

Mobilitätskonzept Landkreis Oberhavel



Mobilitätsworkshops

22.10.2019 – Amtsverwaltung Gransee

23.10.2019 – Landratsamt Oranienburg



1. Stv. Landrat Hamelow: Begrüßung und Einführung
2. Dr. Theißen: Vorstellung der bisherigen Arbeiten (Analysephase)
3. Team red: World-Café: Vier Diskussionsforen
4. Bericht aus den Diskussionsforen
5. Dr. Theißen: Darstellung weiteres Vorgehen
6. Stv. Landrat Hamelow: Schlusswort und Verabschiedung

1. Begrüßung und Einführung.

Stv. Landrat Egmont Hamelow

2. Vorstellung der bisherigen Arbeiten.

Dr. Johannes Theißen (Projektleiter team red)

Ziele des Landkreises

- **Ziel 1:** Weniger Verkehrsaufwand
- **Ziel 2:** Energiesparende Verkehrsmittel
- **Ziel 3:** Gute Erreichbarkeit
- **Ziel 4:** Moderne Infrastruktur
- **Ziel 5:** Mobilität und Lebensqualität

Darstellung der Analyseergebnisse in den Modulen 2 -7

In der ersten Projektphase wurden die Module 2-7 bearbeitet, die Zwischenergebnisse werden nachfolgend kurz erläutert:

- **Modul 2:** Wirtschafts- und Lieferverkehr
- **Modul 3:** Straßennetz
- **Modul 4:** Schienennetz
- **Modul 5:** Wasserstraßen
- **Modul 6:** Luftverkehr
- **Modul 7:** Fuß- und Radverkehr

Modul 2: Wirtschafts- und Lieferverkehr

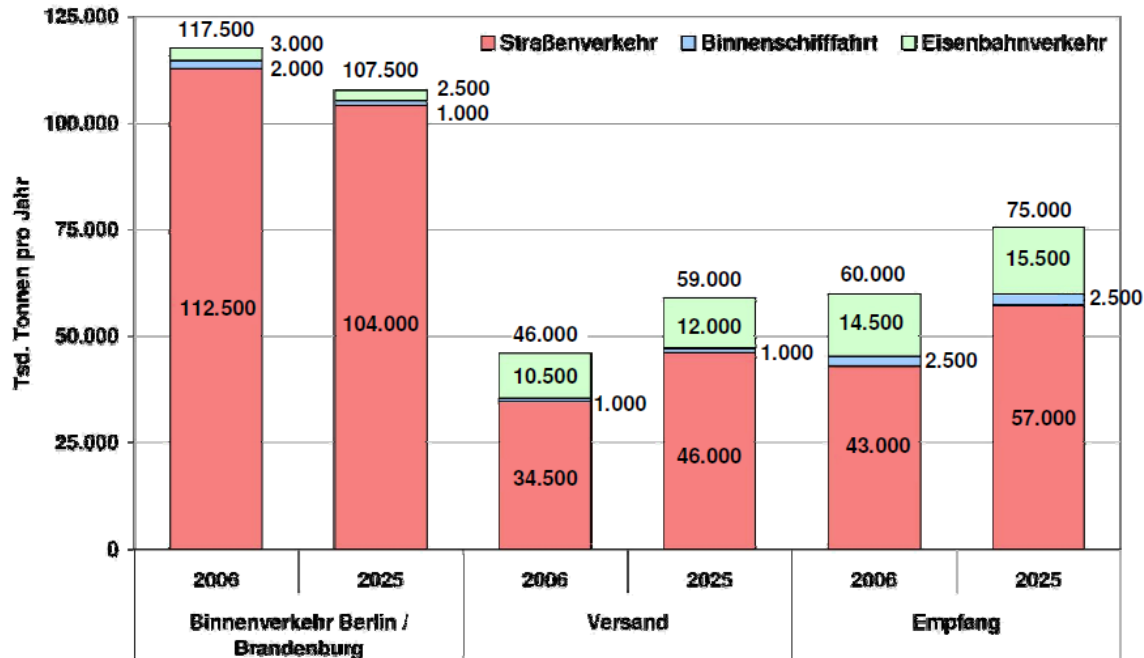
Dr. Johannes Theißen

Dr. Johannes Theißen: Modul 2 – Bereich
Wirtschafts- und Lieferunternehmen (inkl. der KEP-
Dienste)

Zu betrachten sind hier zwei Gruppen von
Dienstleistern:

- a) Transport- und Wirtschaftsunternehmen
- b) KEP (Kurier-, Express- und Paketdienstleister) -
Dienste

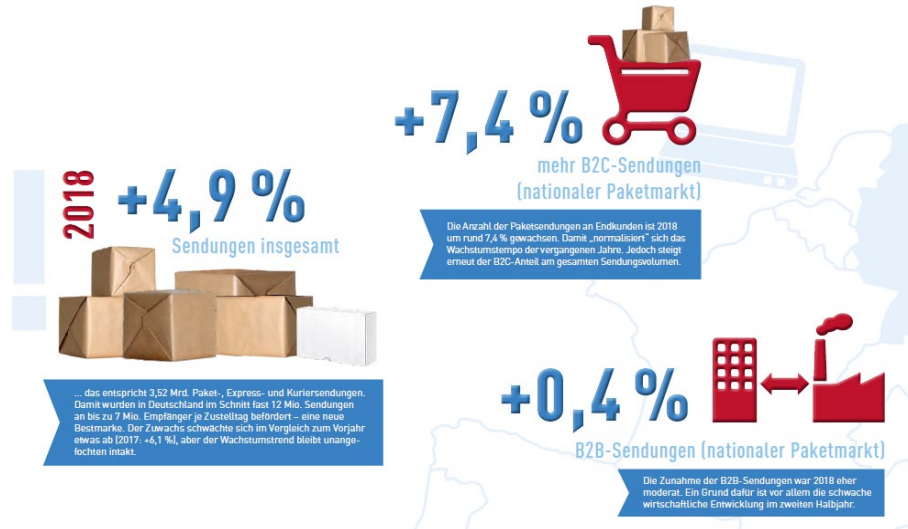
Verkehrsaufkommen im Güterverkehr nach Verkehrsträgern (Bundesprognose)



Quelle:
 Gesamtverkehrsprognose
 2015 Brandenburg Berlin

Modul 2 – Wirtschafts- und Lieferverkehr

Während in der Gesamtverkehrsprognose 2025 des Landes – im Gegensatz zur Bundesprognose - ein Rückgang des Güterverkehrs erwartet wird, stellt sich die reale Entwicklung im Bereich der KEP-Dienste bundesweit ganz anders dar. Hier sind 2018 wieder 4,9% mehr Sendungen transportiert worden. Dieser Zuwachs ist bundesweit überall



Quelle: KEP-Studie 2019 – Analyse des Marktes in Deutschland, KE-Consult

Und die Prognose sieht weiteres Wachstum im Paketmarkt

Bis 2023 sind (bei weiterhin überdurchschnittlichem Wachstum) mehr als 4,4 Mrd. Sendungen zu erwarten.

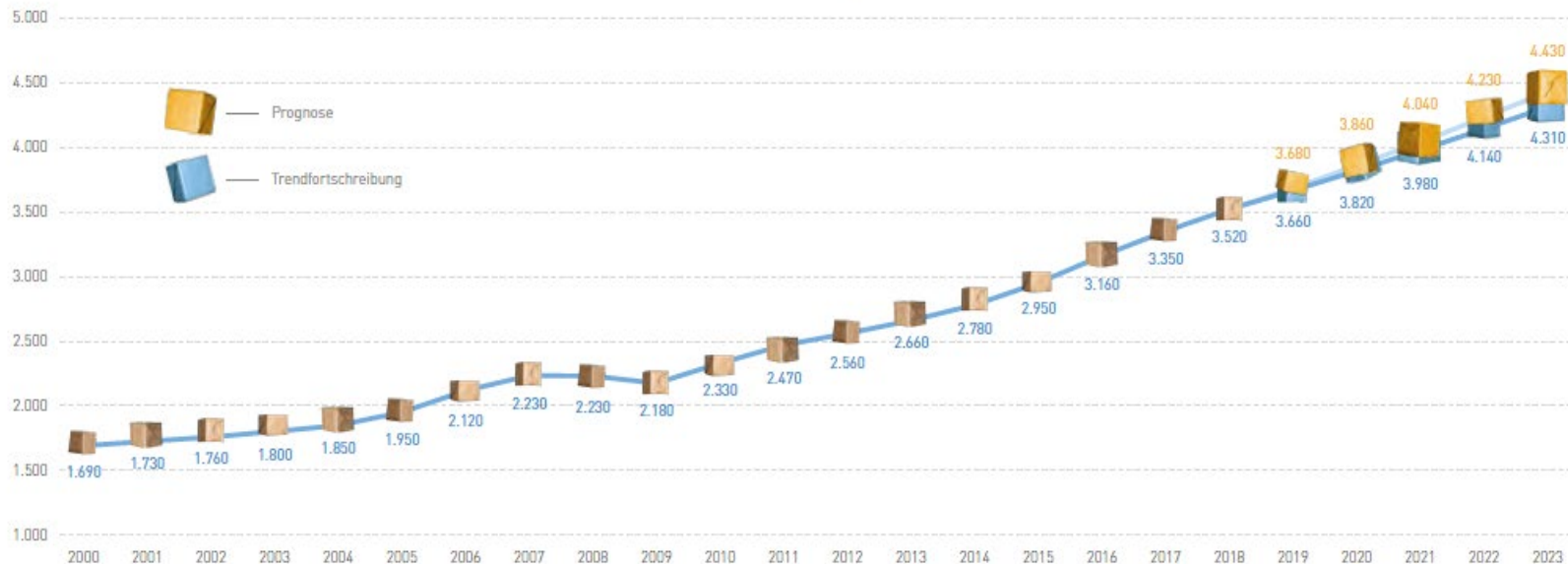


Abbildung 4: Prognostizierte Entwicklung der KEP-Sendungsvolumina bis 2023 (in Mio. Sendungen)
 (Quellen: KEP-Studie 2018; KE-CONSULT Marktanalyse und Prognose)

Schwerpunkte im Rahmen eines integrierten Güterverkehrssystems sind:

- Schaffung effizienter Schnittstellen im Güterverkehr (lokale Güterverkehrszentren);
- Erhalt und Ausbau des Anschlussbahnsystems;
- bedarfsgerechter Ausbau der Wasserstraßen und Hafenanlagen;
- Umsetzung von umwelt- und stadtverträglichen Logistiklösungen in den größeren Städten
- Verlagerung von transportintensiven Gewerbe- und Industriebetrieben auf weniger sensible Standorte außerhalb der Siedlungszentren.

