	+17 %
Hauptstraße	Ruppiner Straße	Neuendorfstraße	+11 %
Neuendorfstraße	Hauptstraße	Parkstraße	-4 bis -11 %
Spandauer Allee	Dorfstraße	Edisonstraße	+23 bis 31 %
Veltener Straße	Ortsausgang	Berliner Straße	-14 bis -16 %
L 171	Ortsausgang	Ruppiner Straße	+4 %
Spandauer Landstraße	Ortsausgang	Dorfstraße	+4 %
L 17	Ortsausgang	Ruppiner Straße	+9 %

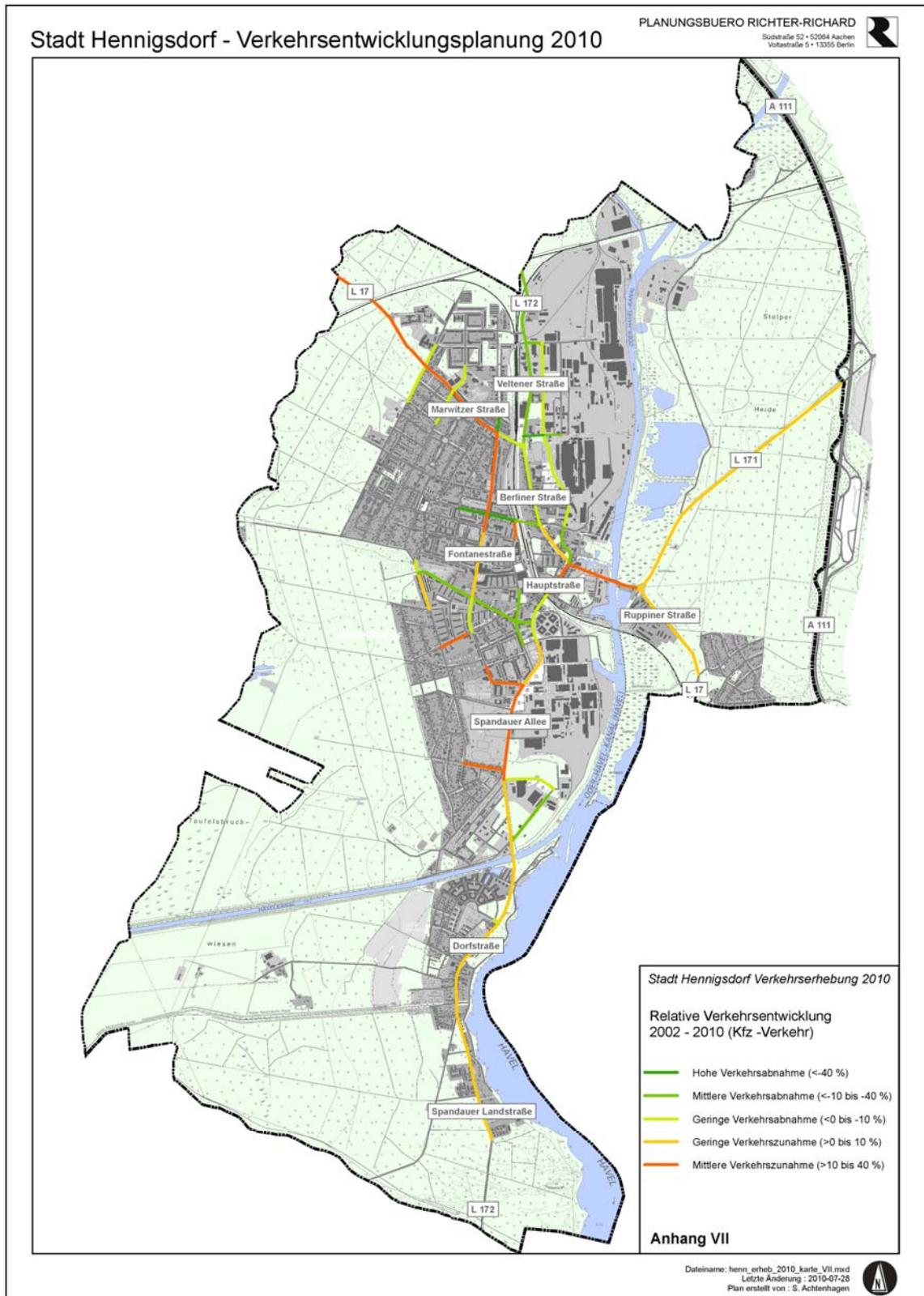
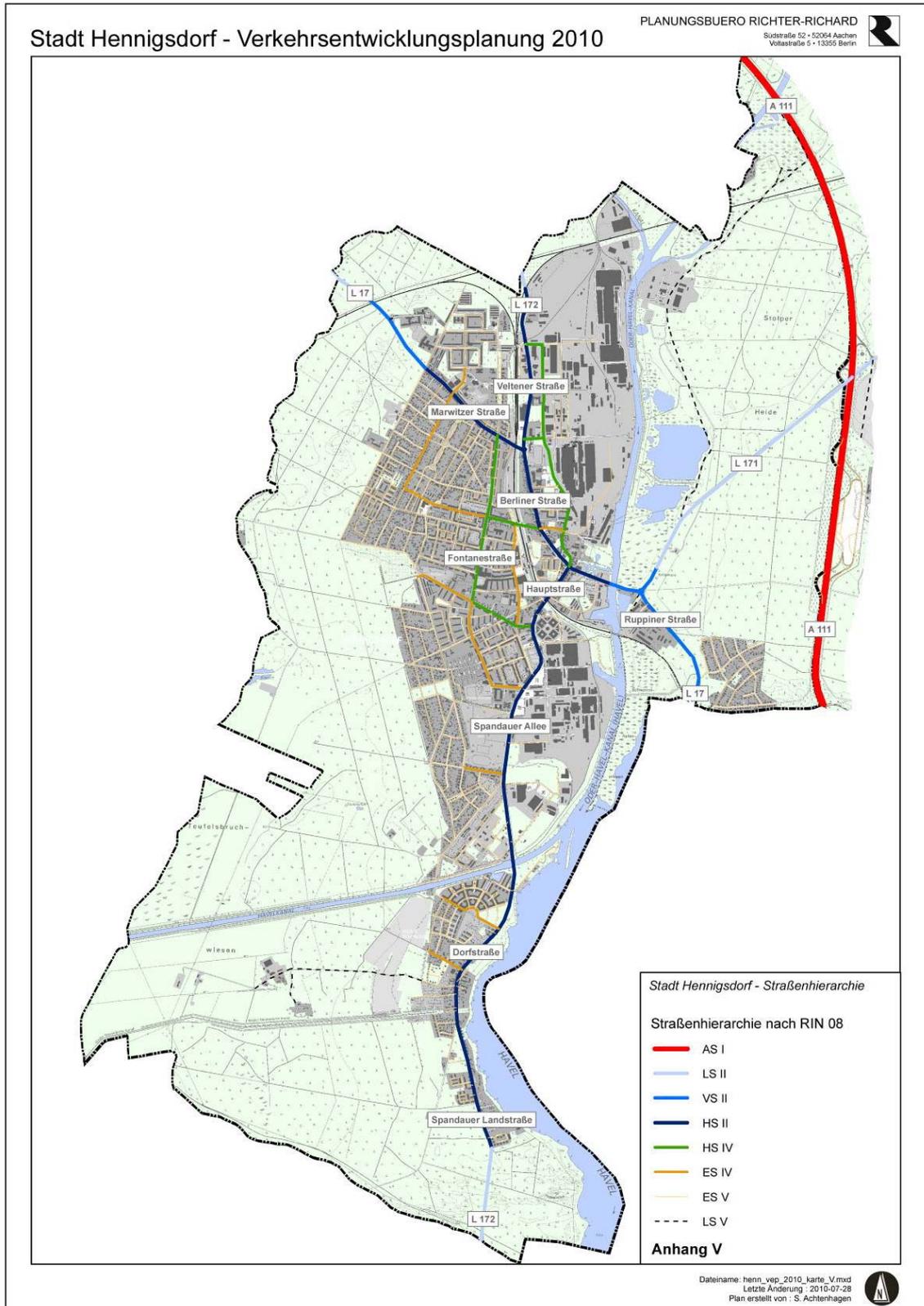




