

Stellungnahme der Stadt Hennigsdorf zur
Fortschreibung des
Landesstraßenbedarfsplanes 2010
des Landes Brandenburg (LStrBPI)

Stand: 09 September 2009

Gliederung

1. Aufgabenstellung
2. Verkehrssituation
3. Vorliegende Unterlagen/ Vorliegende Beschlüsse
4. Beurteilung/ Stellungnahme zum LStrBPI 2010
 - 4.1. Straßennetzkonzeption
 - 4.2. Straßennetzmodell
 - 4.3. Verkehrsbelastung
 - 4.4. Funktionale Gliederung des Straßennetzes
 - 4.5. Schwachstellenanalyse
 - 4.5.1. Relevante Schwachstellen
 - 4.6. Maßnahmenentwicklung
 - 4.7. Bewertung der Projekte
 - 4.7.1. Bewertungsverfahren
 - 4.7.2. Projektinvestitionskosten
 - 4.7.3. Verkehrsbelastung, Projektnutzen und Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)
5. Stellungnahme der Stadt Hennigsdorf zu den einzelnen Maßnahmevarianten
 - 5.1. Ortsumfahrung (OU) Hennigsdorf ortsnah L 172
 - 5.2. Ortsumfahrung (OU) Hennigsdorf ortsfern L 172/ L 20
 - 5.3. Ortsdurchfahrt (OD) Hennigsdorf- Verlagerung L 172
6. Resümee

1. Aufgabenstellung

Die Landesregierung plant gemäß § 43 Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG) die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes (LStrBPI) zum Jahr 2010.

Durch den LStrBPI wird der Bedarf an Landesstraßen im Landesstraßennetz des Landes Brandenburg festgelegt.

Der vorliegende Entwurf sieht aufgrund der detaillierten Schwachstellenanalyse und unter frühzeitiger Einbeziehung der Erfordernisse des Umweltschutzes als eine der neuen Maßnahmen in Anlage 30 wie folgt vor (Anlage 30):

L 172 OU Hennigsdorf, ortsnaher OU (Anlage 75-77)

L 172 OD-Verlagerung Hennigsdorf (Anlage 78-80)

L 20/ L 172 OU Hennigsdorf, ortsferner OU (Anlage 81-83)

Die Stadt Hennigsdorf ist mit Schreiben des Landkreises Oberhavel vom 17. Juli 2009, Posteingang am 23. Juli 2009, zur schriftlichen Stellungnahme bis zum 8. September 2009 aufgefordert.

Die Möglichkeit der Beteiligung im Offenlegungsverfahren des Landesbetriebes für Straßenwesen besteht bis zum 30. Oktober 2009.

2. Verkehrssituation

Die Stadt Hennigsdorf ist durch die Landesstraßen

L 17 Marwitzer Straße bis Ruppiner Chaussee,
L 172 Veltener Straße bis Spandauer Landstraße und
L 171 Ruppiner Chaussee in Richtung Stolpe Dorf und Hohen Neuendorf

in das regionale Straßennetz eingebunden. Gleichzeitig bilden diese Straßen das wesentliche Hauptstraßennetz der Stadt.

Durch die Funktionsüberlagerung der regionalen Ziel- und Quellverkehre mit den Binnenverkehren der Stadt treten hohe Verkehrsbelastungen in diesen Straßenzügen auf.

Seit der Öffnung der Verkehrsverbindung (L 172) von Hennigsdorf nach Berlin-Spandau im Jahr 1997 in Verbindung mit der heute weitgehend abgeschlossenen Entwicklung von Nieder Neuendorf als Wohnstandort ist eine erhebliche Verkehrszunahme zu verzeichnen.

Mit einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von 12.000 Kfz/24 h für 2012 wurde im Flächennutzungsplan der Stadt Hennigsdorf – seit 1999 rechtskräftig – eine kleinräumige Umgehung (Ortsdurchfahrtverlagerung) von Nieder Neuendorf begründet und ausgewiesen. Diese Umgehung von Nieder Neuendorf ist Bestandteil des Landesstraßenbedarfsplanes 1995, Maßnahme Nr. 41418, mit der Einstufung vordringlicher Bedarf.

Seitens des Landes wurden die Planungen der kleinräumigen Umfahrung von Nieder Neuendorf bis 2001 zur Trassenplanung weitergeführt. Der Planungsstand wurde im Bau-, Planungs- und Umweltausschuss am 3. Mai 2001 und in einer Einwohnerversammlung am 20. Juni 2001 vorgestellt. Die Planung ist danach nicht weiter verfolgt worden.

