

ZIELE DER VERKEHRSENTWICKLUNG IN DER STADT HENNIGSDORF

Thesenpapier als Grundlage für den Flächennutzungsplan und zur Verkehrsentwicklungskonzeption

Stand: 26.11.1996

Der Flächennutzungsplan geht mit der frühzeitigen Bürgerbeteiligung in die entscheidende Arbeits- und Genehmigungsphase. Bis Ende 1997 soll der FNP genehmigt sein. Parallel zum FNP wird die Landschaftsplanung derzeit überarbeitet, die Lärminderungsplanung liegt in weiten Teilen vor. Zur Verkehrsentwicklungsplanung gibt es verschiedene Einzelbetrachtungen, fachlich wie räumlich, die jedoch keine integrierte Verkehrsentwicklungskonzeption darstellen. Parallel zur weiteren Bearbeitung des FNP sollen deshalb bis Ende 1997 die vorliegenden Teilkonzepte soweit vertieft und weiterentwickelt werden, daß sich die weitere Verkehrsentwicklung Hennigsdorfs auf ein integriertes Verkehrskonzept stützen kann.

Zur fachlichen Unterstützung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung zum Flächennutzungsplan und als Grundlage für die weitere Bearbeitung der Verkehrsentwicklungskonzeption werden nachfolgenden Thesen aufgestellt:

GENERELLE VORGABEN

- Das Ziel der Verkehrsplanung der Stadt Hennigsdorf ist die Sicherung der notwendigen Mobilität unter Berücksichtigung qualitativer Kriterien wie Verkehrssicherheit, Stadtökologie, stadtgestalterische Einbindung, Aufenthaltsqualität. Die Verkehrsplanung muß gemeinsam mit der Stadtentwicklung lebenswerte Stadtstrukturen erhalten und neue Strukturformen schaffen, um die Qualität des Standortes Hennigsdorf zu sichern und weiter aufzuwerten.
- Die großräumige Gliederung der Stadt in Bandstrukturen bildet die seltene Chance, Wohnen, Arbeiten und Freizeit auf engstem Raum verträglich miteinander zu gestalten. Die Kompaktheit der Stadt mit kurzen Distanzen ist gleichzeitig eine gute Voraussetzung für eine nachhaltige Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zur verkehrlichen Verknüpfung der einzelnen Nutzungsbänder. Die zukünftige Entwicklung der Stadt sollte sich an diesen Strukturen orientieren, wenn auch in den Nebenzentren und an den Nahtstellen zwischen den einzelnen Nutzungsbändern eine stärkere Nutzungsmischung anzustreben ist. Dies gilt insbesondere für das Zentrum und seine Verknüpfung mit dem Umfeld.
- Oberstes Ziel der zukünftigen Verkehrsentwicklung ist die Verkehrsvermeidung, dessen Umsetzung von der Weiterentwicklung der kompakten Stadt der kurzen Wege bis zur Vermeidung von Parksuchverkehren reicht. Zur umweltschonenden Abwicklung des notwendigen Verkehrsaufkommens

sind die Verkehrsmittel des Umweltverbundes umfassend zu fördern, so daß ein möglichst geringer Verkehrsbedarf für die Benutzung des Kfz verbeibt. Diese notwendigen Kfz-Verkehre sind so zu lenken, daß die Belastung der Bürger, der Umwelt und der städtischen Funktionen minimiert wird.