Tabelle III.2.6: Entwicklung Lkw-Belastung 2002 - 2010 für ausgewählte Straßen

Straße / Abschnitt	von	bis	Relative Verkehrsentwicklung 2002 - 2010
Marwitzer Straße	Ortsausgang	Fontanestraße	-24 bis -45 %
Fontanestraße	Marwitzer Straße	Feldstraße	-78 %
Berliner Straße	Marwitzer Straße	Feldstraße	-50 %
Parkstraße	Neuendorfstraße	Tucholskystraße	-40 bis -64 %
Fabrikstraße/Schulstraße	Heinz-Uhlitzsch-Straße	W.-Küntscher-Str.	-20 bis -33 %
Heinz-Uhlitzsch-Straße	Veltener Straße	E.-Maurer-Straße	+74 %
Ruppiner Straße	Hauptstraße	L 171	-45 %
Hauptstraße	Ruppiner Straße	Neuendorfstraße	-15 %
Neuendorfstraße	Hauptstraße	Parkstraße	-14 bis -19 %
Spandauer Allee	Dorfstraße	Edisonstraße	+1 bis 3 %
Veltener Straße	Ortsausgang	H.-Uhlitzsch Straße	+22 %
L 171	Ortsausgang	Ruppiner Straße	-63 %
Spandauer Landstraße	Ortsausgang	Dorfstraße	-70 %
L 17	Ortsausgang	Ruppiner Straße	-80 %





Verkehrsnachfrage differenziert nach Verkehrs- und Fahrzeugarten

Tabelle: Kfz-Verkehrsnachfrage Analyse 2010 (gerundet)

Kfz	2010 [Kfz-Fahrten/Tag]
Binnenverkehr Hennigsdorf (B)	33.200
Quell-/Ziel-Verkehr (QZ)	48.700
Gesamt (BQZ)	81.900
Durchgangsverkehr (nur Stadtgebiet)	8.700

Tabelle: Lkw-Verkehrsnachfrage Analyse 2010 (gerundet)

Lkw	2010 [Lkw-Fahrten/Tag]
Binnenverkehr Hennigsdorf	1.300
Quell-/Ziel-Verkehr	2.600
Gesamt (BQZ)	3.900
Durchgangsverkehr (nur Stadtgebiet)	300

Verkehrsrelationen Externer Verkehr

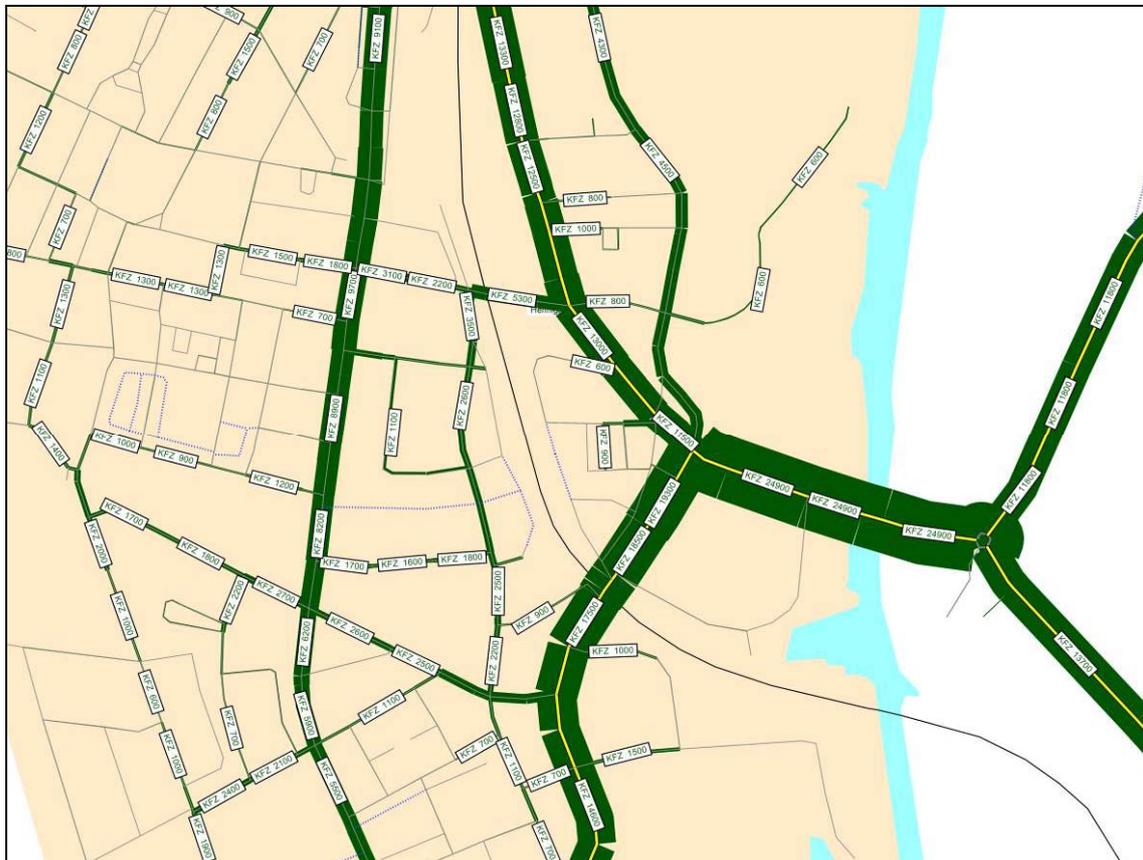
Tabelle: Quell-/Ziel-Verkehr zwischen Hennigsdorf und seinem Umland (gerundet)

Von/nach Richtung	2010 [Kfz/Tag]
Spandau L 172 Süd	7.800
Berlin L 17 Süd	11.600
A 111 Süd	300
Hohen Neuendorf L 171	9.300
A 111 Nord	6.500
Velten L 172 Nord	4.200
Bötzow L 17/ L 20	8.900

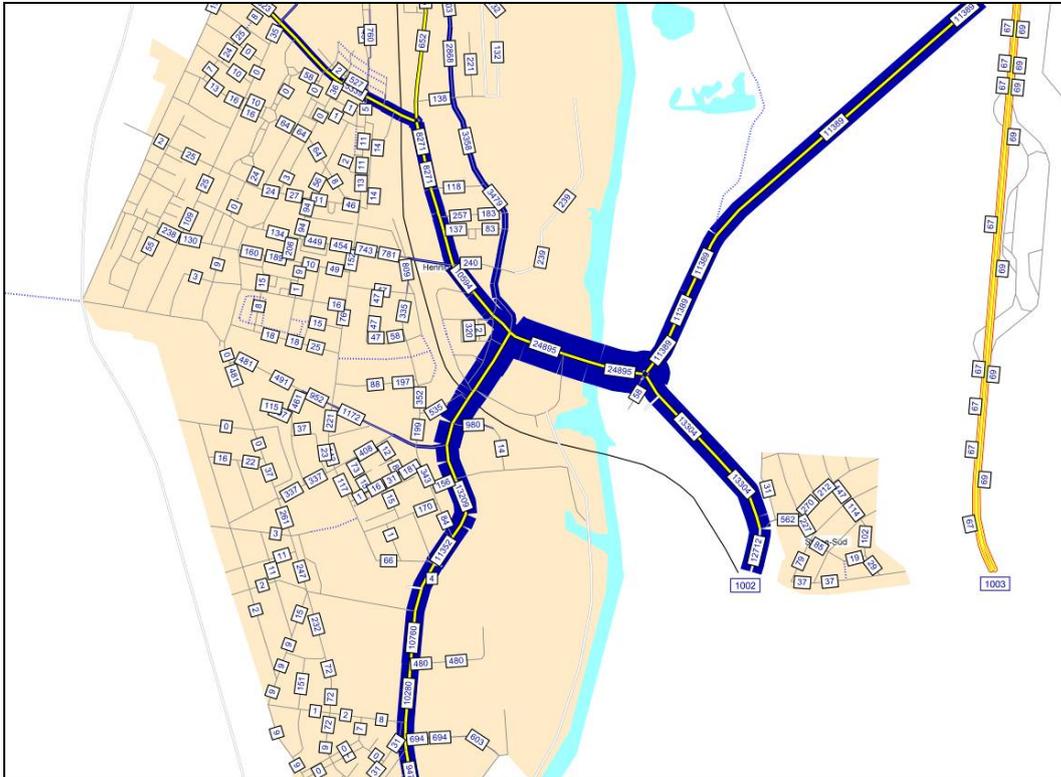
Tabelle: Relationen des Durchgangsverkehrs im Stadtgebiet von Hennigsdorf (gerundet)