Alternativ wurde aufgrund der Anregungen aus der Einwohnerversammlung sowie der Bürgerinitiative BON seitens des Landes über eine ortsferne Umgehung nachgedacht.

Parallel wurden in Zusammenarbeit zwischen dem Landesbetrieb Straßenwesen und der Stadt Hennigsdorf Optimierungsmaßnahmen für die OD der L172 im Stadtgebiet von Hennigsdorf erarbeitet.

3. Vorliegende Unterlagen und Beschlüsse

- Strukturkonzept Entwicklungsgebiet Nieder Neuendorf, BV 94-163 vom 28. September 1994
- Verkehrskonzept Nieder Neuendorf, MV 95-19
- Trassenuntersuchung Eschenallee/ Trappenallee (Stand Juli 1996)
- Machbarkeitsstudie Ortsumgehung Nieder Neuendorf (Stand 09/1996)
- Verkehrsentwicklungsplan, BV 97-298 vom 24. September 1997
- Flächennutzungsplan Feststellungsbeschluss BV 0173/1999 vom 14. Juli 1999 (Inkrafttreten am 18. November 1999)
- Planungsstand Ortsumgehung Nieder Neuendorf durch das BSBA, MV 0016/2001 vom 3. Mai 2001
- Verkehrskonzept für Nieder Neuendorf nach Errichtung der Umgehungsstraße, MV 0024/2002 vom 2. Mai 2002
- Berechnungen von Planfällen einer westlichen OU für Nieder Neuendorf, MV 0009/2003 vom 26. Februar 2003
- Optimierung der L172, Arbeitsstand 6. Dezember 2004
- Verkehrsberuhigung, Geschwindigkeitsreduzierung auf der OD Nieder Neuendorf, BV 0111/2008 vom 24. September 2008 (hier nur jüngster Beschluss)
- Lärmaktionsplan 2008 (Teil 1), BV 0144/2008 vom 19. November 2008

4. Beurteilung der Unterlagen zur Fortschreibung des LStrBPI

4.1. Straßennetzkonzeption

In der Straßennetzkonzeption des Landes Brandenburg stellt sich das Straßennetz als 3-stufiges funktionales Netzsystem dar (Leistungsnetz, Grundnetz, grünes Netz).

Die Landesstraßen L 17, L 171 und L 172 sind Bestandteil des Grundnetzes. Die Einstufung erfolgte aufgrund der Verbindungs-, Versorgungs- und Austauschfunktionen (Mittelzentrum Hennigsdorf - Umland, Mittelzentrum Hennigsdorf - Mittelzentrum Oranienburg, Mittelzentrum Hennigsdorf – Metropole Berlin).

4.2. Straßennetzmodell

Auf Seite 11 Absatz 2 des Landestraßenbedarfsplan 2010 (Entwurf) wird ausgeführt, dass konkrete städtische Planungen im Netzmodell enthalten sind. Dies ist anhand der Unterlagen nicht ablesbar. Es ist nicht nachvollziehbar, ob und wie das Verkehrskonzept und das Verkehrsmodell der Stadt Hennigsdorf berücksichtigt wurden.

Hier besteht Klärungsbedarf.

4.3. Verkehrsbelastung

Es ist ausgeführt, dass die Prognose der Verkehrsbelastungen auf der landesweiten Straßenverkehrsprognose 2020 (SVP 2020) basiert, die seit Februar 2007 vorliegt und streckenspezifisch aufbereitet wurde. Die Ergebnisse sollen die Grundlage für die Straßenplanungen des Landes Brandenburg bilden.

Gemäß Bild 7 sind 2020 auf der L 172 im Süden beginnend 5.000-10.000 Kfz/24 h, in Nieder Neuendorf 10.000-15.000 Kfz/24 h und im Ortskern Hennigsdorf 15.000-60.000 Kfz/24 h prognostiziert.

Das Verkehrsaufkommen liegt gemäß Verkehrszählung 2002 im Süden bereits bei 9.252 Kfz/24 h, in Nieder Neuendorf (Dorfstraße) bei 9.664 Kfz/24 h. Die Verkehrszählung von April 2008 ergab im Süden eine Verkehrsbelastung von 11.907 Kfz/24 h und im Bereich Dorfstraße von 13.969 Kfz/24 h.

Da die Prognose 2020 in die Schwachstellenanalyse eingeht, ist hier eine Korrektur erforderlich.

Hier besteht Klärungsbedarf.