- Für Hennigsdorf als "Industriestadt im Grünen" besteht die besondere Chance, durch eine innovative Verkehrsentwicklung das Stadtimage zu prägen und damit auch Arbeitsplätze in der verkehrsbezogenen Industrie Hennigsdorfs zu sichern. Das TZV, in dem sich unterschiedliche Einrichtungen mit Bezug zum Verkehr (von der Forschung bis zur Industrie) zusammengeschlossen haben, bietet als Keimzelle innovativer Entwicklungen im öffentlichen Verkehr hierzu beste Voraussetzungen. Mit ersten Konzepten für eine Marketingstrategie zur Präsentation zukunftsorientierter Nahverkehrslösungen im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofs sind bereits Schritte in diese Richtung eingeleitet.
- Die Stadt Hennigsdorf verfolgt das Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Nachhaltigkeit beinhaltet, natürliche Ressourcen, die der Mensch nutzt, so zu bewirtschaften, daß ihre Substanz und ihr Potential nicht beeinträchtigt wird, auf Dauer erhalten bleibt und sich nach Möglichkeit sogar verbessert. In diesem Zusammenhang verfolgt die Stadt Hennigsdorf das Ziel der kompakten Stadt der kurzen Wege durch Verdichtung, Funktionsmischung und Standortoptimierung. Im Rahmen der Expo 2000 hat sich Hennigsdorf als Standort unter dem Thema "Kompetenzzentrum Verkehrstechnik Hennigsdorf" beworben. Mit den Projektzielen wird auch die Forderung nach einer umweltschonenden Abwicklung des Stadtverkehrs unterstützt (u.a. durch Stärkung des ÖPNV durch neue Anwenderkonzepte und Optimierung von Verkehrsabläufen).

WIRTSCHAFTSVERKEHR

- Die Stadt Hennigsdorf ist ein Industriestandort. Zur Sicherung der wirtschaftlichen Basis ist die Stadt auf eine gute Erreichbarkeit für den Güterverkehr angewiesen. Der notwendige Wirtschaftsverkehr, insbesondere der Schwerverkehr, muß jedoch so umweltschonend wie möglich abgewickelt werden, um nicht andererseits die Qualität als Wohnstandort zu gefährden. Um die Umweltbelastungen durch den Güterverkehr so gering wie möglich zu halten, strebt die Stadt Hennigsdorf in Zusammenarbeit mit dem Kreis und den betroffenen Betrieben die Aufstellung eines Güterverkehrs- und Gefahrgutnetzes zur Lenkung der Lkw-Ströme an.
- Östlich des alten Stadtkerns wird derzeit der Bau einer Entlastungsstraße geprüft, die einen großen Teil des gewerblichen Wirtschaftsverkehrs aufnehmen soll. Die nördlichen Gewerbe- und Industriegebiete könnten an den neuen Autobahnzubringer Hohenschöpping entweder über die Veltener Straße oder über eine direkte Stichstraße angebunden werden.
- Obwohl die Hennigsdorfer Großbetriebe einen Teil ihres Güterverkehrs über die Schiene und auf dem Wasser transportieren, ist die Straße der dominierende Transportweg. Zukünftig soll ein möglichst hoher Güteranteil außerhalb der Stra-

Be transportiert werden. Hierzu sind bestehenden Gleisanschlüsse, sowie Kai- und Hafenanlagen zu erhalten. Sie bilden vielleicht die wirtschaftliche Grundlage für einen regionalen Träger des Schienengüterverkehrs. Bei der Planung von Gewerbegebieten ist die Schienenanbindung und die Lage Hennigsdorfs am Wasserweg Havel vorrangig zu berücksichtigen. Darüber hinaus benötigt die Firma ADtranz als Schienenfahrzeugbauunternehmen gute Schienenanbindungen an das überregionale Netz.

- Die Havel ist in weiten Teilen ihres Verlaufs kanalisiert und Teil internationaler Wasserstraßen mit einer zulässigen Tonnage von 1.000 t. Verschiedene Ausbaumaßnahmen werden derzeit geplant.
- Zur Entlastung der Stadt von Güterverkehren ist der Einsatz eines Konzepts zur City-Logistik zu prüfen. In ein solches Konzept könnte auch ein Zustellservice für Kunden des Einzelhandels integriert werden, um so Pkw-Fahrten beim Einkauf größer bzw. schwerer Gegenstände zu vermeiden. Eine entsprechende Machbarkeitsuntersuchung könnten durch das TZV erstellt werden.