Was kann im Landkreis Oberhavel getan werden? Z.B.: Güterverkehr

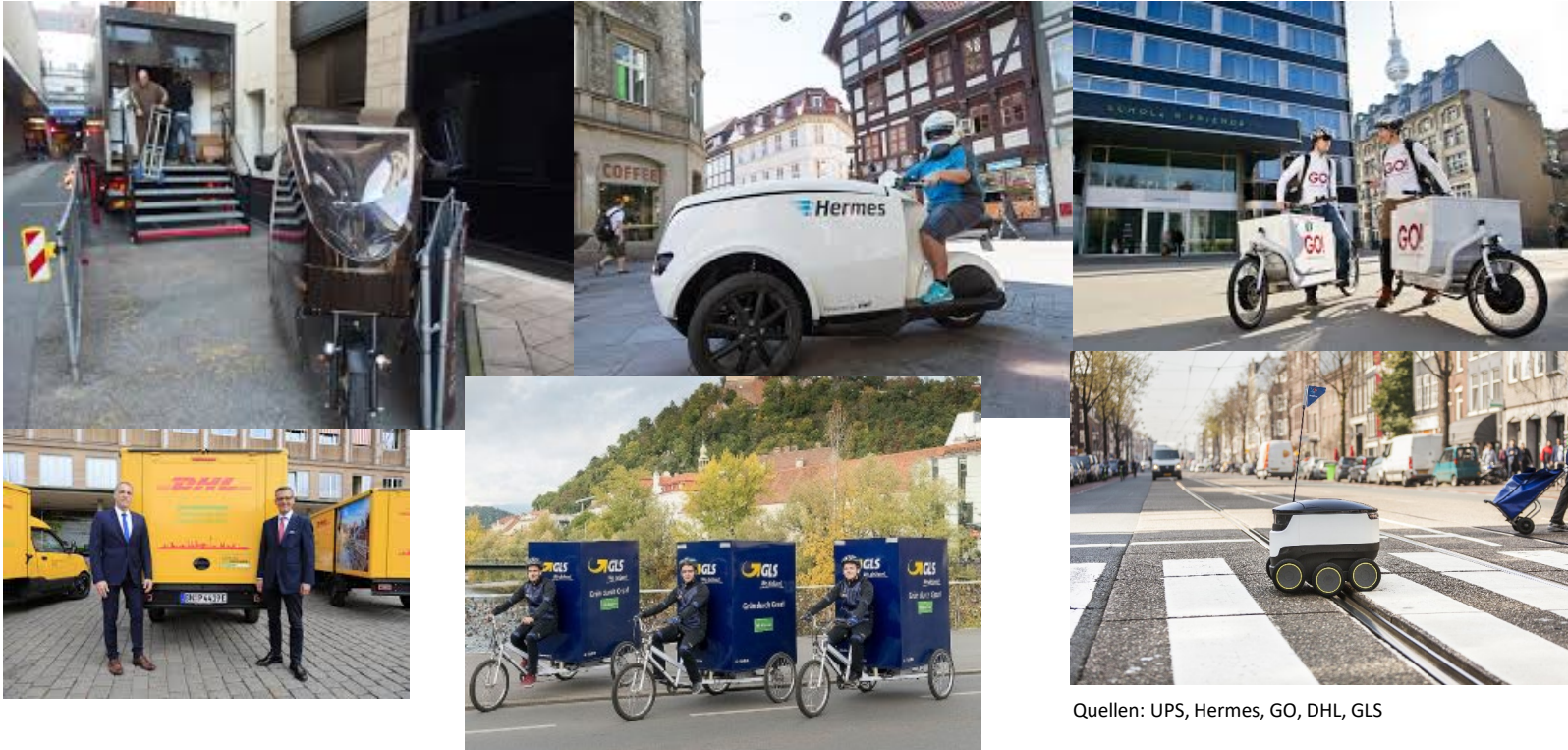
- Verlagerung von Transporten auf die Bahn und das Binnenschiff gemäß Kreisentwicklungskonzept
- Verkehrsbeschränkungen in den Städten/Verkehrslenkung

KEP-Dienste

- Einführung von gemeinsamen Verteilstationen am Stadtrand, z.B. in Oranienburg und Hennigsdorf
- Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge

Modul 2 – Wirtschafts- und Lieferverkehr

Beispiele für emissionsfreie Citylogistik:



Quellen: UPS, Hermes, GO, DHL, GLS

Möglichkeiten des Kreises und der Städte und Gemeinden (rechtliche Prüfung erforderlich):

- Verbot der Einfahrt in die Innenstädte mit Fahrzeugen über x Tonnen
- Verbot der Einfahrt in die Innenstadt mit Dieselfahrzeugen (bzw. Verbrennerfahrzeugen)
- Lieferbeschränkung auf die Stunden zwischen 7 und 10 Uhr
- Bereitstellung von Gelände für einen zentralen Hub
- Einrichtung von dezentralen Hubs in den Städten, um von dort per Lastenrad die Feinverteilung zu übernehmen

Modul 3: Analysen zum Straßennetz im Landkreis Oberhavel

Dipl.-Ing. Volkmar Wagner

Grundsätzliche Überlegungen

Rolle des MIV im Spagat zwischen objektiven Möglichkeiten und der (v.a. politisch bestimmten) Entwicklung des Umweltverbundes:

MIV nach wie vor bedeutsam für die Alltagsmobilität im Landkreis

Rolle des Wirtschaftsverkehrs – einschl. Chancen und Risiken –

- Motorisierter Straßenverkehr auch in Zukunft essentieller Bestandteil des Mobilitäts-Mix
- aber: Zunehmende Belastung für Bewohner und Umwelt, v.a. in städtischen und suburbanen Räumen
= Grenze bereits erreicht bzw. abzusehen = Handlungsbedarf!

Problemstellung

- Ausbaustandard, Nutzungsintensität und Beanspruchung der Straßeninfrastruktur u.a. durch Verkehrsmenge, Verhältnis Personen-/Güterverkehr – einschl. Anteil Schwerlastverkehr – und gewollte Geschwindigkeit beeinflusst
- Durch zunehmende Verkehrsmengen im motorisierte Straßenverkehr geraten vorh. Verkehrsanlagen an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit

Daraus resultierende Fragestellungen:

- Genügt die vorhandene Infrastruktur den künftigen Anforderungen?
- Welche infrastrukturellen Auswirkungen hat die Verlagerung von Verkehren auf nachhaltige Mobilitätslösungen?
- Ist der Landkreis OHV auf die Aufgaben, die sich in diesem Kontext ergeben, vorbereitet?

Modul 3 – Struktur des Straßennetzes

Daten zum aktuellen Straßennetz im Landkreis OHV

149,8 km Bundesstraßen

Derzeit noch 329,6 km Landesstraßen

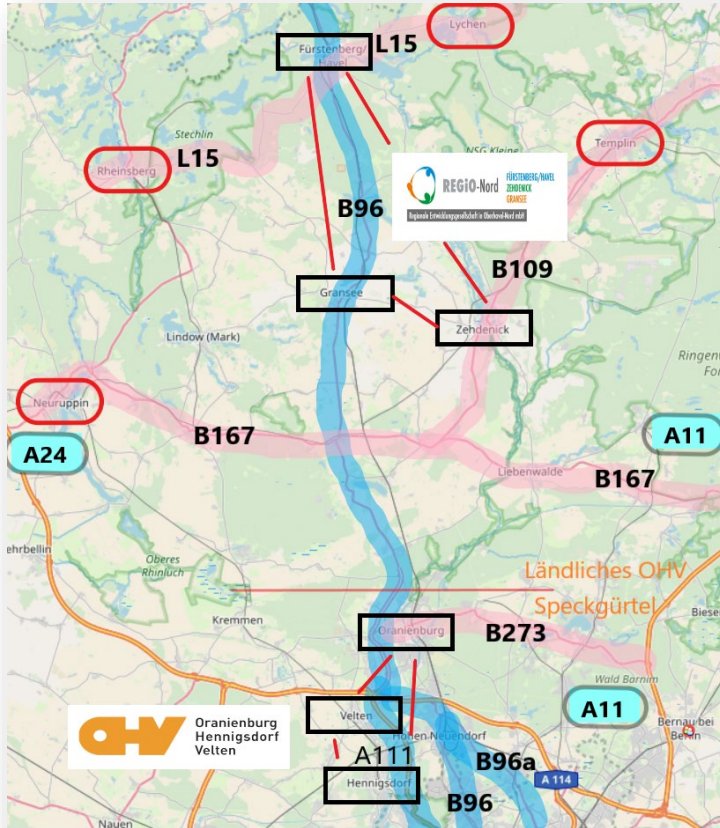
→ „Grünes Netz“ nur noch 260,5 km

**Derzeit nur 91,8 km Kreisstraßen → nach Abstufung
ausgewählter Landesstraßen (bzw. -abschnitte) künftig 161,0 km
= Zuwachs um 75% in Verantwortung des Landkreises OHV!**