4.4. Funktionale Gliederung des Straßennetzes

In Bild 9 wird die Verbindungsfunktion des Straßennetzes dargestellt. Hier ist die L 172 im Abschnitt Veltener Straße mit der Verbindungsfunktion Stufe III ausgewiesen. Nach den im Bild 8 aufgeführten Einstufungskriterien müsste die Stufe II in Ansatz gebracht werden.

Die L 172 stellt im nördlichen Abschnitt die Verbindung der Stadt Hennigsdorf zur Autobahnanschlussstelle Hennigsdorf und die Verbindung der Mittelzentren Hennigsdorf und Oranienburg dar. Gleichzeitig ist der Straßenzug die wichtigste Verkehrsverbindung zwischen den Städten Hennigsdorf und Velten als Partner im Regionalen Wachstumskern OHV. Zukünftig gewinnt der Straßenzug durch die Anbindung der Landesstraße L 20n noch an Bedeutung.

Da die Verbindungsqualität in die Schwachstellenanalyse einfließt, ist hier eine Korrektur erforderlich.

4.5. Schwachstellenanalyse

- Auslastung der Kapazitäten s. Hinweise Pkt. 4.3. dieser Stellungnahme
- Verbindungsqualität s. Hinweise Pkt. 4.4. dieser Stellungnahme

- Verkehrslärm

Als gesundheitsrelevante Schwellenwerte gelten 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. Bei der Schwachstellenanalyse sind die geringeren Werte von 60 dB(A) tags und 48 dB (A) nachts als Vorsorgewerte angesetzt worden. Das ist positiv zu bewerten. Dennoch sei darauf hingewiesen, dass gemäß Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr vom Juli 2005 und Umweltgutachten 2004 – Umweltpolitische Handlungsfähigkeiten sichern – der Sachverständigenrat für Umweltfragen die Schwelle von 45 dB(A) genannt hat, unterhalb der erst ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann. Insofern wäre zu prüfen, diesen Ansatz als Bewertungsmaßstab zu wählen.

- Bauliche Defizite

Es geht aus den Ausführungen nicht hervor, inwiefern der bauliche Zustand der Brücken (ohne derzeitige Tragfähigkeitsbegrenzung) berücksichtigt wurde. Für die Brücken sollte anhand aktueller Zustandprotokolle eine Prognose über die mittelfristig zu erwartende Zustandsentwicklung erstellt werden und bei der Planung Berücksichtigung finden. Aktuell ist für die Brücke über den Oder-Havel-Kanal (L 17) eine Tonnagebegrenzung von 16 t festgelegt worden. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung teilt mit, dass ein Brückenneubau erforderlich sein wird.

- Relevante Schwachstellen

In Bild 11 sind als erhebliche Schwachstellen im Landesstraßengrundnetz sowohl die L 17 als auch die L 172 in der OD Hennigsdorf ausgewiesen. Aufgrund der Plandarstellung ist nicht eindeutig ablesbar, ob dies auch für den Straßenzug L 17 (Marwitzer Straße) bis zum Ende der bebauten Ortslage zutrifft.

Eine Klarstellung ist erforderlich.

4.6. Maßnahmenentwicklung

Auf Seite 27 ff wird dargelegt, wie Lösungsansätze erarbeitet und geprüft wurden. Dies ist jedoch für die Einzelmaßnahmen nicht nachvollziehbar und damit nicht prüfbar.

Bei den erwähnten umfangreichen Verkehrssimulationen wäre auszuführen, auf welcher Grundlage (Straßennetz und Verkehrsaufkommen Stand vom ...) die Simulationen erfolgten. Für Hennigsdorf ist von Bedeutung inwiefern

1. die gemeinsam erarbeiteten Optimierungsmaßnahmen im Verlauf der L172 in die Simulation eingeflossen sind, auch i.V.m. der ortsnahen Umfahrung von Nieder Neuen-dorf und
2. eine innerörtliche Verlagerung des Verkehrs in Richtung Nord von der Berliner Straße auf die innerörtliche Entlastungsstraße Schulstraße – Fabrikstraße - Eduard-Maurer-Straße - Heinz-Uhlitzsch-Straße zur Veltener Straße Berücksichtigung fand.

Als Maßnahme für die Verbesserung der OD-Schwachstellen wird im Bild 14a die SPNV-Stärkung aufgeführt. Eine Verbesserung der schienengebundenen Verkehrsverbindung in Richtung Spandau muss mit einem verbesserten ÖPNV ergänzt werden (z. B. Taktverdichtung Buslinie 136).