KFZ-ERSCHLISSUNG

- Die Stadt Hennigsdorf hat klar definierte Achsen von Hauptverkehrsstraßen die das Stadtgebiet "X-förmig" erschließen: Marwitzer Straße - Berliner Straße - Ruppiner Straße und Veltener Straße - Berliner Straße - Hauptstraße, zukünftig weiter bis zur Spandauer Landstraße. Die Verkehre bündeln sich innerhalb des "X" auf der Berliner Straße. Die Stadt befürwortet eine zukünftig gesplittete Verkehrsführung Marwitzer Straße - Berliner Straße und Entlastungsstraße - Veltener Straße. Dazu ist der entsprechende Ausbau des Knotens Ruppiner Straße/Hauptstraße/Berliner Straße/Schulstraße wesentlich, um den Verkehr Richtung Velten auf die Fabrikstraße als Entlastungsstraße zu führen. Wesentlich ist außerdem, dass der Verkehr aus Norden, z.B. aus Velten über die Veltener Straße, Mittelgelände, direkt hinter das OSZ geführt wird, um die Verkehrssplittung konsequent umzusetzen. Wesentliche Voraussetzung dieses Konzeptes ist die Vernetzung über die Werkstraße südlich des OSZ, die Seilerstraße und die verlängerte Feldstraße.
- Die Spandauer Landstraße wird wieder als überörtliche Hauptverkehrsstraße nach Berlin-Spandau geöffnet, dabei ist zur Entlastung von Alt-Nieder Neuendorf eine Ortsumgehung Nieder Neuendorf notwendig. Die Trasse ist über das Strukturkonzept, das Grundlage für die Entwicklungssatzung Nieder Neuendorf war, mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt und von der Stadt Hennigsdorf beschlossen. Entlang der Ortsumgehung ist Lärmschutz im Rahmen des gesetzlichen Bestimmungen vorzusehen.
- Unmittelbar vor Baubeginn steht der neue Autobahnanschluß nördlich von Hennigsdorf, der über einen bestehenden Weg, der als Kreisstraße ausgebaut wird, Anschluß an die L 172 (Veltener Straße nördlich der Stadtgrenze) erhält. Diese Straße hat erhebliche Bedeutung zur Entlastung des Stadtgebiets und ist im Zusammenhang mit den Planungen in Velten, Bötzw, Vehlefanzen usw. zu sehen.

Ein direkter Anschluß des Stahlwerkgeländes an diese Straße ist zu prüfen. Die geplante Straße und die Anschlußstelle liegen auf dem Gebiet der Stadt Velten.

- Die auch zukünftig stärker belasteten Straßen im Innerortsbereich bedürfen im Rahmen eines schrittweisen Straßenumbaus der städtebaulichen Integration. Dies betrifft eine Reduzierung der Verkehrsemissionen durch Sicherstellung einer gleichmäßigen Geschwindigkeit auf möglichst niedrigem Niveau, eine Aufwertung des Straßenbildes, der Verbesserung der Überquerbarkeit und ähnliche qualitative Verbesserungen. In erster Linie sind hier die Marwitzer Straße und Hauptstraße zu nennen, da diese Straßen zukünftig nicht entlastet werden können, aber auch die Berliner Straße und Fontanestraße. Die Übergangsbereiche von der freien Strecke auf das Stadtstraßennetz sollten durch bauliche Veränderungen wie Kreisverkehr oder Torsituationen deutlich gemacht werden.
- Folgende Hauptverkehrsstraßen erschließen Hennigsdorf:
 - Ruppiner Straße,
 - Marwitzer Straße,
 - Veltener Straße,
 - Berliner Straße, je nach Verkehrslösung möglicherweise Abstufung nach Ausbau der Entlastungsstraße,
 - geplante Entlastungsstraße (Fabrikstraße, verlängerte Fabrikstraße, Teilstücke Werkstraße 20),
 - Hauptstraße - Neuendorfstraße - Spandauer Allee,
 - zunächst Dorfstraße, später Eschenallee - Ortsumgehung Nieder Neuendorf,
 - Spandauer Landstraße (südlich ehemalige Bootskompanie).

Im weiteren Verfahren der Verkehrsentwicklungskonzeption wird das nachgeordnete Straßennetz weiter differenziert.