Σ 571,3 km klassifizierte Straßen

Künftig 161,0 km in direkter Verantwortung des Landkreises

Modul 3 – Straßennetz: Ausgangsbedingungen Infrastruktur



Vielfältige Aufgaben in einem „zweigeteilten“ Landkreis („Ländliches OHV“ und „Speckgürtel“)

Überregionale Anbindung des Landkreises

Anbindung an die Metropole Berlin

Regionale und lokale Erschließung

Verknüpfung regionaler Strukturen (Regionaler Wachstumskern O-H-V, REGio Nord)

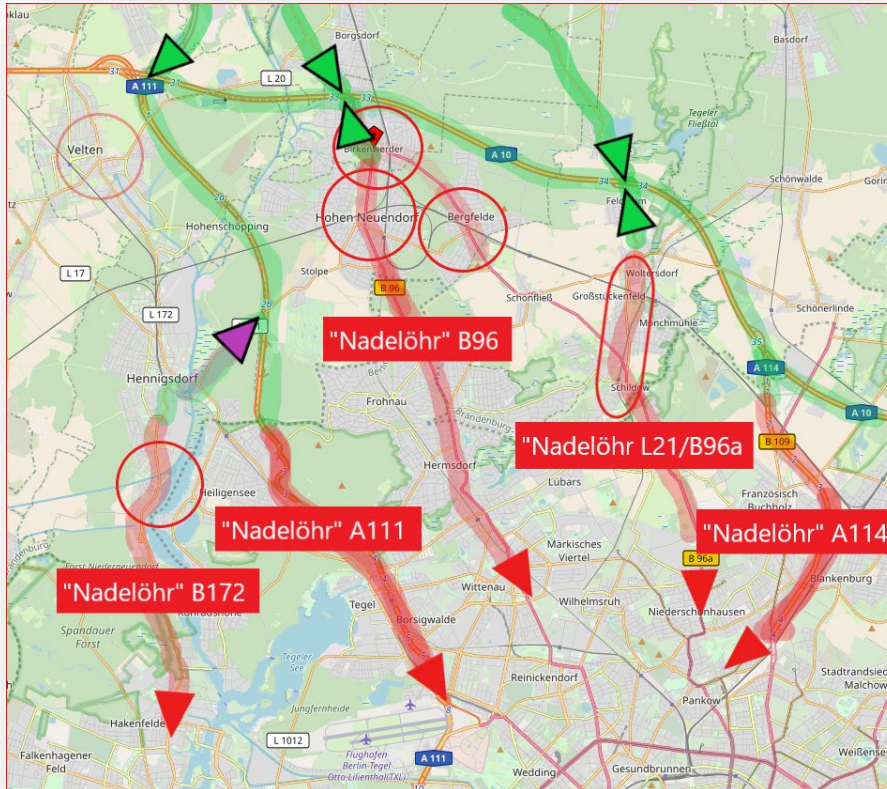
➤ Nutzung unterschiedlichster Straßeninfrastrukturen nötig

räumliche Ausrichtung

Nutzungsintensität, Ausbaustandard, Erhaltungszustand

Rechtsträgerschaft

Modul 3 – Straßennetz: Anbindung von Berlin



Quelle: www.openstreetmap.de, Bearbeitung: team red

- Anbindung an A10 i.d.R. aus den nördlich und den „autobahnnah“ südlich gelegenen Gebieten unproblematisch
 - **Kapazitätsprobleme** auf allen Verbindungen nach/von Berlin südlich des Autobahnringes
 - **Lösungen (Land Berlin!) nicht in Sicht!**
 - Zum Teil erhebliche Belastungen für Mensch & Umwelt, sofern Straßenführung innerorts erfolgt
 - **Handlungsbedarf**
- Bearbeitung im Konzept**

Modul 3 – Straßennetz: Analyse Bundesstraßen (Beispiel I)



- B96 Landesgrenze MV/Bbg. – Landesgrenze Bbg./Bln
- Straßen-Rückgrat des LK in Nord-Süd-Richtung (Länge 69,5 km im LK)
- Hochfrequentiert, aber z.T. noch mit gravierenden Ausbau- und Trassierungsmängeln
- In den Ortsdurchfahrten nördlich A10 und im Bereich südlich A11 Führung durch dicht bebaute Gebiete
- (noch) hoher Anteil des überregionalen Durchgangsverkehrs*
 - Besonders negative Auswirkungen auf Mensch & Umwelt, Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit
- (+) ab Nassenheide nordwärts Ausbau nach BVWP 2015
- Aktuelle Probleme:
 - Trassierung OU Fürstenberg/Havel / zeitliche Realisierung entsprechend Planungsstand
 - (-) für Südabschnitt keine grundsätzliche Lösung in Sicht

Modul 3 – Straßennetz: Analyse Bundesstraßen (Beispiel II)



▪ B96a Birkenwerder – Landesgrenze Bbg./Bln

• Wichtiger Berlin-Zubringer

• Hohe Verkehrsbelastung

• Führung teilweise durch dicht bebautes Gebiet (OD Birkenwerder, Bergfelde, Schildow)

➤ Dort erhebliche Beeinträchtigungen von Mensch & Umwelt (Reduzierung der Lebensqualität), eingeschränkte Nutzbarkeit, Probleme bei Verkehrssicherheit

(-) keine grundsätzliche Lösung absehbar

Aufgabenstellung für Konzept:

(Analog für B96 Süd und weitere B-Straßen)

In Abstimmung mit Anliegergemeinden Entwicklung von grundsätzlichen baulichen und verkehrsorganisatorische Lösungen

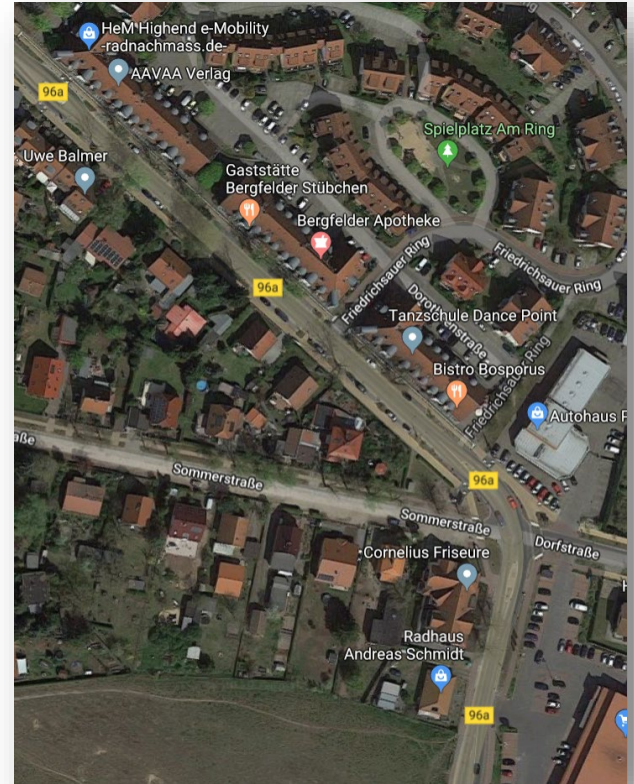
Modul 3 – Straßennetz: Analyse Bundesstraßen (Beispiel III)



B96 / B96a im „Speckgürtel“: Situationen an ausgewählten Ortsdurchfahrten

links: Birkenwerder: Einmündung
B96 – B96a im Zentrum
rechts: Bergfelde: Führung B96a
im Ortskern

Quelle: www.googlemaps.de



Modul 3 – Straßennetz: Analyse Landesstraßen (Beispiel)

▪ L21 Süd Ast A10 Mühlenbeck – Landesgrenze Bbg./Bln

- Wichtiger Berlin-Zubringer

- Hohe Verkehrsbelastung; trotz tlw. Möglichkeit der „Rückwärtsfahrt“ zur A10 und Nutzung A114

- Führung teilweise durch dicht bebauten Gebiet (OD Feldheim, Mühlenbeck, Schildow)

- Dort erhebliche Beeinträchtigungen von Mensch & Umwelt (Reduzierung der Lebensqualität), eingeschränkte Nutzbarkeit, Probleme bei Verkehrssicherheit

(-) keine grundsätzliche Lösung absehbar

Aufgabenstellung für Konzept:

(Analog der für B96 Süd und weitere B-Straßen)

In Abstimmung mit Anliegergemeinden Entwicklung von grundsätzlichen baulichen und verkehrsorganisatorischen Lösungen

Modul 4: Analysen zum Schienennetz im Landkreis Oberhavel

Dipl.-Geogr. Matthias Reichmuth/Dipl.-Ing. Volkmar Wagner

lfd. Nr.	Ausgangspunkt	Zielpunkt	ÖV-Verkehrsmittel / h:min /	MIV / h:min /	über...	Reisezeit im Vergleich zur "Konkurrenz"	
						SPNV	MIV