Das Einzugsgebiet vom Mittelzentrum Hennigsdorf ist nur teilweise schienengebunden erreichbar. Auch hier ist ein verbesserter ÖPNV erforderlich.

Im Bild 15a wird als Ursache für die Notwendigkeit einer Ortsumfahrung oder Ortskernverlagerung Hennigsdorf ein hoher Durchgangsverkehr aus Süden (L 172) in östliche Richtung (L 17) ausgeführt. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, warum gerade die ortsnahe Umfahrung im Süden (Nieder Neuendorf) und die Optimierung der vorhandenen Streckenführung innerhalb der Stadt nicht als eine mögliche Variante geprüft und bewertet worden ist.

Bei der Maßnahmebegründung – hoher Durchgangsverkehr von Süd nach Ost - erschließt sich nicht eine präferierte westliche Umfahrung, die dann die Verkehre in östlicher Richtung auf der Landesstraße L 17 durch die ganze Stadt führt.

Zur Optimierung der Linienführung erfolgt hier der Verweis auf den Umweltbericht (dazu entsprechend auch später).

Entgegen der Ausführung, auf bereits vorhandene Planungen zurückzugreifen, ist nicht nachzuvollziehen, dass der vorhanden und mit dem Landesbetrieb Straßenwesen abgestimmte Trassenplan nicht berücksichtigt wurde (s.o.).

Die Ergebnisdarstellung in Bild 17 könnte sich dadurch ändern.

4.7. Bewertung der Projekte

Die von der Stadt Hennigsdorf favorisierte Variante einer Ortsumfahrung von Nieder Neuendorf, wie im Flächennutzungsplan dargestellt und mit dem Landesbetrieb Straßenwesen bereits abgestimmt, ist bedauerlicherweise nicht Gegenstand der untersuchten Varianten im Entwurf des Landesstraßenbedarfsplans. Damit ist es der Stadt Hennigsdorf verwehrt, eine mit der gleichen Methodik durchgeführte Bewertung ihrer Vorzugsvariante mit den drei vom Land untersuchten Varianten vorzunehmen.

4.7.1. Bewertungsverfahren

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung basiert u.a. auf der landesweiten Straßenverkehrsprognose 2020 (SVP 2020), die, wie unter Pkt. 4.3. dieser Stellungnahme dargelegt, zumindest teilweise angezweifelt werden muss. Eine Korrektur könnte zu veränderten Ergebnissen führen.

Für die Ermittlung der Verkehrsverlagerung liegt die Verkehrsprognose 2025 des Bundes zugrunde. Für die konkreten Projekte sollte die Verkehrsmengenprognose 2020 zur Verkehrsmengenentwicklung 2025 dargestellt werden.

4.7.2. Projektinvestitionskosten

Für die drei Maßnahmenvarianten Hennigsdorf wurden folgende Kosten ermittelt:

L20/L172	OU Hennigsdorf, ortsfern	6,4 km Länge	10,9 Mio. €
L172	OU Hennigsdorf, ortsnah	7,1 km Länge	11,7 Mio. €
L172	OD Verlagerung Hennigsdorf	2,6 km Länge	13,8 Mio. €.

Die Kostenermittlung ist beschrieben, kann aber nicht nachvollzogen werden.

4.7.3. Verkehrsbelastung, Projektnutzen und Nutzen-Kosten-Untersuchung

Die untersuchten Varianten zeigen einen klaren Trend, der die bisherigen Argumente der Stadt Hennigsdorf gegen eine große, vom Land als ortsnahe bezeichnete Ortsumfahrung stützt:

- Die ortsferne Ortsumfahrung (**Variante 1**) führt zu keinen nennenswerten Entlastungen in der Ortslage Hennigsdorf.
- Die vom Land als ortsnahe bezeichnete Variante (**Variante 2**) der Ortsumfahrung reduziert die Verkehrsmengen in der Ortslage nicht nennenswert. Lediglich nördlich des Kanals liegt die Abnahme bei 6.000 Kfz/Tag, sonst bewegt sie sich zwischen 1.000 und 3.000 Kfz/Tag.
- Die Ortsdurchfahrt - Verlagerung (**Variante 3**), die aus bekannten Gründen als endgültig verworfen angesehen werden kann, ist aber dennoch in der Lage zu zeigen, dass nur eine wirklich ortsnahe Trasse sowohl in Nieder Neuendorf (wie frühere Untersuchungen gezeigt haben) als auch im Ortskern aufgrund des hohen Ziel- und Quellverkehrsanteils in der Lage wäre, die Verkehrsprobleme Hennigsdorfs zu lösen.