- Im Landesstraßenbedarfsplan vom 26.10.1995 ist eine westliche Ortsumgehung von Hennigsdorf dargestellt. Der Bedarf dieser Straße ist vor allem im Zusammenhang mit der dargestellten ortsnahen Ortsumgehung von Nieder Neuendorf schwer nachzuvollziehen, viele verkehrsplanerische Fragen sind offen, der schwerwiegende Eingriff in die Landschaft westlich des Stadtgebiets unumstritten. Diese Planung wird nicht im FNP dargestellt.
- Um die vom Kfz-Verkehr ausgehenden Umweltbelastungen möglichst gering zu halten, soll der Kfz-Verkehr auf einem dem jeweiligen Straßentyp angemessenen Geschwindigkeitsniveau langsam und gleichmäßig durch die Stadt fließen:
 - Tempo 50 auf Hauptverkehrsstraßen, auf denen an besonders empfindlichen Teilabschnitten durch einen Umbau sichergestellt wird, daß die zulässige Höchstgeschwindigkeit weitgehend eingehalten wird. Die Anlage von Linksabbiegespuren kann den Verkehrsfluß verbessern. Ein Steuerkonzept zur Verknüpfung der Ampelanlagen, ggf. mit Bevorrechtigung des ÖPNV, kann dieses Ziel unterstützen.
 - Tempo 30, in Ausnahmefällen außerhalb von Wohngebieten auch Tempo 50, auf Erschließungsstraßen, das schrittweise durch begleitende bauliche Maßnahmen unterstützt werden muß.

- Flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten, die gleichfalls Zug um Zug mit unterstützenden baulichen Maßnahmen versehen werden.
 - Schrittgeschwindigkeit in entsprechend umzugestaltenden verkehrsberuhigten Bereichen.
- Es muß davon ausgegangen werden, daß die Öffnung der Verbindung nach Spandau vor Fertigstellung der Entlastungsstraße erfolgt. Damit wird sich der Verkehrsdruck auf die Hauptverkehrsstraßen im Stadtkern erhöhen. Da dort keine zusätzlichen Kapazitäten kurzfristig geschaffen werden können, ist zu prüfen, ob "Pfortnerampeln" zumindest die vom Kfz-Verkehr ausgehenden Umweltbelastungen verringern, indem die Rückstauf Flächen in verträglichere, äußere Bereiche verlagert werden. Verkehrsabhängige, untereinander gekoppelte Signalschaltungen lassen nur so viel Verkehr in die Stadt hinein, wie die dortigen Knotenpunkte aufnehmen können. In Zeiten geringer oder durchschnittlicher Verkehrsbelastungen wirken diese Anlagen nicht kapazitätsbeschränkend, bei steigenden Belastungen wird der Zulauf begrenzt. Diese Standorte können städtebaulich als "Stadttore", als klar definierte Zugänge zum engeren Stadtbereich gestaltet werden.

RUHENDER KFZ-VERKEHR

- Zur Sicherung der Funktion der Innenstadt muß ausreichender Parkraum für die Besucher bereitgestellt werden. Die beschränkten Parkmöglichkeiten im Innensstadtbereich erfordern hierzu eine konsequente Parkraumbewirtschaftung, so daß im Innenstadtbereich grundsätzlich keine gebührenfreien öffentlichen Parkplätze mehr bereitgestellt werden, um Raum für den Anwohner- und Wirtschaftsverkehr zu schaffen und den langparkenden Berufsverkehr einzuschränken.
- Mit einer Überprüfung und Fortschreibung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung soll die Akzeptanz der vorhandenen Parkhäuser und Tiefgaragen im Kernbereich
- Parkhaus Rathenaustraße/Poststraße,
 - Tiefgarage Havelplatz,
 - Tiefgarage Postplatz
- erhöht werden.
- Für die Anlage von Stellplätzen bei Neu- und Umbauten ist für Teilbereiche des Stadtgebiets zu prüfen, ob in Übereinstimmung mit der Bauordnung eine Stellplatzsatzung sinnvoll ist, die in Abhängigkeit von der Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel und stadtverträgliche Belastbarkeit der Erschließungsstraßen Restriktionen definiert. Ein ggf. notwendiger Ausgleich erfolgt durch öffentliche zu nutzende, bewirtschaftete Stellflächen.
- Zur Verbesserung des Angebots an Parkmöglichkeiten für die Anwohner sind im gesamten Innenstadtbereich bereits Anwohnerparkzonen eingerichtet. Die Wohngebiete im Umfeld des Zentrums sind durch eine Ausweitung der Anwohnerparkzonen vor Dauerparkern der Beschäftigten aus dem Zentrum und gegen Parksuchverkehr der Kunden, die die bewirtschafteten Bereiche im Zentrum meiden wollen, zu schützen.