VON STATIONEN AN DER NORDBAHN UND DER TEMPLINER STRECKE

RegionalExpress-Halte - nur Nordbahn							
Bhf. Fürstenberg	Bhf. Gransee	RE5 00:14		00:24			58%
	Bhf. Oranienburg	RE5 00:32		01:02			52%
	Bhf. Hennigsdorf	RE5 + RB20 01:20		01:09		86%	
	Bhf. Velten	RE5 + Bus 824 01:23		01:05		78%	
	Bhf. Birkenwerder	RE5 + S1 00:49		01:07		73%	
	Berlin-Gesundbrunnen	RE5 01:05		01:29		73%	
	Berlin Hbf	RE5 01:11		01:29		80%	
Hp Dannenwalde							
Bhf. Gransee	Bhf. Oranienburg	RE5 00:18		00:39			46%
	Bhf. Hennigsdorf	RE5 + RB20 01:08		00:47		69%	
	Bhf. Velten	RE5 + Bus 824 01:11		00:44		59%	
	Bhf. Birkenwerder	RE5 + S1 00:37		00:45		82%	
	Berlin-Gesundbrunnen	RE5 00:51		01:06		77%	
	Berlin Hbf	RE5 00:57		01:07		85%	
RegionalBahn-Halte Templiner Bahn + Nordbahn							
Hp Vogelsang	Bhf. Oranienburg	RB12 00:41		00:45	L21	ca. gleich	
	Bhf. Hennigsdorf	RB12 + RB20 01:44		00:56		54%	
	Bhf. Velten	RB12 + Bus 824 01:28		00:55		62%	
	Bhf. Birkenwerder	RB12 + S1 00:54		00:52		ca. gleich	
	Berlin-Ostkreuz	RB12 01:17		01:26	B109, B167, A11	89%	
	Berlin-Gesundbrunnen	RB12 + RE5 01:20		01:14	B109, B96, A111	87%	
	Berlin Hbf	RB12 + RE5 01:28		01:17	B109, B96, A111	88%	
Hp Zehdenick-Neuhof							
Bhf. Zehdenick	Bhf. Oranienburg	RB12 00:41		00:45	L21	ca. gleich	
	Bhf. Hennigsdorf	RB12 + Bus 824 01:02		00:56		90%	
	Bhf. Velten	RB12 + Bus 824 01:19		00:55		70%	
	Bhf. Birkenwerder	RB12 + S1 00:54		00:52		ca. gleich	
	Berlin-Ostkreuz	RB12 01:17		01:26	B109, B167, A11	89%	
	Berlin-Gesundbrunnen	RB12 + RE5 01:20		01:14	B109, B96, A111	ca. gleich	
	Berlin Hbf	RB12 + RE5 01:28		01:11	B109, B96, A111	81%	

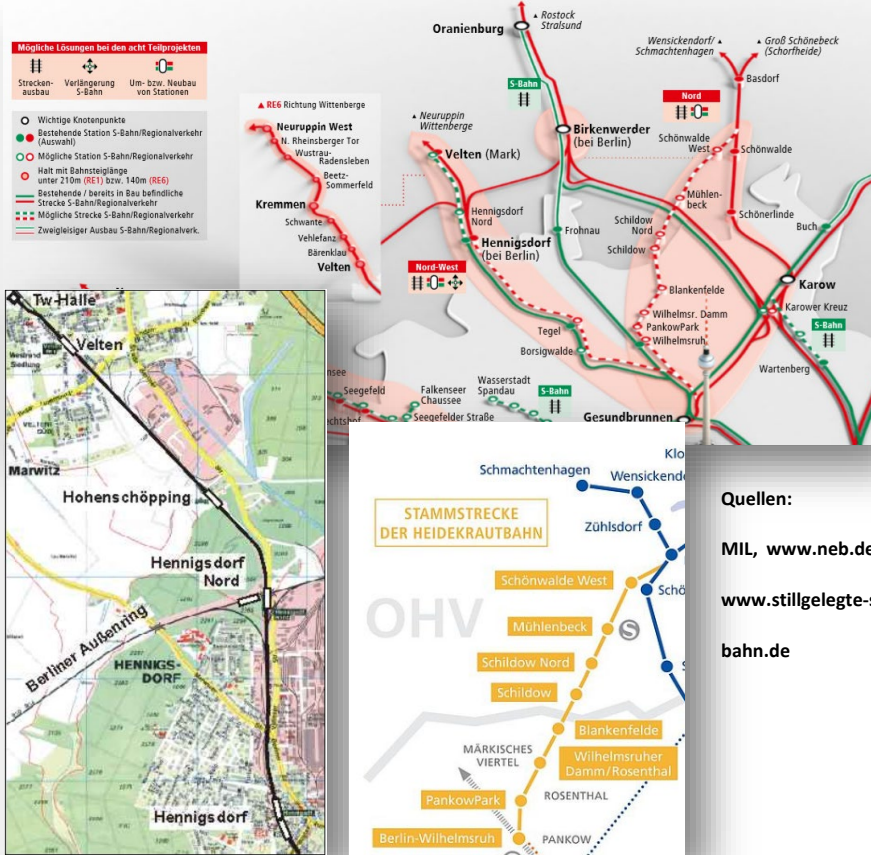
Reisezeitvergleich SPNV – MIV (Auszug)

Von der Nordbahn, aber auch von der Templiner Strecke

- sind i.d.R. Bahnhöfe in OHV und Berlin mit dem ÖV schneller oder etwa gleichschnell erreichbar
- bestehen Reisezeit-Defizite für den ÖV in Richtung Regionaler Wachstumskern O-H-V → Lösung?
- ist sowohl der Berliner Westen und das Zentrum, als auch der Osten gut per ÖV zu erreichen

➤ Gute Voraussetzung für nachhaltige Mobilität

Modul 4 – Schienennetz: Infrastruktur Strecken



Strategische Entwicklung der Bahn-Infrastruktur i2030 beinhaltet die für OHV essentiellen Projekte

Kremmener Bahn (S-Bahn-Verlängerung Hennigsdorf – Velten, RB-Trasse Hennigsdorf – Bln.- Gesundbrunnen)

Wiederherstellung der Stammstrecke der „Heidekrautbahn“ Abzw. Schönwalde – Bln.- Wilhelmsruh

➤ Weitere 5 (?) Stationen verbessern die Erreichbarkeit des Landkreises und den Anschluss von Berlin per Bahn

➤ Prüfung der Sinnhaftigkeit zusätzlicher S-Bahn-Stationen (Hennigsdorf-Nord, Velten-Süd, Hohenschöpping)

Modul 4 – Schienennetz: Reaktivierung von Strecken in OHV?



rot/hellrot = im SPNV bediente Strecken in OHV / im weiteren nördlichen Brandenburg
 blau /hellblau = Strecken, deren Infrastruktur noch (weitestgehend) erhalten ist
 violett = Strecken, deren Infrastruktur nicht mehr vorhanden ist

1. **Fürstenberg/Havel – Lychen – Templin:**
Abbestellung SPNV 1996; jetzt Draisinenbahn
2. **Stechlinseebahn Gransee – Neuglobsow:** Demontage 1945 bzw. Abbau nach Einstellung Großwoltersdorf – Gransee 1969; teilw. noch vorhanden, teilw. jetzt Radweg
3. **Zühlsdorf – Liebenwalde (NEB) :** Einstellung SPNV 1998, prov. stillgelegt. PBV-Potenzialanalyse für NEB liegt vor (04/2019) → Reaktivierung?!
4. **Schmachtenhagen – Fichtengrund (Nordbahn):** Infrastruktur bis heran an Nordbahn noch vorhanden; eventuelle Einbindung dort aber kompliziert (ESTW-Ausstattung 2018)
→ **Reaktivierung Güterverkehr?**
5. **Oranienburg – Eden – Kremmen (- Nauen):** Einstellung des Gesamtverkehr 1969. Abbau bis auf Teilstück (Kremmen – Germendorf = Draisinenverkehr). *BI für Wiederaufbau*
6. **„Heinkelbahn“ Abzw. Eden – Velten:** Demontage

lfd. Nr.	Station	Linie(n)	Bahnsteig - /tlw. mehrere Bstg./	
			Länge /m/	Höhe /cm/
Nordbahn				
1	Fürstenberg/Havel	RE5	224 / 224 / 150	30 / 30 / 30
2	Dannenwalde	RE5	140 / 140	55 / 76
3	Gransee	RE5	210,5 / 210,9	76 / 76
4	Löwenberg	RE5 RB12 / RB54	140 / 140 / 140	55 / 55
5	Grüneberg	RB12	140 / 140	55 / 55
6	Nassenheide	RB12	140 / 140	55 / 55
7	Sachsenhausen	RB12	140 / 140	55 / 55
8	Oranienburg (Fernverkehrshalt!)	RE5 RB12 / RB20	240 / 240 / 280 / 280	76 / 76 / 76 / 76
9	Lehnitz	S1	270 / 270	96 / 96
10	Borgsdorf	S1	160 / 160	103 / 103
11	Birkenwerder	S1	187 / 187	103 / 103
12	Hohen Neuendorf	RB20 S1 / S8	153,5 / 152,7	96 / 96
13	Hohen Neuendorf	S1 / S8	157 / 157	103 / 103
Templiner Strecke				
13	Vogelsang	RB12	143	30
14	Zehdenick-Neuhof	RB12	100	55
15	Zehdenick		100	55
16	Bergsdorf		100	55
BAR				
17	Hohen Neuendorf/West	RB20	162	103
18	Bergfelde	S8	180 / 180	96
Kremmener Bahn				
19	Beetz-Sommerfeld	RE6	100	96
20	Kremmen	RE6 RB55	100 58	76 76
21	Bärenklau	RB55	50	76
22	Schwante	RB55	50	76
23	Vehlefanz	RB55	50	76
24	Hennigsdorf	RB20 RE6 + RB55 S25	140 / 160 121 / 125 117 / 135	76 / 76 76 / 76 103 / 103

Eingesetzte Fahrzeuge

RE5: 4-teilige Dosto-Züge (mit Ellok oder Twindexx-Vario-Tw), L= 136,4 + Lok bzw. 133,7 m

➤ Auf Linie RE5 vorh. Bahnsteiglängen 140 m für dringend notwendige Kapazitätserweiterung (6-Wagen-Züge!) nicht ausreichend!!!