Verkehrsrelation Durchgangsverkehr	2010 [Kfz/Tag]
L 172 (Süd) – L 171 – L 172 (Süd)	1.400
L 172 (Süd) – A 111 (Nord) – L 172 (Süd)	700
L 17 – L 20 – L17	1.500
L 171 – L 20 – L 171	600

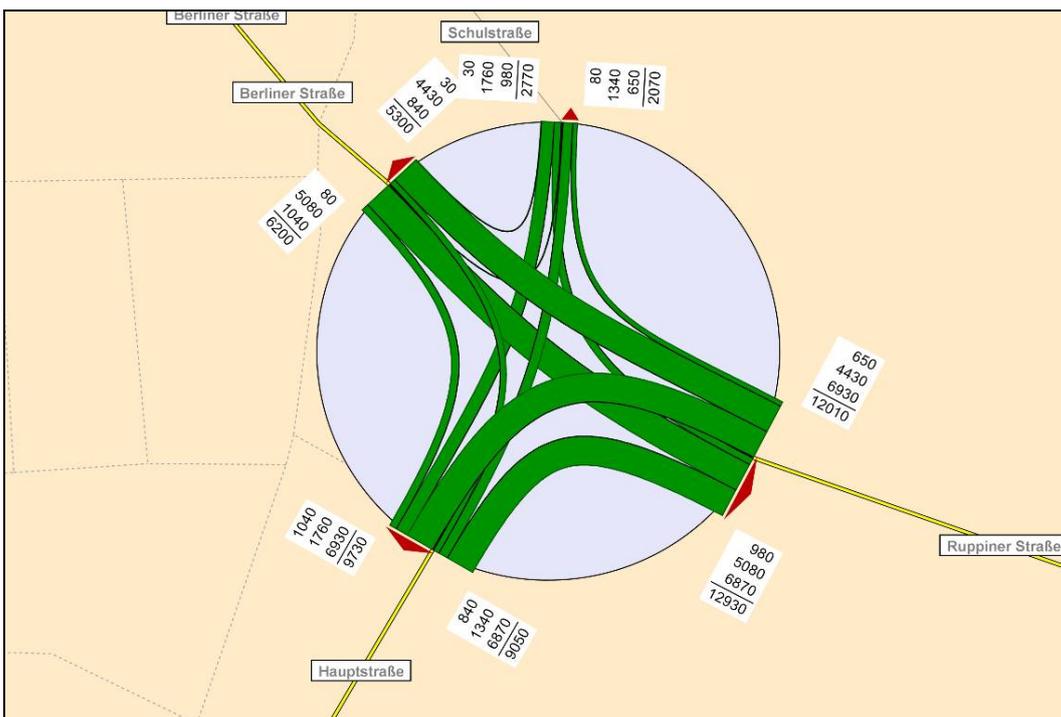
Ergebnis Verkehrsmodell - Beispiel Verkehrsbelastungen Kfz-Verkehr



Ergebnis Verkehrsmodell - Beispiel Spinnendarstellung



Ergebnis Verkehrsmodell – Beispiel Knotenströme





■ Begleituntersuchung zur 30 km/h-Anordnung auf der OD Nieder Neuendorf

Die Tempo 30-Regelung hat sich in jeder Hinsicht bewährt. Eine Ausdehnung wird jedoch zunächst nicht empfohlen, da sonst die hohe Akzeptanz der Anordnung bei einem längeren Straßenabschnitt verloren gehen könnte. Die Wirkung flankierender Maßnahmen (Querungssicherungen) sollte zunächst abgewartet werden.

Die Begleituntersuchung konnte folgende Wirkungen nachweisen:

Verkehrsmengen

Die manuellen Zählergebnisse im Tempo 30-Bereich der Dorfstraße aus den Jahren 1998, 2002 und 2008 zeigen eine steigende Tendenz in der Verkehrsbelastung. Von 1998 bis 2008 nahm der Verkehr an einem mittleren Werktag von ca. 7.800 Kfz/24 h um 78 % auf über 13.800 Kfz/24 h zu. Im Februar 2009 registrierte der stadteinwärtige TraffiTower die 1998 ermittelte Querschnittsbelastung eines mittleren Wochentags von 7.800 Kfz/24 h nur für den Kfz-Verkehr in Fahrtrichtung Hennigsdorf, seitdem ist jedoch ein Rückgang der Verkehrsmengen zu verzeichnen.

Fazit: Die Verkehrsbelastung hat auf der Dorfstraße seit 1998 stetig und insgesamt erheblich zugenommen. Seit 2008 ist jedoch eine Abnahme der Pkw- und Lkw-Mengen zu verzeichnen.

Geschwindigkeitsniveau

Die durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten vor Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h liegen bei den Messstellen trotz einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h stadteinwärts bei 37 km/h und stadtauswärts bei 34 km/h. Stadteinwärts überschritten 6 % der Autofahrer 50 km/h, stadtauswärts 3 %, was auf eine disziplinierte Fahrweise schließen lässt.

Die durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten liegen nach Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei den Messstellen im Tempo 30-Bereich stadteinwärts bei 30 km/h und stadtauswärts bei 33 km/h. Stadteinwärts überschritten 34 % der Autofahrer das Tempolimit von 30 km/h, stadtauswärts 58 %. 97 % fahren stadteinwärts und 95 % stadtauswärts maximal 10 km/h schneller als die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h. Die V_{85} liegt 5 bis 8 km/h über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Im Vergleich vor/ nach Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nimmt die durchschnittliche Geschwindigkeit V_d stadteinwärts um 19 %, stadtauswärts um 4 %, die V_{85} stadteinwärts um 12 km/h, stadtauswärts um 5 km/h ab.

Die Betrachtung der Maximalgeschwindigkeit ist insbesondere für Schulwege von Bedeutung, da sich hohe Geschwindigkeiten hier besonders gravierend auswirken können. Im Tempo 30-Bereich wurde maximal 66 bis 75 km/h gemessen.

Die TraffiTower sind vielen Verkehrsteilnehmern bekannt, ebenso die mobilen Geschwindigkeitskontrollen unterstützen daher eine disziplinierte Fahrweise. Auch ohne kostenintensive Umbauten in der Straße wird so zur Verkehrsberuhigung, zum weitgehenden Einhalten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und damit zur Minderung der Belastungen beigetragen.



Fazit: Die Tempo 30-Anordnung hat auf der Dorfstraße eine Abnahme des Geschwindigkeitsniveaus bewirkt. Aber auch an den Dialog-Displays und TraffiTower vor und nach dem engeren Untersuchungsgebiet hat das Geschwindigkeitsniveau abgenommen.

Verkehrssicherheit

Nach Einführung der 30 km/h-Regelung ging die Anzahl der Unfälle im engeren Untersuchungsgebiet auf dem Abschnitt der Dorfstraße zwischen Triftweg (im Süden) und südlich der Einmündung Ringpromenade (im Norden) von 9 auf 4 um 56 % zurück und die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden verringerte sich von 4 auf 1 um 75 %. Die Anzahl der Unfälle mit Radfahrern blieb unverändert. Andererseits ereignete sich ein Unfall mit Fußgängern. Ein besonderes Augenmerk sollte daher dem Schutz der schwächeren und am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmern, den Fußgängern und Radfahrern, zukommen. Diese waren an 50 % aller Unfälle beteiligt und stellen 25 % der Verletzten. Insgesamt hat jedoch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat eine Erhöhung der Verkehrssicherheit bewirkt.