- In den Wohngebieten, insbesondere in verdichteten Gebieten wie Hennigsdorf-Nord, muß der ruhende Verkehr so wenig umfeldbelastend wie möglich untergebracht werden, um eine hohe Wohnqualität zu sichern. Hierzu sind vertiefende Einzeluntersuchungen erforderlich.
- Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie beabsichtigt die Stadt Hennigsdorf untersuchen zu lassen, ob und in welchem Umfang Car Sharing die Stadt von fließendem, insbesondere aber von ruhendem Verkehr entlasten kann.

FUSSGÄNGER- UND FAHRRADVERKEHR

- Dem Rad- und Fußgängerverkehr ist als umweltschonendstes Verkehrsmittel Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu geben. Aufgrund seiner Lage und Stadtstruktur hat Hennigsdorf hierfür beste Voraussetzungen.
- Der Fußgängerverkehr hat in Hennigsdorf aufgrund der kompakten Stadtstruktur und der unmittelbaren Nachbarschaft von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit eine hohe Bedeutung. Zahlen aus anderen ostdeutschen Städten lassen vermuten, daß auch in Hennigsdorf die Fußgänger gegenwärtig die größte Gruppe aller Verkehrsteilnehmer stellen, sie zumindest einen erheblichen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen haben. Zur Sicherung dieses Anteiles sind besondere Anstrengungen erforderlich. Diese Verkehrsanteile müssen durch den Ausbau eines geschlossenen, qualitativ hochwertigen Fußwegenetzes möglichst weitgehend gehalten werden. Neben Aspekten wie Verkehrssicherheit, soziale Kontrolle, immissionsarmes Umfeld hat für den relativ langsam sich fortbewegenden Fußgänger die Stadtgestalt und Aufenthaltsqualität eine besondere Bedeutung.
- Ausgehend von der bestehenden Fußgängerzone Postplatz über die Havelpassage zum Havelplatz soll ein das ganze Stadtgebiet überspannendes Fußwegenetz aus den bestehenden Einzelementen zusammengefügt und weiterentwickelt werden. Besonderes Augenmerk erfordert die Sicherheit der Schulwege und des Schulumfeldes. Bei der Gestaltung von Verkehrsanlagen sind die Belange der Behinderten zu berücksichtigen. An Querungsstellen von Verkehrs- und Erschließungsstraßen ist ein hohes Maß an Sicherheit bei kurzen Wartezeiten schaffen. Hierzu sind unter anderem alle Ampelkreuzungen auf fußgängerfreundliche Gestaltung und Schaltung zu überprüfen und ggf. zu verändern.
- Es besteht die Gefahr, daß mit zunehmender Motorisierung und damit verbundener Zunahme der Unwirtlichkeit des Umfeldes immer mehr Fußgänger zu anderen Verkehrsmitteln wechseln. Eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs kann bewirken, daß diese Verkehrsteilnehmer eine Alternative zum Pkw erhalten.
- Wie auch beim Fußgängerverkehr bietet die kompakte Stadtstruktur auch für den Fahrradverkehr ideale Voraussetzungen, so daß die Benutzung des Fahrrades heute bereits als überdurchschnittlich hoch eingestuft werden kann. Mittel- bis langfristig sollen alle Stadtteile mit dem Zentrum, sowie alle wichtigen Einrichtungen der Stadt untereinander verbunden und mit der Landschaft zu verzahnt sein. Hierdurch können spürbare Anteile des heutigen Binnenverkehrs vom Pkw auf das Fahrrad verlagert werden.