• **RE6 / RB55:** Diesel-GTW (auf RE6 in Doppeltraktion), L= 40,9 m bzw. 2 x 40,9 m = 81,8 m

• **RB12:** dreiteilige Diesel-Talent-Tw L= 48,4 m (tlw. in Doppeltraktion)

• **RB20:** vierteilige Talent-E-Triebzüge, L 66,9 m

➤ Für übrige Linien vorh. Bahnsteiglängen derzeit ausreichend

➤ (Thema Barrierefreiheit im Konzept (h = 30 cm) noch gesondert zu betrachten!)



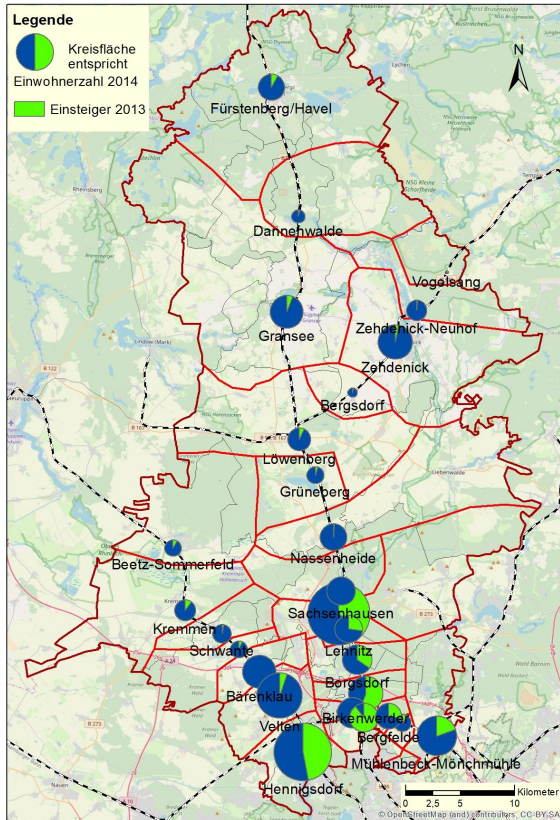
Einzugsbereiche der Stationen

Bezugsgröße sind Pendler nach Berlin,
potenzielle Bahn-Nutzer einschl. P+R- und
B+R-Kunden

Zühlsdorf und Wensickendorf wegen
schlechter Anbindung (2-Stunden-Takt und
Umsteigezwang) und Alternativen in
Reichweite (Oranienburg oder Mühlenbeck-
Möchlühle) nicht als P+R-Ziel betrachtet,
Schmachtenhagen auch nicht.

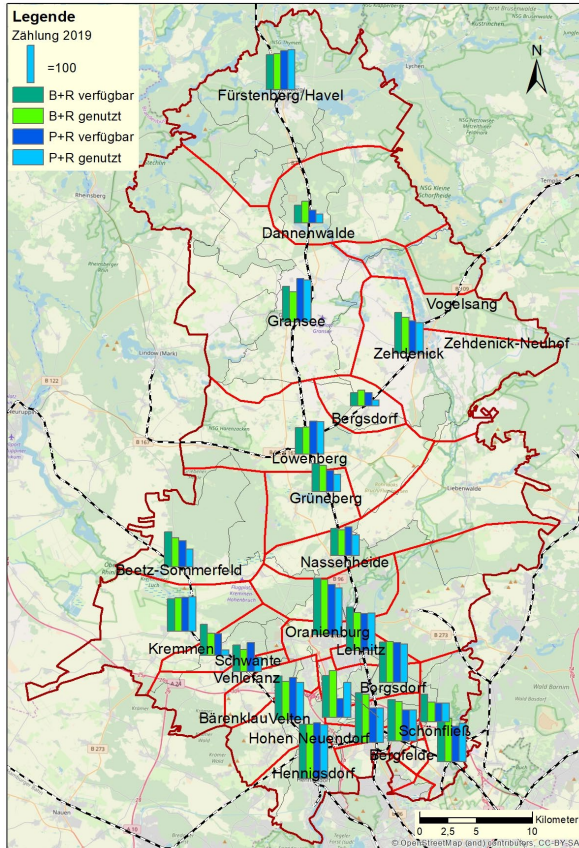
Teile von Glienicke (Mühlenbecker Land)
liegen auch im Einzugsbereich der Berliner S-
Bahn-Stationen Frohnau und Hermsdorf

Modul 4 – Schienennetz: Einzugsbereiche für Zubringerverkehr



Einwohner nach Einzugsbereichen

- Bhf. Oranienburg (31.400 Ew.) und Hennigsdorf mit meisten Einwohnern im Einzugsbereich, Bergsdorf und Vogelsang (80 Ew.) mit den wenigsten Einwohnern (2014)
- Die Einsteigerzahlen, die vom VBB für 2014 und S-Bahn 2012 vorliegen, stehen zu den Einwohnerzahlen in sehr unterschiedlicher Relation
- Enthalten sind allerdings auch Umsteiger und Zielverkehr, daher eingeschränkte Aussagekraft
- Grundtendenz: Einwohner der dünn besiedelten ländlichen Einzugsbereiche nutzen die Züge seltener



P+R und B+R

- An den meisten Stationen bestehen bereits Angebote für P+R und B+R
- Vollerhebung von 14.08.-10.09.2019 an Normalverkehrstagen (Di-Mi-Do, Schultag, keine Baustelle) zu Angebot und Nachfrage P+R und B+R
- Unterschiedliche Qualität der Anlagen
- 6 Stationen ohne P+R-Angebot, 9 Stationen mit Überlastung bzw. Auslastung über 95 %
- 4 Stationen ohne B+R-Angebot, 10 Stationen mit Überlastung der Fahrradständer
- Nächster Arbeitsschritt: Berechnung Einsteigerpotenzial und Potenzial Zubringerverkehr, das noch erschlossen werden kann

Analysen zum Wasserstraßennetz im Landkreis Oberhavel

Dipl.-Ing. Volkmar Wagner

Modul 5 – Wasserstraßen: Grundlagen - Rechtsträgerschaft (1)

Bund (WSA) zuständig für das Netz der Bundeswasserstraßen:

Bundeswasserstraßen haben Bedeutung für den Güterverkehr, werden (v.a. abschnittsweise) von der Fahrgastschifffahrt genutzt und/oder erfahren intensive wassertouristische Nutzung.

Im Landkreis Oberhavel:

- **Oder-Havel-Kanal (einschl. Oranienburger Gewässer + Veltener Stichkanal)**
 - Große Bedeutung für Binnenschifffahrt (Güterverkehr, tlw. Fahrgastschifffahrt)
 - Nutzung durch Wassertourismus nur mit Sportbootführerschein – daher im Vergleich zu anderen Gewässern Nutzungseinschränkung für Großteil der „Freizeitschiffer“

Modul 5 – Wasserstraßen: Grundlagen - Rechtsträgerschaft (2)

- **Obere Havel-Wasserstraße (und angrenzende Gewässer)**
 - Große Bedeutung für Wassertourismus – attraktive Tourismusregion mit guter Infrastruktur
 - Geringe Bedeutung für Binnenschifffahrt (kein Güterverkehr, geringe Nutzung durch regionale Fahrgastschifffahrt + selten kl. Flusskreuzfahrtschiffe)
- **Havelkanal**
 - Vorrangige Nutzung durch Binnenschifffahrt
 - keine touristische Infrastruktur – für Wassertourismus eher „Transit“-Strecke

Modul 5 – Wasserstraßen: Grundlagen: Rechtsträgerschaft (3)

Land (bzw. künftig auch KAG/Zweckverbände) zuständig für die übrigen Wasserstraßen:

Diese Wasserstraßen erfahren mehr oder weniger intensive wassertouristische Nutzung, werden (v.a. abschnittsweise) von der Fahrgastschiffahrt genutzt und haben keine Bedeutung für den Güterverkehr

Im Landkreis Oberhavel:

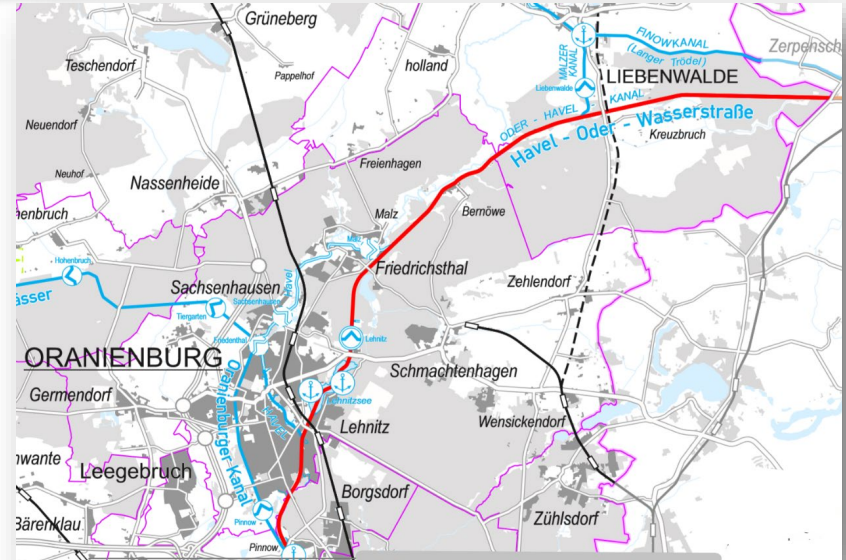
- **Ruppiner Kanal (als Teil der Ruppiner Gewässer)**
 - Anteilige Länge im Landkreis ca. 14,7 km
 - Schleusen: Hohenbruch, Tiergarten – **mittelfristig Sanierungsbedarf; Frage des Betreibers zu lösen.**
Friedenthal – **Wiedererrichtung geplant**
 - Uferbefestigungen größtenteils sanierungsbedürftig – **Handlungsbedarf!**
- **„Sonderfall“ Finowkanal (Langer Trödel)**
 - **Derzeit noch „Sonstige Binnenwasserstraße des Bundes“ – Übergabe in kommunale Hand (Ämter & Kommunen entlang des Kanals) im Abstimmungsprozess**
 - Anteilige Länge im Landkreis ca. 6,2 km
 - Sehr gute wassertouristische Infrastruktur – z.T. neu errichtet – in Liebenwalde

Modul 5 – Wasserstraßen: Wassertourismus



Quelle: Bearbeitung: Projektteam

„Nutzungs-missing-link“
 zwischen den
 Wassersportrevieren



Auf den Bundeswasserstraßen, die ganz oder teilweise im Kreisgebiet verlaufen

- **Oder-Havel-Kanal**, einschl. Oranienburger Kanal und Havel im Stadtgebiet Oranienburg und Veltener Stichkanal
- Obere Havelwasserstraße einschl. Wentow-, Templiner und Lychener Gewässer
- Havelkanal

besteht auf den **rot** markierten Abschnitten Sportboot-Führerscheinpflcht!

Modul 5 – Wasserstraßen: Wassertourismus

Wasserwege in Oranienburg



Neubau der Schleuse Friedenthal

stellt das Wasserstraßenkreuz Oranienburg wieder her
bindet die wassertouristische Infrastruktur Oranienburgs
perfekt in das WIN-Netz ein

bietet künftig wieder eine attraktive Verbindung zu den
Ruppiner Gewässern



Modul 5 – Wasserstraßen: Binnenschifffahrt (1)

Güterverkehr

Möglichkeiten der Steigerung des Anteils der Binnenschifffahrt ggü. anderen Verkehrsträgern noch nicht ausgeschöpft

(-) Infrastrukturelle Probleme

- Ausbau Oder-Havel-Kanal für 2-lagigen Containerverkehr noch nicht abgeschlossen
- Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße (LK BAR) erforderlich (Nötig für Unabhängigkeit vom Wasserstand der Oder)

(-) Wirtschaft noch zu stark auf Straßengüterverkehr fixiert

(+) nennenswerte – verlagerungsfähige – Gütermengen in West-Ost-Richtung und von/nach Berlin vorhanden (z.B. nicht zeitkritische Transporte, wie Kies aus Polen, Stammholz, Holzschnitzel)

Findet derzeit nur auf dem Oder-Havel-Kanal statt

(+) dort aber bereits tlw. leistungsfähige Hafeninfrastruktur vorhanden (auch für intermodale Verkehre):

- in OHV: Hafen Velten, Stahlwerk Hennigsdorf
- im Landkreis BAR Hafen Eberswalde

➤ Nachhaltige Lösungen scheinen denkbar – Untersuchung im Projekt

Modul 5 – Wasserstraßen: Binnenschifffahrt (2)

▪ Fahrgastschifffahrt

• Aktuell Anteil der Fahrgastschifffahrt bezogen auf den Gesamtverkehr relativ gering

- Derzeit ausschließlich im Urlauber- und Ausflugsverkehr im Einsatz
 - Regionale Fahrgastschiffahrtsunternehmen mit Linien- und Charterverkehr in Hennigsdorf, Oranienburg und Fürstenberg/Havel
 - Geringer Anteil von Flussfahrgastschiffen (größere Einheiten in der Region Berlin - Potsdam, die ab und zu auch den Oder-Havel-Kanal befahren, kleine Einheiten auf der Oberen Havel-Wasserstraße)
- Chance der Etablierung von Linienverkehren (= als Verlagerungspotenzial z.B. vom MIV) äußerst gering

• Möglichkeit des Einsatzes energiesparender nachhaltiger Antriebe

- Im Vergleich zum Boottourismus hier prinzipiell eher realisierbar (Wasserstoff- bzw. Elektroantrieb)
- Im Boottourismus eigentlich nur aufgrund restriktiver Nutzungsbestimmungen für bestimmte Gewässer oder bei veränderten gesamtgesellschaftlichen Randbedingungen denkbar /"E-Auto – Effekt"/ bzw. im Charterboot-Betrieb denkbar

➤ **Idee: Zubringerverkehr Zehdenick <> Ziegeleipark mit Erlebnischarakter?**

➤ Nachhaltige Lösungen scheinen denkbar – Untersuchung im Projekt

Analysen zur Anbindung des Landkreises Oberhavel an den Luftverkehr (Bestand und Veränderung nach Eröffnung BER)

Dipl.-Ing. Axel Quanz

Modul 6 – Luftverkehr: Aufgabenstellung

- **I. Darstellung heutiger Anbindungsmöglichkeiten des Landkreises Oberhavel an die Flughäfen TXL & SXF**

- **II. Einordnung in einen Vergleich zu Best-Practice-Beispielen aus Europa & Bewertung**

- III. Zukünftige Pläne des VBB für die Anbindung an den neuen Flughafen BER**

Modul 6 – Luftverkehr: Gliederung

Vorbemerkung: Für die vereinfachte Darstellung und den Vergleich mit der Vergleichbarkeit anderer Flughäfen wurde hier das Mittelzentrum Oranienburg stellvertretend für den gesamten Landkreis ausgewählt.

Heutige Anbindung Oranienburgs

- Flughafen Tegel TXL
- Flughafen Schönefeld SXF

Oranienburg im Europäischen Vergleich

- Flughafen München MUC
- Flughafen Kopenhagen-Kastrup CPH

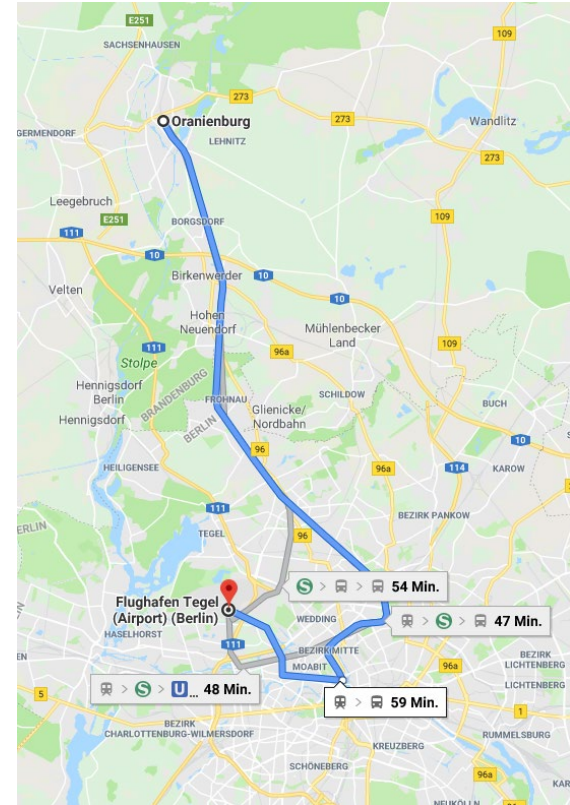
Flughafen Stockholm/Arlanda ARN

Pläne des VBB für die Zukunft: Flughafen Berlin Brandenburg BER

Modul 6 – Luftverkehr: Heutige Anbindung Oranienburgs: Flughafen Tegel

S1, RE5 oder RB20 in Kombination mit:

- Bahnlinien: S8, S42, S25, S5, U8
- Buslinien: TXL, X21, X9, M21, 128, 122
- **Fahrdaten**
 - 47min – 59min Fahrzeit
 - 1-3x Umsteigen
 - Taktung: ca. alle 20min
 - 3,40€ Reisekosten



Quelle: Google Maps, Bearbeitung: Projektteam

Modul 6 – Luftverkehr: Heutige Anbindung Oranienburgs: Flughafen Schönefeld

S1, RE5, RB12 oder RB20

in Kombination mit:

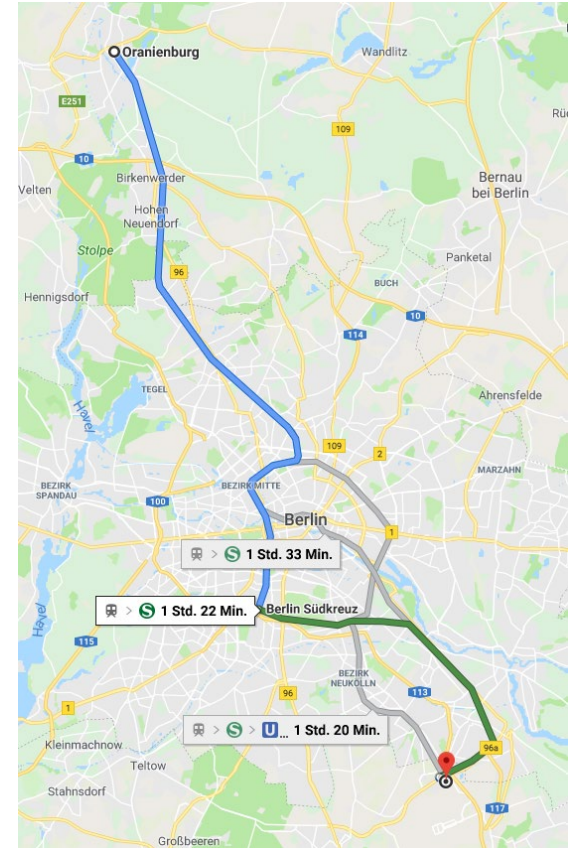
- Bahnlinien: S8, S45, S41, S75, U7, RB14, RE7
- Buslinien: X7, 164
- Fahrdaten

1h 20min – 1h 33min Fahrzeit

1-3x Umsteigen

Taktung: ca. alle 20min

3,40€ Reisekosten



Modul 6 – Luftverkehr: europäischer Vergleich (Gliederung)

Heutige Anbindung Oranienburgs

- Flughafen Tegel TXL
- Flughafen Schönefeld SXF

Anbindung Oranienburgs im Europäischen Vergleich

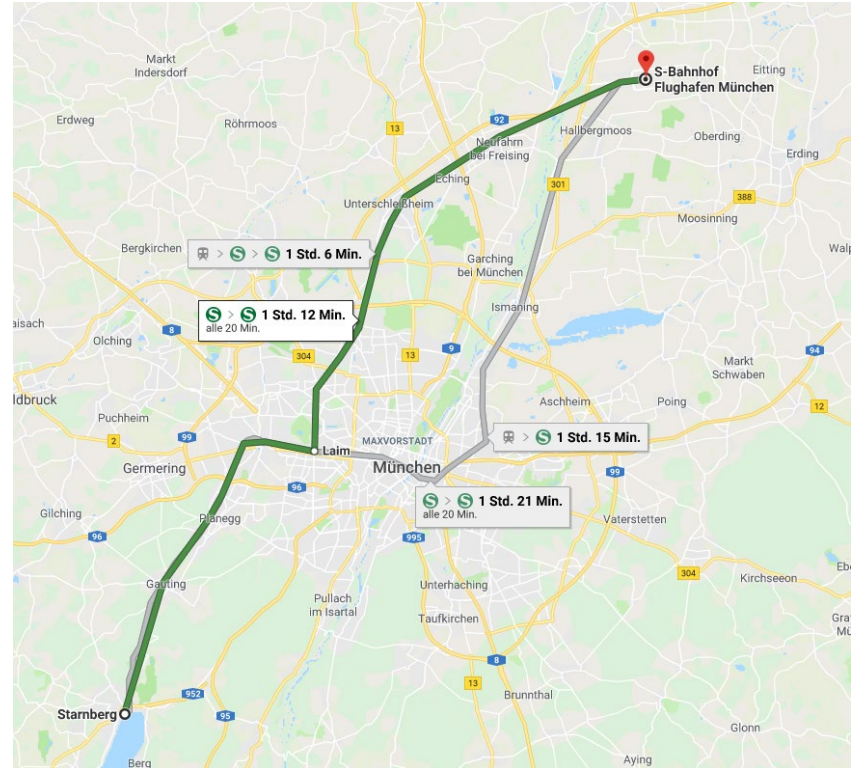
- Flughafen München MUC
- Flughafen Kopenhagen-Kastrup CPH
- Flughafen Stockholm/Arlanda ARN

Pläne des VBB für die Zukunft

- Flughafen Berlin Brandenburg BER

Beispiel: *Starnberg* bei München

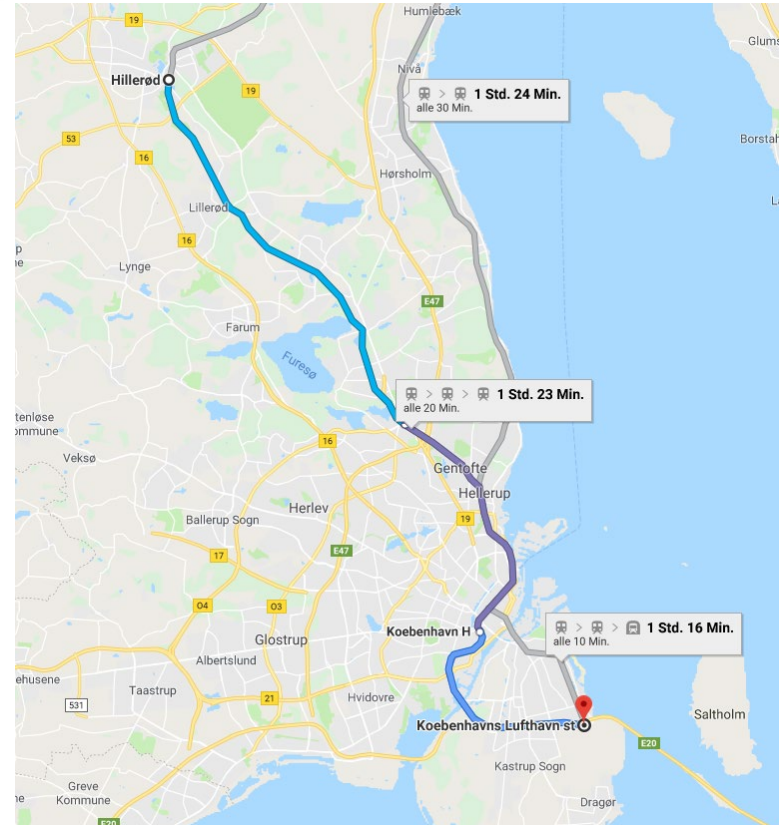
- **Fahrdaten**
 - Schienenverkehr
 - 1h 12min Fahrzeit
 - 1x Umsteigen
 - Taktung: alle 20min
 - 11,60€ Reisekosten



Quelle: Google Maps, Bearbeitung: Projektteam

Beispiel: *Hillerød bei Kopenhagen*

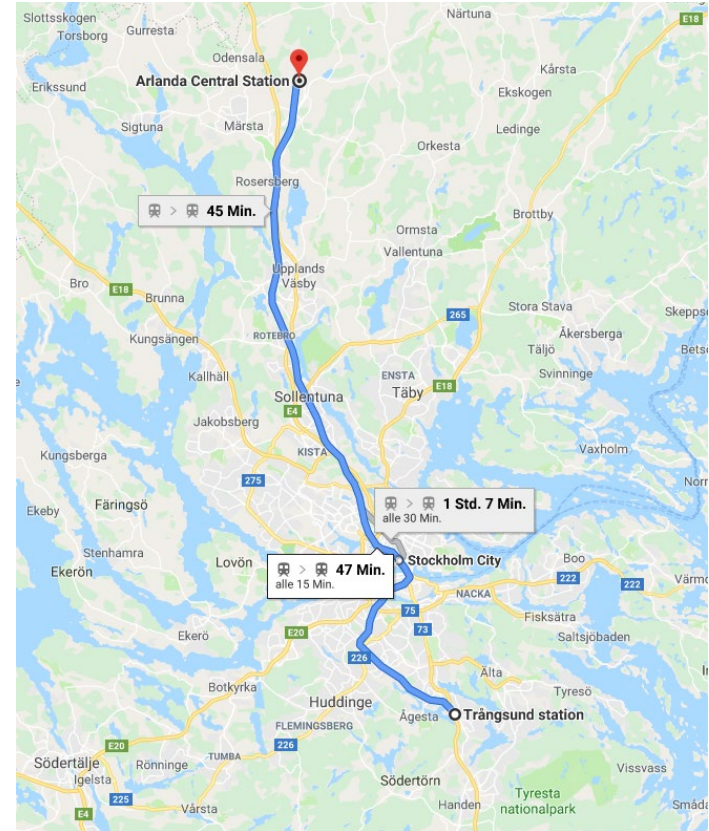
- **Fahrdaten**
 - Schienenverkehr
 - 1h 13min Fahrzeit
 - 2x Umsteigen
 - Taktung: alle 10min
 - 13,40€ Reisekosten



Quelle: Google Maps, Bearbeitung: Projektteam

Beispiel: *Trångsund bei Stockholm*

- **Fahrdaten**
 - Schienenverkehr
 - 47min Fahrzeit
 - 1x Umsteigen
 - Taktung: alle 15min
 - 31,70€ Reisekosten



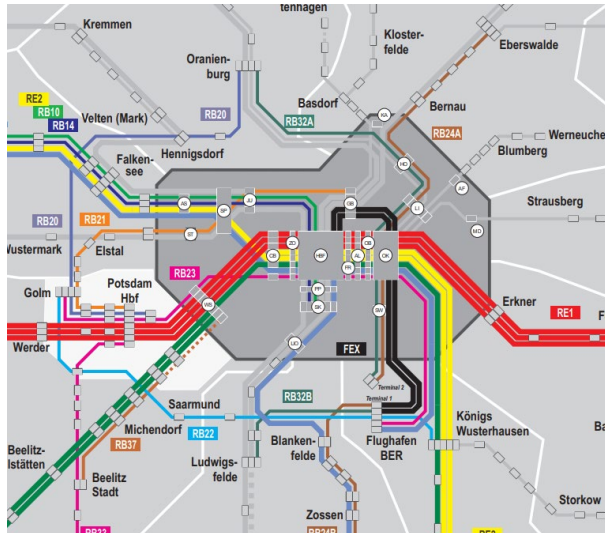
Modul 6 – Luftverkehr: Oranienburg im Europäischen Vergleich