Fazit: Die Tempo 30-Anordnung hat in der Dorfstraße eine Erhöhung der Verkehrssicherheit bewirkt.

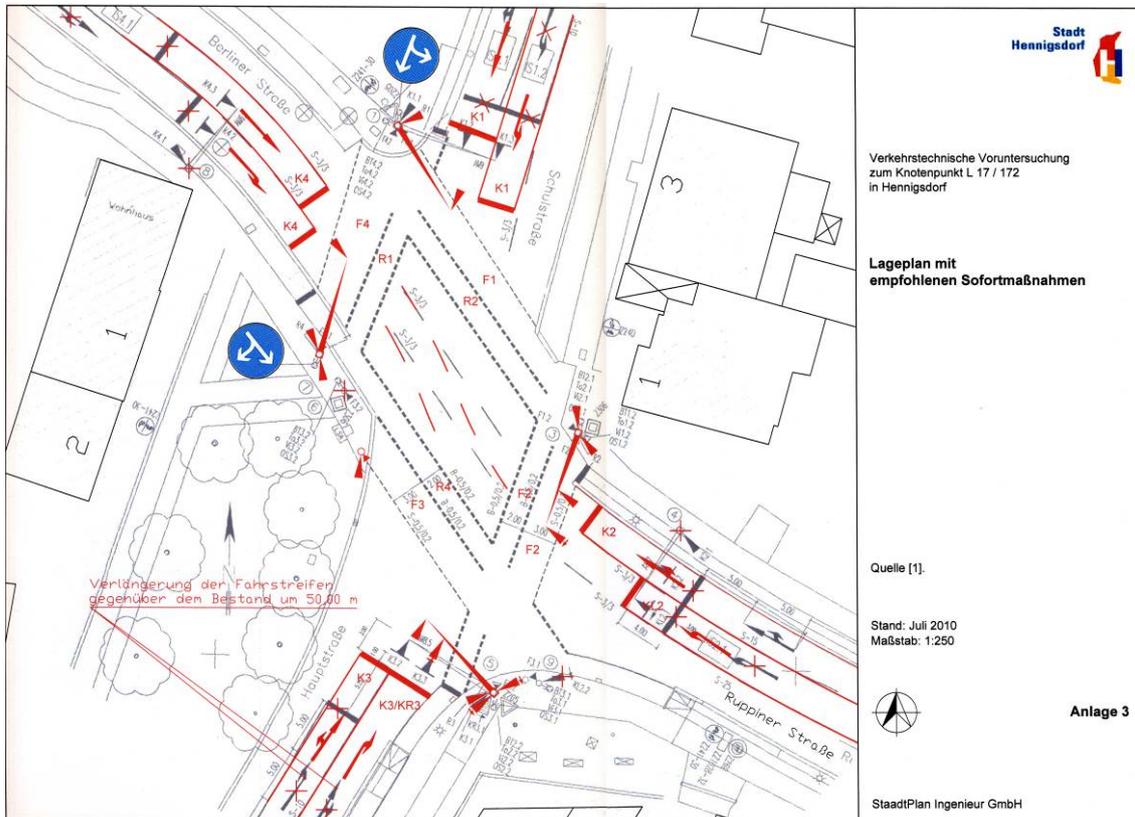
Lärm- und Schadstoffbelastung

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat positive Auswirkungen auf die Entlastung von Luftschadstoffen und Lärm. Durch die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h hat sich der Lärm um ca. 2,4 dB(A) reduziert.

Geschwindigkeitsreduzierungen von 50 km/h auf 30 km/h leisten einen Beitrag zur Senkung der Luftschadstoffbelastung. Als alleinige Maßnahme ist die Wirksamkeit jedoch gering.

Fazit: Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung und trägt geringfügig zu einer Verringerung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung bei.

■ **Einarbeitung der Ergebnisse aus der verkehrstechnischen Untersuchung zum Knotenpunkt Hauptstraße/ Ruppiner Straße**



Weiterer Handlungsbedarf:

- Berechnung von Prognose-Nullfall und Prognose-Planfällen im Verkehrsmodell (u. a. Überprüfung Entlastung Berliner Straße, Fontanestraße und Marwitzer Straße),
- Geschwindigkeitskonzept (Tempo 30 u. a. prüfen für Seilerstraße, Albert-Schweitzer-Straße, Krumme Straße),
- Verkehrskonzept Berliner Straße/ Fabrikstraße,
- Güterverkehrskonzept.



2. RUHENDER KFZ-VERKEHR

Aktueller Stand:

Bereits seit einigen Jahren stellt die Stadtverwaltung systematisch für entsprechende Problembe-
reiche im Stadtgebiet Parkraumkonzepte auf. Dieser Arbeitsschritt ist weitgehend abgeschlossen,
so dass nur noch wenige Konzepte erstellt und die vorliegenden Konzepte überprüft und fortge-
schrieben werden müssen.

Ziele:

- Erhöhung der Nutzerakzeptanz in den vorhandenen Parkhäusern und Tiefgaragen im Kernbereich der Stadt Hennigsdorf,
- Verbesserung des Angebotes an Parkmöglichkeiten für die Anwohner im Innenstadt-
bereich.

Umsetzung durch:

- Erarbeitung und Fortschreibung von Parkraumkonzepten für die besonders verdich-
teten Wohngebiete.

Erreichte Ergebnisse:

- Beschlossene Parkraumkonzepte für die Stadtgebiete Hennigsdorf Nord, Cohnsches
Viertel, Rathenauviertel und Paul-Schreier-Viertel,

Weiterer Handlungsbedarf:

- Erarbeitung Parkraumkonzept Zentrum-West und Zentrum-Ost,
- Überprüfung und Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts.



3. FAHRRADVERKEHR

Aktueller Stand:

Die Stadt Hennigsdorf hat in der Vergangenheit erhebliche Anstrengungen unternommen, die Fahrradinfrastruktur auszubauen. Ergebnis ist nicht nur eine nahezu vollständiges Radverkehrsnetz, sondern vor allem auch eine deutliche Zunahme der Fahrradbenutzung, die einen erheblichen Teil der Lebensqualität der Stadt ausmacht. Obwohl die Kapazitäten der Abstellanlagen erheblich erweitert wurden, bestehen immer noch an einigen Punkten der Stadt Kapazitätsprobleme (z. B. Postplatz). Schwächen bestehen vor allem noch in einer ausreichenden Beschilderung des Wegesystems.

Ziele:

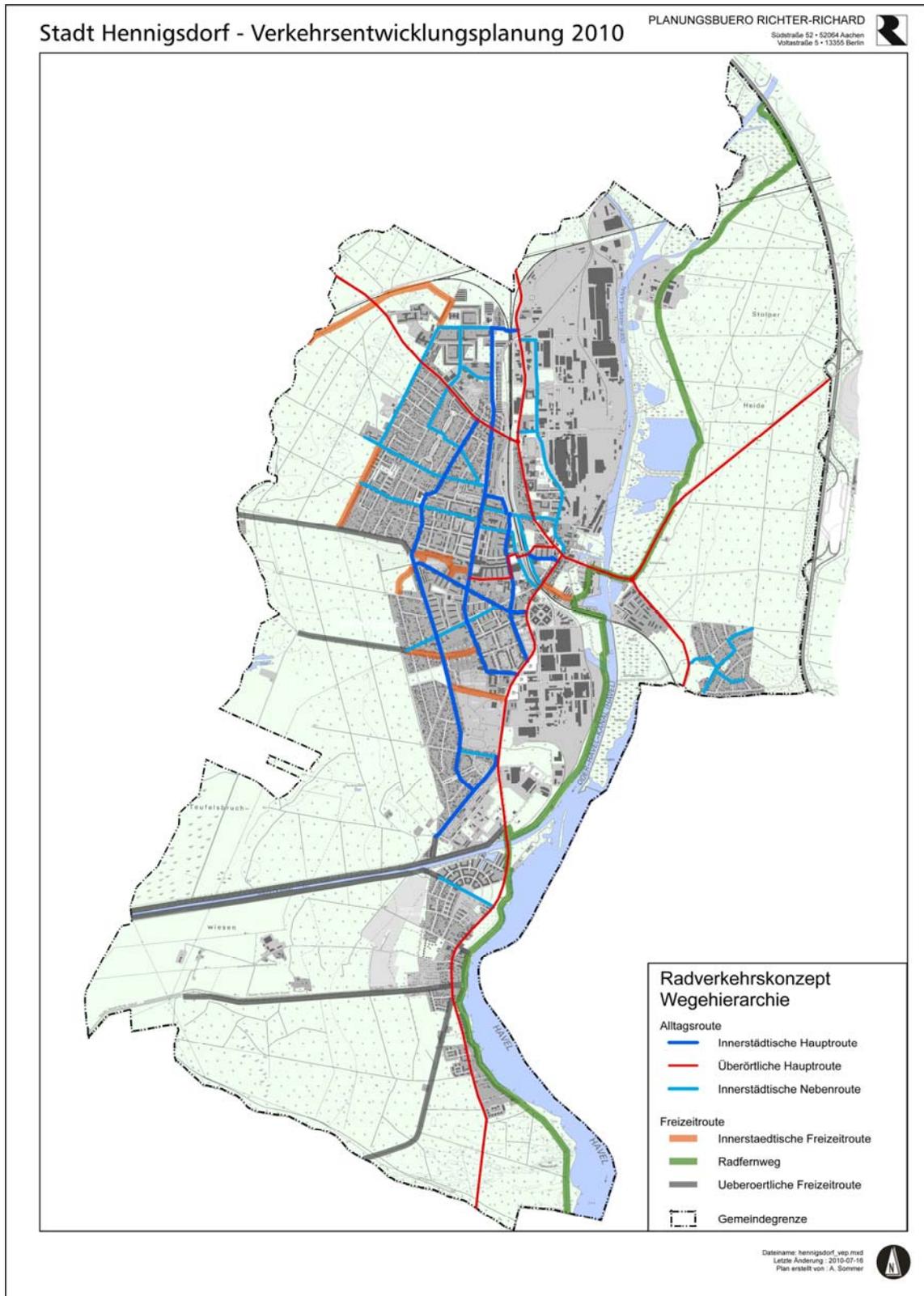
- Weitere Stärkung des Fahrradverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr,
- Beseitigung von Mängeln an bestehenden Radverkehrsanlagen (u.a. neue Regelungen in der StVO und der ERA),
- Lückenschließungen im Radverkehrsnetz möglichst mit kostengünstige Maßnahmen (Öffnung Einbahnstraßen, Radfahrstreifen),
- Erhöhung der Anzahl der Querungsmöglichkeiten mit Verringerung der Wartezeiten an bedeutsamen Querungsstellen von Verkehrs- und Erschließungsstraßen,
- bedarfsorientierte Erweiterung der vorhandenen Fahrradabstellanlagen,
- Ergänzung der Fahrradinfrastruktur um ein Informations- und Leitsystem entlang der Haupttrassen.

Umsetzung durch:

- Mängelanalyse Radverkehrsanlagen,
- Fortschreibung Radverkehrskonzept,
- Konzept zur Erweiterung der Abstellanlagen,
- Konzept zur wegweisenden Beschilderung.

Erreichte Ergebnisse:

- Erstellung erster Beschilderungspläne für den Fahrradverkehr.





Weiterer Handlungsbedarf:

- Mängelerhebung und Darstellung des Handlungsbedarfs im Radverkehrsnetz unter Berücksichtigung der Novelle der Straßenverkehrsordnung und der ERA,
- Fortschreibung des Radverkehrsnetzes,
- Fortschreibung Abstellanlagenkonzept,
- Weiterführung des Informations- und Beschilderungsplans entsprechend den "Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung im Land Brandenburg" (HBR).



4. FUSSGÄNGERVERKEHR

Aktueller Stand:

Der Fußgängerverkehr hatte nicht zuletzt aufgrund der kompakten Stadtstruktur der Stadt Hennigsdorf vor und in den Nachwendejahren eine hohe Bedeutung. Diese ist zu Gunsten des Pkw-Verkehrs und auch des Fahrradverkehrs deutlich zurückgegangen. In den nächsten Jahren soll der Fußgänger deshalb wieder stärker in den Fokus der Planungsüberlegungen gestellt werden. Dies vor allem vor dem Hintergrund aktueller Problemstellungen wie Schulwegsicherung, barrierefreier öffentlicher Raum, demografischer Wandel. Mit dem "Bankkonzept" wurde hierzu ein erster Schritt unternommen.

Ziele:

- Weiterer Ausbau und Ergänzungen des bestehenden Fußwegenetzes,
- weitere Aufwertung der Freizeit- und Erholungsqualität des Fußwegenetzes,
- besondere Beachtung der Belange der gefährdeten bzw. beeinträchtigten Verkehrsteilnehmer (Kinder, alte Menschen, behindertengerechte und barrierefreie Gestaltung),
- Erhöhung der Anzahl der Querungsmöglichkeiten mit Verringerung der Wartezeiten an bedeutsamen Querungsstellen von Verkehrs- und Erschließungsstraßen,
- Reaktivierung der Fährverbindung Nieder Neuendorf - Berlin Heiligensee für Fußgänger und Radfahrer.

Umsetzung durch:

- Konzept Fußwegenetz

Erreichte Ergebnisse:

- Entwicklung von Schulwegplänen für die Biber-Grundschule, Grundschule Theodor Fontane und Grundschule Nord,
- Zusammenstellung der Stadtmöblierung im Rahmen des Bankkonzepts,

Weiterer Handlungsbedarf:

- Erstellung Fußwegenetz,
- Barrierefreiheit im öffentlichen Raum,
- Querungssicherungen.



5. ÖPNV-VERKEHR

Aktueller Stand:

Das Busliniennetz ist in den letzten Jahren mehrfach optimiert wurden. Diesen Bestand gilt es zu halten. Die Stadt Hennigsdorf hat als flankierende Maßnahme ein umfangreiches Programm zur Aufwertung der Bushaltestellen aufgelegt. Dies gilt es in Verbindung mit dem oben genannten Fußwegenetz zu optimieren und weiter fortzuführen.

Im Schienenverkehr liegen verschiedene Fachgutachten zur Verlängerung der S-Bahn nach Velten bzw. zur Durchbindung des RE 6 nach Berlin-Gesundbrunnen vor. Die Machbarkeit wird derzeit vom zuständigen Fachministerium (MIL) und dem VBB geprüft, so dass eine zeitnahe Entscheidung erwartet werden darf.

Ziele

- Sicherung der vorhandenen Regionalexpress- und Regionalbahnlinien (RE 6, RB 55 und RB 20) bzw. S-Bahnlinie (S 25),
- Verbesserung der Anbindung an die Landeshauptstadt Potsdam durch Taktverdichtung der RB 20,
- Unterstützung der geplanten direkten Durchbindung des RE 6 von Neuruppin über Hennigsdorf nach Berlin-Gesundbrunnen,
- Schaffung von B+R- bzw. K+R-Angebote am Haltepunkt Hennigsdorf-Nord bei einer S-Bahn-Verlängerung nach Velten,
- Aufrechterhaltung der Option für ein schienengebundenes Nahverkehrsmittel von Hennigsdorf nach Berlin-Spandau auf der Trasse der Osthavelländischen Eisenbahn (OHE).

- Dem Busverkehr ist gegenüber dem Kfz-Verkehr durch verkehrsplanerische und verkehrslenkende Maßnahmen Vorrang zu geben,
- Sicherung der Regionalbuslinien, eine Taktverdichtung auf der Linie 136 (Hennigsdorf – Spandau) ist weiterhin anzustreben,
- Sicherung der Einbindung einzelner Wohngebiete (Hennigsdorf Nord, Stolpe Süd, westlicher Siedlungsrand),
- Weiterverfolgung eines hohen Standards bei den Bushaltestellen,
- Bereitstellung von B+R-Anlagen mit ausreichenden Kapazitäten an geeigneten Bushaltestellen.