- Der bisher konsequente Ausbau von Radwegen im Zuge der Straßensanierung hat hierzu einen wesentlichen Beitrag geleistet. Das bestehende Grundnetz für den Fahrradverkehr ist weiter auszubauen, dessen Trassen auch auf gesonderten Wegen, Fahrradstreifen am Fahrbahnrand, Fahrradstraßen, gemeinsamen Wegen mit Fußgängern und im Nebennetz auf gemeinsamen Wegen mit dem Kfz-Verkehr geführt werden.
- Verbesserungen für das Radfahren sind im Bestand dadurch zu erreichen, daß
 - Radwege konsequent von Fremdnutzungen (Müllcontainer und parkenden Pkw) freigehalten werden,
 - eine qualitative Aufwertung vorhandener Radwege durch Rekonstruktionsmaßnahmen vorgenommen wird,
 - im Regelfall Radfahren entgegen der Einbahrichtung nach Beurteilung der Sicherheitsbelange zugelassen wird,
 - an Knotenpunkten der sicheren Führung der Radfahrer besonderes Augenmerk geschenkt wird,
 - eine fahrradfreundliche Schaltung der Signalanlagen gewährleistet wird.
- Wünschenswert ist die Wiederherstellung der Fährverbindung Nieder Neuendorf - Berlin-Heiligensee für Fußgänger und Radfahrer. Sie böte eine äußerst attraktive, kurze Wegverbindung zwischen Hennigsdorf und Berlin-Heiligensee weitgehend unabhängig von Verkehrsstraßen. Die Fährverbindung wird deshalb im FNP dargestellt.
- Um Fahrräder in der Nähe der Ziele diebstahlsicher und geordnet abstellen zu können, sind Fahrradabstellanlagen in zentralen städtischen Bereichen, an wichtigen Übergangsstellen zum ÖPNV und in der Nähe öffentlicher Gebäude und Einrichtungen einzurichten. Darüber hinaus sollten sich auch Einzelhändler und andere Einrichtungen, die mit Fahrradverkehr zu rechnen haben, durch geeignete Abstellanlagen zu einem fahrradfreundlichen Umfeld beitragen. Hierzu gehört auch eine diebstahlsichere Unterbringung des Fahrrades an der Wohnung. Ergänzt wird die Fahrradinfrastruktur um ein Informations- und Leitsystem entlang der Haupttrassen, Übersichtskarten, Wetterschutz und ähnliches. Wünschenswert ist der Aufbau einer Fahrradstation (z.B. am Bahnhof) mit Fahrradverleih, gesicherter Unterbringung und Service.

ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR

- Mit der Wiederherstellung der S 25 über Berlin-Tegel nach Berlin-Friedrichstraße und weiter nach Lichterfelde-Ost im Jahr 1998 wird der Öffentliche Nahverkehr deutlich attraktiviert. Hiervon kann eine spürbare Entlastung der Innenstadt vom MIV erwartet werden. Das zulaufende Bussystem muß diesen neuen Anforderungen angepaßt werden.
- Mit der Neugestaltung der westlichen Bahnhofseite und der Entwicklung des Stadtzentrums in diesem Bereich wurden wesentliche Impulse für die weitere Stadtentwicklung gesetzt. Mit der Entwicklung der Potentiale auf der Ostseite des Bahnhofs und im Bereich Berliner Straße kann dieser Nahverkehrsstandort zukünftig noch besser eingebunden und damit der Bahnhof noch umfassender zum lebendigen Mittelpunkt der Stadt werden. Die weiter oben bereits darge-

stellte Marketing-Konzeption für den Bahnhof ist ein weiterer Baustein zur Attraktivierung des Bahnstandsstandortes.