Im Ergebnis der Untersuchungen wird die sog. ortsnahe OU von Hennigsdorf (L 172) als eine der neuen 14 Maßnahmen im Landesstraßenbedarfsplan 2020 vorgeschlagen (Anlage 146).

Es wird jedoch kein Nachweis geführt, dass mit dieser Variante die aufgezeigten Probleme gelöst werden können.

Da, wie oben ausgeführt, die Vorzugsvariante der Stadt Hennigsdorf nicht in die Untersuchungen zum Landesstraßenbedarfsplan eingegangen sind, ist eine vergleichende Bewertung nicht möglich. Da aber die Variante "ortsnahe OU" und "OD-Verlagerung" ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 7,2 und 5,0 erreicht haben, ist davon auszugehen, dass die Vorzugsvariante der Stadt Hennigsdorf einen ähnlichen Wert erreichen kann und damit in die Untersuchungen einbezogen werden muss.

Zudem sollte nicht aus den Augen verloren werden, dass es gemeinsames Ziel des Landes wie der Stadt Hennigsdorf ist, die diagnostizierten, täglich erlebbaren und sich weiter verschärfenden Verkehrsprobleme der Stadt Hennigsdorf zu lösen. In der vom Land bevorzugten Variante "ortsnahe" OU verbleiben am Knotenpunkt Hauptstraße Ruppiner Straße 16.000 Kfz/Tag in der Hauptstraße, 22.000 Kfz/Tag auf der Ruppiner Straße und 19.000 Kfz/Tag auf der Berliner Straße. Die Zahlen zum vierten Arm, der kleinen Umfahrungen des Ortskerns, sind in der Planunterlage gar nicht dargestellt und damit wohl unberücksichtigt geblieben! Aber auch ohne diese Zahlen darf bezweifelt werden, dass die "ortsnahe" Umfahrung in der Lage sein wird, einen nennenswerten Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme zu leisten.

Betrachtet man den "mit"- und "ohne"-Fall (Anlage 75 und 77), wird deutlich, weshalb die Ortsumfahrung die Verkehrsprobleme nicht löst: Die frei werdenden Kapazitäten werden teilweise von nachrückenden Verkehren aufgefüllt. Darauf deutet ein Vergleich der Belastungszahlen bei weitgehend konstanten Verkehren auf der Veltener Straße und der Marwitzer Straße hin: Auf der Hauptstraße gehen beispielsweise die Verkehrsmengen von 22.000 Kfz/Tag um 6.000 Kfz/Tag auf 16.000/Tag zurück, die Ortsumfahrung hat jedoch eine Belastung von 9.000 Kfz/Tag, macht ein mehr an Fahrten in einer Größenordnung von 3.000 Kfz/Tag, die die frei werdenden Kapazitäten auf der Hauptstraße auffüllen.

Die fehlende Vergleichsmöglichkeit mit der Vorzugsvariante der Stadt Hennigsdorf, die Nicht-Beachtung der inneren Ortsumfahrung und die offensichtlich verkehrserzeugende Wirkung der Ortsumfahrung lassen eine Nachbesserung erforderlich erscheinen.

4.7.4. Umweltbericht

Im Bild 20 des Entwurfes zum LStrBPI erfolgt eine Abwägung zur Einstufung der Umweltauswirkungen der drei Varianten für Hennigsdorf, allerdings in keiner u. E. umfassenden und ausreichenden Form.

Im Umweltbericht Tab. 9 ist zu ergänzen, dass es sich beim betroffenen Wald um ein Landschaftsschutzgebiet (LSG) handelt. In östlicher Nähe befindet sich ein Naturschutzgebiet (NSG). Trinkwasserschutzzonen sind betroffen.

Auf den Seiten 46-48 ist der rechtliche Schutzstatus bis auf den Hinweis auf das NSG berücksichtigt.

5. Stellungnahme der Stadt Hennigsdorf zu den drei Varianten

5.1. Variante 1: L172/L20 OU Hennigsdorf ortsfrem

Die Variante widerspricht der Planungsintention der Stadt Hennigsdorf (s. Pkt. 3. dieser Stellungnahme - vorliegende Beschlüsse).

Sie widerspricht auch den generellen Zielen der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes (LStrBPI):

- Förderung einer nachhaltigen Raum- und Siedlungsentwicklung,
- Verringerung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft,
- Sicherstellung einer umweltverträglichen Mobilität,
- Vorrang der Ertüchtigung vorhandener Straßen durch umweltgerechten Ausbau.