Umsetzung durch:

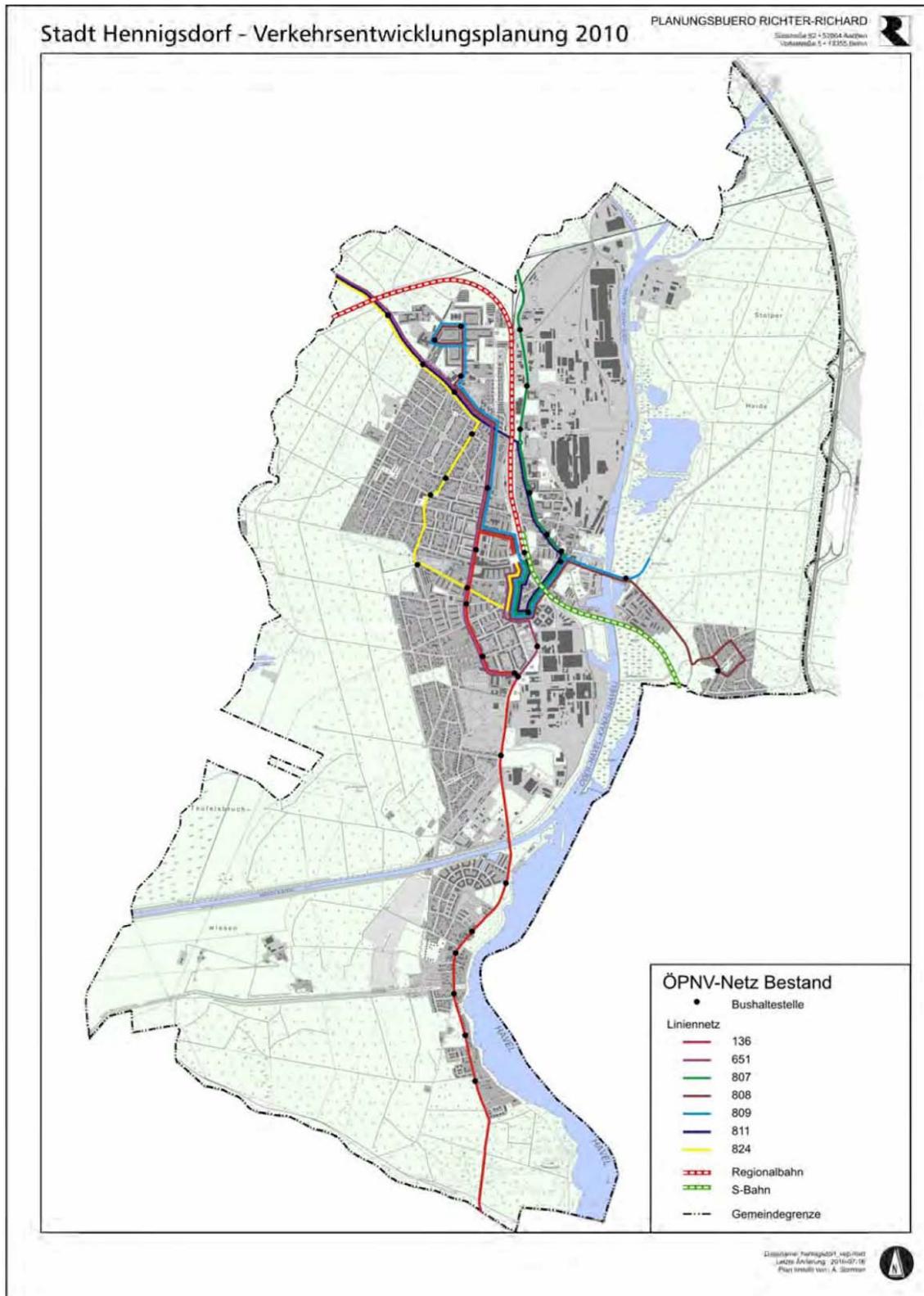
- Darstellung der Konsequenzen aus einer Verlängerung der S-Bahn/ des RE 6 für die weitere Verkehrsentwicklung in Hennigsdorf,
- Fortschreibung ÖPNV-Konzept für die Buslinien und Haltestellen.

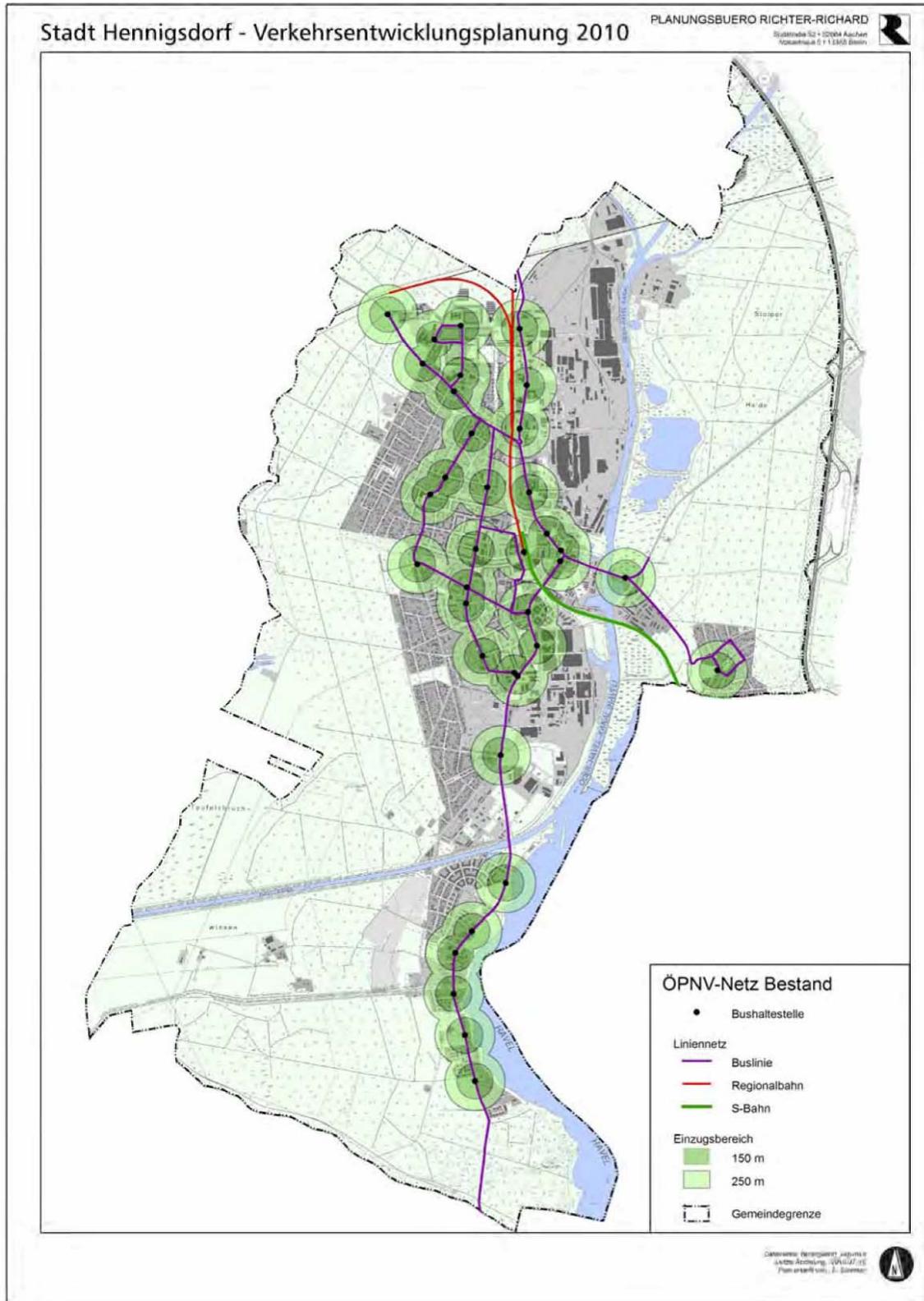
**Erreichte Ergebnisse:**

- Bestandsaufnahme im Schienen- und Busverkehr,
- Umsetzung wesentlicher Teile des Haltestellenprogramms,
- Hinweise zum Ausbau der Fahrgastinformation ("Matrixanzeigen-LED").