- In vertiefenden Untersuchungen ist zu prüfen, ob der Bahnhof Hennigsdorf-Nord wieder eine Verkehrsbedeutung erhält kann (Verknüpfung S-Bahn / Regionalbahn). Zur Entlastung der Innenstadt könnten Pkw-bezogene Angebote wie P+R, K+R an diesem Bahnhof gebündelt werden. Hierfür kann der neue Autobahnschluß in Hohenschöpping als Zubringer zusätzliche Bedeutung erlangen. Alternativ wäre der Standort für einen neuen Haltepunkt in Höhe des Fußgängertunnels an der Veltener Straße zu prüfen, der das Wohngebiet Nord und die benachbarten Industrie- und Gewerbebetriebe abdecken würde.
- Durch Hennigsdorf führt eine von drei Trassenvarianten der Transrapid-Strecke Hamburg - Berlin. Nach Aussage des bearbeitenden Planungsbüros ist die Variante problematisch, da Schutzgebiete betroffen sind. Die Stadt Hennigsdorf wird alle ihr zur Verfügung stehenden Mittel nutzen, um eine Führung der Transrapid-Strecke durch ihr Stadtgebiet zu vermeiden. Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes mit noch großen Unsicherheiten ist deshalb die Trasse für den Transrapid nicht dargestellt.
- Unter anderem vom Kreis Oberhavel kam die Anregung, die Schienenverbindung nach Berlin-Spandau wieder aufzunehmen. Der Kreis ist Eigentümer der Osthavelländischen Eisenbahn (Bötzower Bahn) und steht einer Reaktivierung positiv gegenüber. Diese Schienenverbindung ist im Zusammenhang mit den Planungen in Nieder Neuendorf sowie in Spandau-Nord ("Wasserstadt") von erheblicher Bedeutung. Sie sollte weiter bis zum Bahnhof Spandau (ICE-Anschluß!) führen. Ggf. ist diese Strecke Übergangs- bzw. ersatzweise durch eine schnelle Buslinie zu bedienen. Vorsorglich ist die Trasse im Flächennutzungsplan auszuweisen, um sie für eine spätere Nutzung freizuhalten. Im weiteren Verfahren ist die Realisierbarkeit zu prüfen.
- Dem Busverkehr und ggf. auch dem Schienenverkehr (bei einer Wiederinbetriebnahme der Bötzower Bahn) ist gegenüber dem Kfz-Verkehr durch verkehrsplanerische und verkehrslenkende Maßnahmen Vorrang zu geben.
- Im Busverkehr ist die Einbindung der Wohngebiete verbesserungswürdig. Dies betrifft vor allem das Wohngebiet Nord und die Wohngebiete im Westen der Stadt. Spätestens in Verbindung mit der notwendigen Neuordnung des Busverkehrs im Zuge des weiteren Ausbaus von Nieder Neuendorf und der Inbetriebnahme der S 25 nach Tegel sollte untersucht werden, ob diese Wohngebiete besser in das Busnetz eingebunden werden können. Hierzu bedarf es möglicherweise einer gesonderten Stadtlinie.
- Für Zeiten und Räume schwacher Verkehrsnachfrage ist eine Grundversorgung zu sichern. Hierzu sind auch alternative Bedienungsformen und differenzierte Bedienungsmodelle zu prüfen (z.B. Anruf-Sammel-Taxi).
- Die Stadt Hennigsdorf verfolgt das Ziel, die Bushaltestellen im Stadtgebiet aufzuwerten. Dies betrifft Aspekte wie Optimierung der Lage, ggf. Anlage zusätzlicher Haltestellen, Rückbau von Busbuchten, Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation, Erkennbarkeit und Erreichbarkeit der Bushaltestellen. Der zunehmende Einsatz von Niederflurbussen erfordert eine behindertenfreund-

liche Gestaltung im Haltestellenbereich und seinen Zugängen. Die Haltestellen sollen in diesem Zusammenhang einheitlich und hennigsdorftypisch gestaltet werden.

- Eine gute Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen eines Marketingkonzepts muß neue Benutzergruppen ansprechen. Durch Komfort- und Serviceverbesserungen, wie z.B. verbesserte Anschlüsse, bessere Ausstattung der Fahrzeuge und Anlagen, Fahrgastinformation, Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Fahrgäste soll die Akzeptanz des ÖPNV erhöht werden. Zur Förderung des Umweltverbundes sind im Rahmen einer wirksamen Öffentlichkeitspräsenz folgende innovativen Maßnahmen denkbar:
 - Herausgabe einer Umweltverbundkarte für die Stadt Hennigsdorf oder das Kreisgebiet, in der alle Informationen zusammengefaßt dargestellt sind, um auch ohne Auto mobil zu sein.
 - Einrichtung einer Mobilitätszentrale zur Verbesserung der Fahrgastinformation mit einem umfassenden Informations-, Beratungs- und Serviceangebot zum Umweltverbund.

- Die Stadt Hennigsdorf beabsichtigt, die Eröffnung der S-Bahnverbindung nach Berlin mit einem umfangreichen Maßnahmen- und Öffentlichkeitsprogramm zu unterstützen.