Die Variante würde zu keiner wesentlichen Verkehrsentlastung führen, da weder der Ziel- und Quellverkehr Hennigsdorf/ Nieder Neuendorf, noch der Verkehr nach Nord und Ost eine weiträumige Fahrt in Richtung Westen annehmen würde.

Von der Stadt Hennigsdorf sind 2003 Berechnungen von Planfällen einer westlichen OU in Auftrag gegeben worden. Die Ergebnisse zeigen, dass die gewünschten Effekte nicht eintreten werden.

Eine zusätzliche Belastung der Einwohner von Schönwalde mit Hennigsdorfer Verkehren ist nicht gerechtfertigt.

Die Variante würde das Landschaftsbild nachhaltig zerstören und einen wesentlichen Eingriff im Waldbereich Spandauer Forst/ LSG Nauen-Brieselang-Krämer darstellen. Der Waldbereich hat auch in diesem Abschnitt eine regionale und überregionale Bedeutung im Freiraumverbund Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B).

Der Bereich dient der Freizeit- und Erholungsnutzung über die Landesgrenze hinaus. Auf Berliner Stadtgebiet befinden sich nahegelegene Schutzgebiete (NSG kleiner und großer Rohrpfuhl), die von der Maßnahme nachteilig betroffen sein könnten. Dieser Aspekt wurde bisher - soweit aus den Unterlagen ersichtlich - nicht berücksichtigt.

Das Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) „Muhrgraben und Teufelsbruch“ ist in jedem Fall betroffen.

Diese Variante wird abgelehnt!

5.2. Variante 2: L172 OU Hennigsdorf ortsnah

Die Variante widerspricht der Planungsintention der Stadt Hennigsdorf. (s. Pkt. 3 dieser Stellungnahme - vorliegende Beschlüsse), ignorieren die Stadtstruktur und die Verkehrsplanung der Stadt Hennigsdorf. Die aus Sicht der Lärmbelastung und Verkehrssicherheit logische räumliche Gliederung Gewerbe-, Hauptstraße-, Wohnen-, Erholung wird durchbrochen. Die Straße liegt auf der „falschen Seite“.

Die Variante widerspricht auch den generellen Zielen der Fortschreibung des LStrBPI:

- Förderung einer nachhaltigen Raum- und Siedlungsentwicklung,
- Verringerung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft,
- Sicherstellung einer umweltgerechten Mobilität,
- Vorrang der Ertüchtigung vorhandener Straßen durch umweltgerechten Ausbau.

Entsprechend der Stadtstruktur befinden sich am westlichen Siedlungsrand die sensiblen Siedlungsgebiete der individuellen Wohnbebauung, Kleingartenanlagen, die Albert-Schweitzer-Schule sowie der städtische Waldfriedhof. Das städtische Verkehrsberuhigungskonzept – mit flächendeckenden Tempo 30-Zonen - büßt an Wirkung ein. Durch eine ortsnaher Umfahrungsstraße würde eine Verlärmung bisher ruhiger Bereiche erfolgen, die sowohl den Menschen als auch die Natur und Umwelt nachhaltig negativ beeinträchtigt.

Das westlich an den Siedlungsrand angrenzende Waldgebiet (Landschaftsschutzgebiet Nauen-Brieselang-Krämer) übernimmt für die Gesamtstadt - insbesondere für die Bereiche des innerstädtischen Geschosswohnungsbaues - die wesentliche und wichtige Freizeit- und Erholungsfunktion. Vorhandene Wegebeziehungen zwischen bebauter Ortslage und Wald würden durchtrennt. Die Attraktivität und die Entwicklung der Stadt Hennigsdorf als Wohnstandort wären nachhaltig gestört.

Innerörtlich bestehende, z.T. erst angelegte Grünzonierungen in Ost-West-Richtung sind vernetzt mit dem Freiraum und Waldbereich und nehmen auch eine stadtklimatische Funktion wahr. Darüber hinaus ist der Wald Bestandteil des Freiraumverbundes LEP B-B und von regionaler wie überregionaler Bedeutung.

Die Variante würde das Landschaftsbild nachhaltig zerstören.

Sie würde eine Beeinträchtigung bzw. ein unerwünschter Eingriff in den sensiblen und geschützten Naturraum - FFH- Gebiet- „Muhrgraben mit Teufelsbruch“ - bedeuten.