Weiterer Handlungsbedarf:

- Betrachtung der Umsteigebeziehungen und ÖPNV-Verknüpfungen,
- Prüfung von Optimierungspotenzialen im Liniennetz,
- Fortschreibung des Haltestellenprogramms,
- Betrachtung der laufenden Entwicklungen zum RE 6 und zur S-Bahn-Verlängerung einschließlich dem neuem Haltepunkt Hennigsdorf-Nord,
- Erneuerung und Erweiterung der Fahrgastinformation am Bahnhof Hennigsdorf,
- Empfehlungen zur Förderung multimodaler Verkehre (Weiterentwicklung der Schnittstellen).







6. UMWELTENTLASTUNG

Aktueller Stand:

Die Stadt Hennigsdorf hat sich bereits seit Anfang der 1990er Jahre nach Einfügung des § 47a in das BImSchG für eine lärmarme Stadt engagiert und die Ergebnisse nicht zuletzt auf der ExPo 2000 präsentiert. Mit der Umsetzung der EU-Umgebungsärmrichtlinie in nationales Recht hat die Stadt Hennigsdorf die Vorgaben der 1. Stufe der Lärminderungsplanung (Straßen >6 Mio. Kfz/Jahr) erfüllt und den Lärmaktionsplan an das zuständige Landesministerium gemeldet.

Bis Juli 2012 sind nun als weitere Pflichtaufgabe die strategischen Lärmkarten der 2. Stufe (Straßen > 3 Mio. Kfz/Jahr) zu erstellen, die vom Landesumweltamt berechnet werden. Aufgrund der weit fortgeschrittenen Arbeiten am Verkehrsmodell kann die Stadt Hennigsdorf dem Landesumweltamt hierzu aktuelle Verkehrsdaten zur Verfügung stellen. Anschließend ist bis zum Juli 2013 von der Stadt Hennigsdorf der Lärmaktionsplan fortzuschreiben und um zusätzliche Straßenabschnitte zu ergänzen.

Ziele:

- Senkung der Anzahl an Lärmbetroffenen auf Grundlage des Lärmaktionsplans der 1. Stufe und mit den Maßnahmen aus der Fortschreibung des VEP,
- Durchführung der notwendigen Vorarbeiten für die Aufstellung des Lärmaktionsplan 2. Stufe (bis Juli 2013),
- Verringerung der verkehrsbedingten CO₂-Belastung.

Umsetzung durch:

- Verkehrserhebungen und Aktualisierung Verkehrsmodell,
- Lärmaktionsplan 2. Stufe,
- Ermittlung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen mit Identifizierung von Minderungspotenzialen.

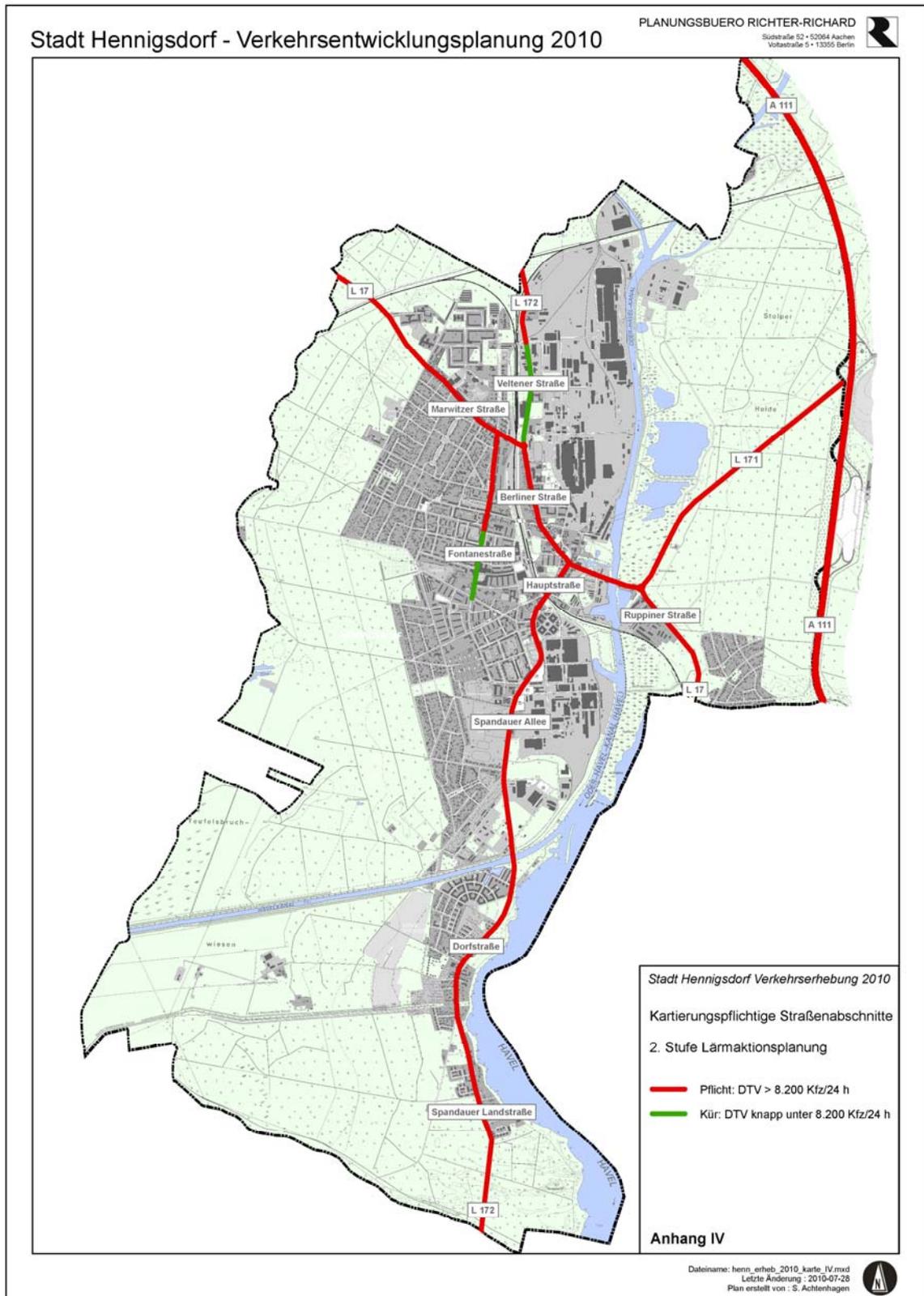
Erreichte Ergebnisse:

- Erarbeitung des Lärmaktionsplans der 1. Stufe,
- Auswertung der Verkehrserhebung 2010 als Datenbasis für den LAP 2. Stufe.



Tabelle: Straßenabschnitte DTV >8.200 Kfz/24 h

Straße/Abschnitt	von	nach	DTV (Querschnitt) [Kfz/24h]*	Lkw-Anteil [%]
L 17 - Ruppiner Straße	Stadtgrenze	L 171	12.100	1,8
L 17 - Ruppiner Straße	L 171	Hauptstraße	22.300	2,2
L 17 - Berliner Straße	Hauptstraße	Feldstraße	10.400	2,0
L 17 - Berliner Straße	Feldstraße	Marwitzer Straße	11.700	1,8
L 17 - Marwitzer Straße	Berliner Straße	Fontanestraße	12.100	1,7
L 17 - Marwitzer Straße	Fontanestraße	Rigaer Straße	13.300	1,8
L 17 - Marwitzer Straße	Rigaer Straße	Stadtgrenze	11.000	2,0
L 171	Stadtgrenze	Ruppiner Straße	10.000	4,3
L 172 - Spandauer Landstr.	Stadtgrenze	Bahnhofstraße	10.000	3,2
L 172 - Dorfstraße	Bahnhofstraße	Ringpromenade	12.000	3,4
L 172 - Dorfstraße	Ringpromenade	W.-Kleinow-Ring (Süd)	13.000	4,2
L 172 - Spandauer Allee	W.-Kleinow-Ring (Nord)	Edisonstraße	15.600	3,7
L 172 - Spandauer Allee	Edisonstraße	P.-Behrens-Straße	12.000	4,5
L 172 - Neuendorfstraße	P.-Behrens-Straße	Parkstraße	14.000	4,2
L 172 - Hauptstraße	Parkstraße	Ruppiner Straße	16.000	4,0
Fontanestraße	Marwitzer Straße	Stauffenbergstraße	8.700	1,5





Weiterer Handlungsbedarf:

- Ermittlung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und Minderungspotenziale in Verbindung mit dem Klimaschutzkonzept des RWK O-H-V,
- Aufstellung Lärmaktionsplan 2. Stufe bis Juli 2013.