Der verkehrliche Entlastungseffekt der Maßnahme muss in Frage gestellt werden (s. Pkt. 4.3. dieser Stellungnahme).

Aus Süden kommend wurde bei der Verkehrszählung einschl. Verkehrsbefragung im April 2008 ermittelt, dass 59 % des Gesamtverkehrs auf der L172 Ziel- und Quellverkehre Nieder Neuendorf (39 %) und Hennigsdorf (20 %) sind. Diese Verkehre würden auf der bestehenden Trasse verbleiben.

Der wesentliche Teil des 41 % hohen Durchgangsverkehrsanteils hat ein Ziel östlich bzw. nördlich der Stadt Hennigsdorf. Diese Verkehre würden die L 17 in der Ortsdurchfahrt Hennigsdorf zusätzlich belasten und die Marwitzer Straße mit beidseitigem Geschosswohnungsbau würde diese Zusatzverkehre aufnehmen müssen. Auf Basis der Verkehrszählung und des Verkehrsmodells von 2002 würde sich der für 2015 mit 10.900 Kfz/24 h prognostizierte Verkehr erheblich erhöhen. Der Lärmaktionsplan 2013 würde auf diesem Abschnitt voraussichtlich weitaus schärfere Maßnahmen ergreifen müssen als jetzt ohnehin schon zu erwarten ist.

Im Bereich der beabsichtigten Einmündung der OU auf die L 17 befindet sich in unmittelbarer Nähe das Gelände der Oberhavel Kliniken. Auch für diesen Bereich ist eine Lärmzunahme zu erwarten, aber nicht erwünscht. Die in unmittelbarer Nähe liegenden Bahnanlagen mit schon vorhandenen Emissionen wurden bei den vorliegenden Unterlagen bisher nicht betrachtet.

Die Entlastungsfunktion muss auch deshalb angezweifelt werden, weil die L 172 im jetzigen Verlauf auf kürzestem Wege die Nord-Süd-Verbindung innerhalb der Stadt darstellt und alle in Hennigsdorf vorhandenen Gewerbegebiete erschließt. Zusätzlich dient sie in Gänze als Autobahnzubringer Anschlussstelle Hennigsdorf im südlichen Teil auch als Zubringer für die Autobahnanschlussstelle Stolpe.

Die Variante wird abgelehnt!

5.3. Variante 3: OD- Verlagerung Hennigsdorf L 172

Die Variante stellt zwar den Versuch einer innerörtlichen Teillösung dar, beachtet jedoch nicht den südlichen Straßenabschnitt der L 172 und nicht die tatsächlich vorhandenen Nutzungen der Gewerbeflächen.

Betroffen sind die Gewerbeflächen Süd 1, 2 und 3 sowie Betriebsflächen, Gleisanlagen und Hafen von Bombardier, der Standort des Biomasseheizkraftwerkes der Kraftwerks- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH (KPG) sowie der Stadthafen von Hennigsdorf.

Alle vorhandenen Unternehmen sollen im Bestand und in ihrer Entwicklung durch geplante Straßenbaumaßnahmen nicht behindert oder beeinträchtigt werden.

Die Betriebsgleisanlagen von Bombardier sind kreuzungsfrei im Bestand zu sichern.

Der Radfernweg Berlin - Kopenhagen ist kreuzungsfrei im Bestand zu erhalten. Neben der überregionalen Funktion nimmt der ufernahe Rad-/ Wanderweg auch eine Erholungs- und Freizeitfunktion für die Bevölkerung von Hennigsdorf wahr. Die erstmalige öffentliche Zugänglichkeit der Uferbereiche konnte erst vor wenigen Jahren erreicht und umgesetzt werden.

Das Betriebsgrundstück der KPG ist funktional so konzipiert, dass eine Teilung nicht möglich ist.

Die Erweiterungsflächen für den Branchenschwerpunkt Biotech müssen gesichert bleiben.

An öffentlichen Gewässern besteht im 50 m Bereich eine Bauverbotszone.

Durch die Maßnahme könnte das nahegelegene NSG Schwimmbahnenwiesen beeinträchtigt werden.

Für den Bereich Hafen und Umgebung (nördlich des Bahndammes der S- Bahn) bestehen seit 3. Mai 2008 rechtskräftige Bebauungspläne (B- Plan 16/I und 16/II). Die geplante Maßnahme würde der Zielsetzung dieser Planung widersprechen (u.a. Entwicklung Stadthafen, Sicherung der vorhandenen Vereinsnutzungen, Sicherung der Kleingarten-sparte).

Diese Variante wird abgelehnt!

6. Resümee

Völlig unbegründet hat das Land die von der Stadt Hennigsdorf bevorzugte Variante der innerörtlichen Ortsumfahrung von Nieder Neuendorf im Entwurf des Landesstraßenbedarfsplans nicht berücksichtigt. Diese Variante war bereits 2002 Grundlage einer vom Landesbetrieb Straßenwesen öffentlich diskutierten Trassierungsvariante. Dies erschwert eine sachgerechte Auseinandersetzung mit den im Entwurf enthaltenen Varianten erheblich. Die Einbeziehung dieser innerörtlichen Lösung in den Betrachtungsrahmen des Landesstraßenbedarfsplanes wird deshalb von der Stadt Hennigsdorf nachdrücklich eingefordert!

Die für 2020 für Hennigsdorf prognostizierten Verkehrsbelastungen, die den drei Untersuchungsvarianten zugrunde liegen, sind gemäß den aktuellen Verkehrszählungen bereits jetzt erreicht und werden deshalb angezweifelt.

Aus den in dieser Stellungnahme genannten, teilweise schwerwiegenden Bedenken muss die Stadt Hennigsdorf alle drei vorgeschlagenen Varianten ablehnen.

Favorisiert wird seitens der Stadt eine innerörtliche Lösung als Bestandteil des Landesstraßenbedarfsplanes 2010!

Auf Basis bereits vorhandener Planungen und unter Beachtung des Verkehrskonzeptes der Stadt soll die kleinräumige Umfahrung von Nieder Neuendorf in die Untersuchungen einbezogen und die Optimierung der L 172 im gesamten Verlauf der Ortsdurchfahrt untersucht werden. Hierbei gilt es neben notwendigen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen den Verkehrsfluss zu verstetigen.

Die Besonderheiten (Lage, Natur- und Landschaftsschutz) und die besondere innerörtliche Verkehrssituation erzeugen einen besonderen Schwierigkeitsgrad bei der Findung einer Hennigsdorfer Verkehrslösung und erfordern deshalb zur Herausarbeitung einer allseitig sinnvollen Variante eine umfassende und tiefgründige Betrachtung unter Einbeziehung aller vorhandenen Daten, Fakten und Lösungsansätze.

Anlagen:

Landesstraßenbedarfsplan 2010 (Entwurf)

- Seite 11, Abs.2
- Seite 16, Bild 7 Belastung des Straßennetzes von Brandenburg durch den Kfz-Verkehr 2020
- Seite 17, Bild 8 Einstufungskriterien je Verbindungsfunktionsstufe der funktionalen Analyse
- Seite 18, Bild 9 Verbindungsfunktionen des Straßennetz in Brandenburg nach RIN (Netz Bestand + Vordringlicher Bedarf gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen)
- Seite 25, Bild 11 Ortsdurchfahrten im Landesstraßen-Grundnetz mit erheblichen Schwachstellen (Lageplan)
- Seite 30, Bild 14a Vorgeschlagene Art der Verbesserung je OD-Schwachstelle
- Seite 32, Bild 15a Vorgeschlagene Verbesserungsmaßnahme und deren Begründung je OD-Schwachstelle
- Seite 37, Bild 17 Auswirkungen der Linienoptimierung
- Seite 44-45, Bild 20 Bewertete Projektvarianten
- Seite 27-29 Punkt 5.1. Vorgehensweise

Anlagen zum Landesstraßenbedarfsplan 2010 (Entwurf)

- Anlage 30 L 17 und L 172 Hennigsdorf, mögliche Maßnahmen
- Anlage 75-77 L 172 OU Hennigsdorf, ortsnahe OU
- Anlage 78-80 L 172 OD-Verlagerung Hennigsdorf
- Anlage 81-83 L 20/ L 172 OU Hennigsdorf, ortsferne OU
- Anlage 146 OU Hennigsdorf (Vorzugsvariante)

Strategische Umweltprüfung zum Landesstraßenbedarfsplan 2010 (Entwurf)

- | | | |
|-------------|--------|--|
| Seite 38-39 | Tab. 9 | Raumwiderstände im Umfeld der Ortschaften mit Schwachstellen in den Ortsdurchfahrten |
| Seite 46 | | OU Hennigsdorf, ortsferne OU |
| Seite 47 | | OU Hennigsdorf, ortsnahe OU |
| Seite 48 | | OD-Verlagerung Hennigsdorf |

Anlagen