7. VERKEHRSSICHERHEIT

Aktueller Stand:

Im Rahmen der Unfallkommission wurden Unfallhäufungspunkte gezielt im Stadtgebiet betrachtet und bei Bedarf Maßnahmen eingeleitet.

Ziele:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer durch die Verringerung von Konfliktpunkten, Vereinfachung der Verkehrsabläufe sowie leichtere Orientierung.

Umsetzung durch:

- Verkehrssicherheitsanalyse,
- Integration von ggf. notwendigen Maßnahmen in die jeweiligen Verkehrskonzepte.

Erreichte Ergebnisse:

- **Unfallanalyse der polizeilich erfassten Unfälle der Berichtsjahre 2007-2009**

Tabelle: Unfallanzahl und Unfallkenngrößen in Hennigsdorf

Bezugsjahr Unfallkenngröße	2007	2008	2009	Entwicklung 2007-2009
Anzahl Unfälle Gesamt	559	593	622	+63
Unfälle mit Personenschaden U (P)	79	83	78	-1
Unfälle mit schwerem Personenschaden U (SP)	5	10	8	+3
Unfälle mit leichtem Personenschaden U (LV)	74	73	70	-4
Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden U (SS)	10	20	14	+4
Sonstige Unfälle mit Sachschaden U (LS)	470	490	530	+60



Tabelle: Verunglückte in Hennigsdorf

Bezugsjahr Verunglückte	2007	2008	2009	Entwicklung 2007-2009
Anzahl Getötete	0	0	1	+1
Anzahl Schwerverletzte	5	10	8	+3
Anzahl Leichtverletzte	87	89	79	-8

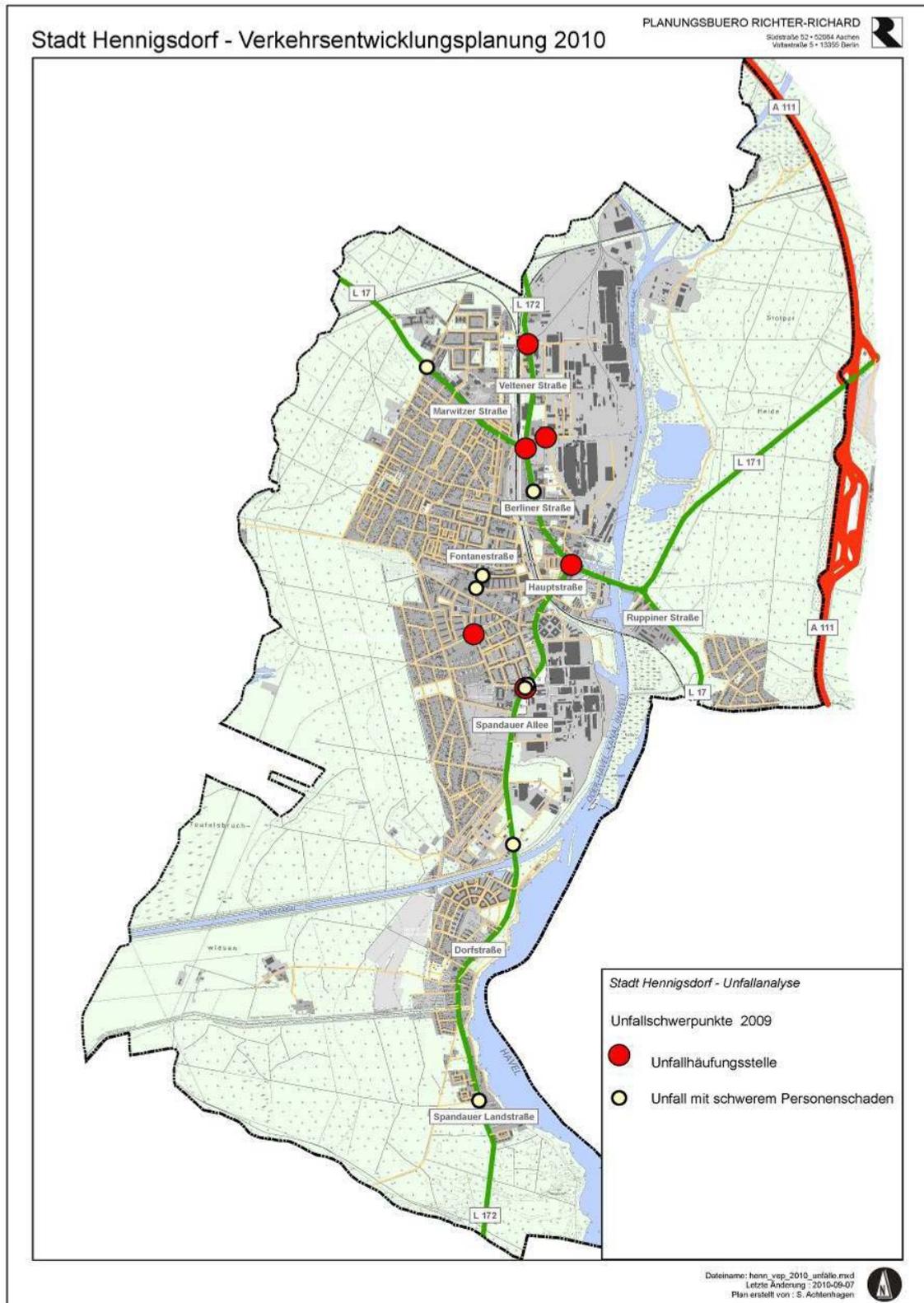
Tabelle: Unfallbeteiligung Rad- und Fußgängerverkehr

Bezugsjahr Unfallbeteiligung	2007	2008	2009	Entwicklung 2007-2009
Unfälle mit Fußgänger	10	15	15	+5
davon Unfälle Fußgänger/Kfz	10	11	11	+1
Unfälle mit Radfahrern	57	48	49	-8
davon Unfälle Radfahrer/Kfz	43	41	43	+/-0

Tabelle: Unfallhäufungsstellen in Hennigsdorf 2009

Name Unfallhäufungsstelle (UHS)	UHS-Kategorie*
Berliner Straße/ Marwitzer Straße/ Veltener Straße	schwer
Berliner Straße/ Ruppiner Straße/ Hauptstraße/ Schulstraße	gemischt
Fabrikstraße/ Eduard-Maurer-Straße/ Wolfgang-Küntscher-Straße	schwer
Fontanestraße/ Schönwalder Straße	schwer
Spandauer Allee/ Edisonstraße	gemischt
Veltener Straße/ Heinz-Uhlitzsch-Straße	schwer

*gemischt = Die Unfallsauffälligkeit resultiert aus der Einjahreskarte 2009 und mindestens eine der Dreijahreskarten
 schwer = Die Auffälligkeit ergibt sich ausschließlich aus der Dreijahresbetrachtung (Unfälle mit Personenschaden). Das Unfallgeschehen ist von einer relativ geringen Unfallanzahl, jedoch mit schweren Folgen (Personenschaden) geprägt.





Weiterer Bearbeitungsbedarf:

- Einarbeitung der Ergebnisse der Unfallanalyse in die Verkehrskonzepte.