Mittelzentrum	Flughafen	Verkehrsmittel	Entfernung in Zeit	Kosten in Euro	Umsteigen	Taktfrequenz
Oranienburg	TXL	S1 - Bus M21 - Bus 128	54min	3,40	2	alle 20 Minuten
Oranienburg	TXL	S1 - S42 - Bus TXL	1h 2min	3,40	2	alle 40 Minuten
Oranienburg	TXL	RE5 - S42 - Bus TXL	47min	3,40	2	alle 60 Minuten
Oranienburg	SXF	RB12 - S8 - Bus 164	1h 12min	3,40	2	alle 60 Minuten
Oranienburg	SXF	S1 - RB14 oder RE7	1h 31min	3,40	1	alle 20 Minuten
Oranienburg	SXF	RE5 - S45	1h 12min	3,40	1	alle 60 Minuten
Starnberg, München	MUC	Schienenverkehr	1h 12min	11,60	1	alle 20 Minuten
Bad Nauheim, Frankfurt	FRA	Schienenverkehr	57min	8,60	1	alle 60 Minuten
Euskirchen, Köln	CGN	Schienenverkehr	1h 5min	7,38	1	alle 30 Minuten
Zekeriyaköy, Istanbul	IST	Bus	1h 34min	0,70	0	alle 1h 20 Minuten
Zekeriyaköy, Istanbul	IST	Bus	2h 36min	3,60	2	alle 30 Minuten
Wil, Schweiz	ZRH	Schienenverkehr	33min	9,30	0	alle 30 Minuten
Driebergen-Zeist, Niederlande	AMS	Schienenverkehr	47min	11,40	0	alle 30 Minuten
Driebergen-Zeist, Niederlande	AMS	Schienenverkehr	53min	11,40	1	alle 30 Minuten
Hatfield, UK	LHR	Schienenverkehr	1h 34min	16,80	1	alle 30 Minuten
Trångsund, Schweden	ARN	Schienenverkehr	47min	31,70	1	alle 15 Minuten
Hillerød, Dänemark	CPH	Schienenverkehr	1h 13min	13,40	2	alle 10 Minuten

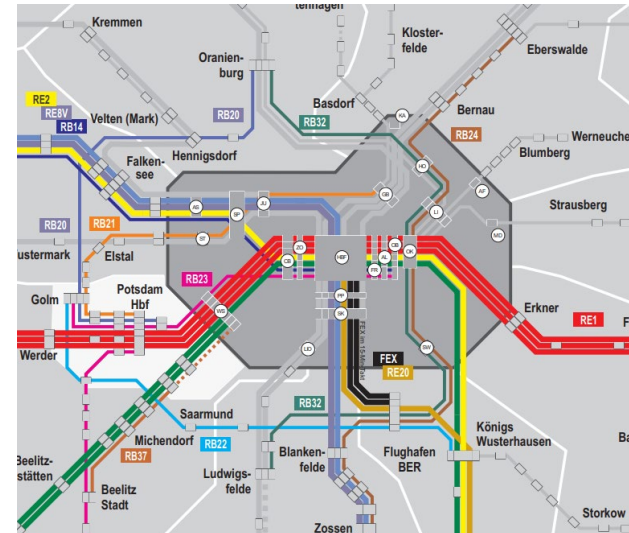
Modul 6 – Luftverkehr: Pläne des VBB für die Zukunft

VBB Projekt i2030

neue Linie **RB32** verbindet Oranienburg ab **2022** über Ostkreuz **stündlich & direkt** mit dem BER



Verbindung ab
2022



Verbindung ab
2025

Bestandsaufnahme und erste Analysen zum Rad- und Fußverkehr im Landkreis Oberhavel

Dipl.-Ing. Axel Quanz

Modul 7 – Fuß- und Radverkehr: bisheriges Vorgehen

- Analyse der vorliegenden Unterlagen
- Durchsprache mit der Projektleitung des LK Oberhavel
- Entwicklung von Handlungsschwerpunkten

- Hier: schwerpunktmäßige Darstellung der Situation im Radverkehr

Modul 7 – Fuß- und Radverkehr: Berücksichtigte Unterlagen

- Auswertung der Fahrradzählstellen Fürstenberg und Lehnitz
- Übersicht Rad- und Fußwege an Landesstraßen
- Neubewertung der Radwegebedarfsliste an Landesstraßen:
Schreiben LK Oberhavel vom 30.05.2017
- Übersicht Radwege an Bundesstraßen
- Neubewertung der Radwegebedarfsliste an Bundesstraßen:
Schreiben LK Oberhavel vom 27.05.2017
- Karte Radfernwege, regionale Radwege und Wanderwege
(Print)
- Skizze Fahrradschnellwege, Stand: 05/2017
- Kreisentwicklungskonzept, Aktualisierung 2012 der 1.
Fortschreibung
- Unterhaltungskonzept für fünf touristische Radwege

Modul 7 – Fuß- und Radverkehr: Ziele (aus KEK, gekürzt)

- Ziel der Radverkehrsentwicklung ist, auch längere Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen.
- Fußgänger- und Fahrradverkehr sollen dazu beitragen, die Umwelt zu entlasten und die touristische Entwicklung zu fördern.
- Innerhalb der Siedlungsbereiche soll der Rad- und Fußverkehr große Teile des MIV ersetzen.
- Außerhalb der Siedlungsbereiche sollen Radwege gezielt abseits stark befahrener Straßen geführt werden.
- Touristisch bedeutsame Landschaftsräume sind durch Radwegenetze zu erschließen.
- Im gesamten Landkreis soll eine überörtliche Vernetzung der Wege angestrebt werden.

Modul 7 – Fuß- und Radverkehr: Handlungsschwerpunkte (1)

Radwege an Bundesstraßen

Realisierung durchgehender, straßenbegleitender Radwege entlang der B96 und der B167

Radwege an Landesstraßen

Realisierung durchgehender, straßenbegleitender Radwege an allen Landesstraßen

Ortsdurchfahren

Realisierung von radverkehrsgerechten Ortsdurchfahrten im Sinne von Lückenschlüssen

Ortsumfahrungen

Keine Priorisierung der Realisierung von Radverkehrsanlagen

Modul 7 – Fuß- und Radverkehr: Handlungsschwerpunkte (2)

Querverbindungen der Radwege im Landkreis:

Realisierung tangentialer und attraktiver Verbindungen für die folgenden Relationen:

Fürstenberg – Rheinsberg – Templin

Gransee – Zehdenick

Velten – Hennigsdorf - Oranienburg (östlich weiter bis Bernau)

Neuruppin – Löwenberg – Liebenwalde – Eberswalde (B167)

Radschnellwege:

Realisierung von 4 Radschnellverbindungen zwischen dem Landkreis Oberhavel und dem Land Berlin mit Anschluss an das geplante Netz Berliner Radschnellwege :

Velten-Hennigsdorf-Berlin Spandau (16 km)

Oranienburg-Berlin Tegel (21 km)

Hohen Neuendorf – Berlin Reinickendorf (entlang B96)

Mühlenbeck – Berlin Mitte (18 km)

Modul 7 – Fuß- und Radverkehr: Handlungsschwerpunkte (3)

Vernetzung der Radwege

Es soll angestrebt werden, dass Radwege kreisgrenzüberschreitend geplant und realisiert werden. Dies gilt auch für die Anschlüsse an das Berliner Radwegenetz.

Verknüpfung Radverkehr und ÖPNV

Erweiterung des Angebotes an (zugangsgesicherten)
Fahrradabstellanlagen an wichtigen ÖPNV-Stationen (SPNV und Bus).
Realisierung einer geeigneten Förderrichtlinie des Landkreises.

Touristische Radwege

Ertüchtigung des bestehenden, gut ausgebauten Netzes von touristischen Radwegen und Realisierung von erforderlichen Lückenschlüssen auf der Basis des vorliegenden Unterhaltungskonzepts und mit zusätzlicher Berücksichtigung der Route „Rund um Berlin“. Keine Priorisierung des Neubaus von weiteren touristischen Radrouten.

Modul 7 – Fuß- und Radverkehr: Handlungsschwerpunkte (4)

Elektromobilität

Förderung der Nutzung von Pedelecs für das Radfahren auf längeren Strecken, insbesondere für Berufspendler, durch geeignete Infrastruktur und attraktive Angebote.

Betriebliches Mobilitätsmanagement und berufliches Pendeln

Förderung des Radverkehrs durch Beratung, Konzepte, Förderung und Anreize und für das betriebliche Mobilitätsmanagement.

Innenstadtbereiche

Realisierung des Vorrangs der Verkehrsträger des Umweltverbundes in den Innenstadtbereichen. Schaffen der Voraussetzungen dafür, dass möglichst große Teile von Kurier- und Expresslieferungen durch Lastenräder realisiert werden.

World-Café

Vier Diskussionsforen im World-Café-Format

Ziel des World-Cafés ist, mit professioneller Anleitung verschiedene Sichtweisen auf ein Thema zu diskutieren, zu hinterfragen und so gemeinsam Problemstellungen anzugehen.

Mit einer Einführung und den passenden Fragen wird versucht, die Teilnehmer in ein konstruktives Gespräch miteinander zu bringen – zu Themen, die für die Teilnehmer relevant sind

Ablauf des World-Cafés:

Jeder Tisch hat einen Gastgeber, der in das jeweilige Thema einführt und Fragen zum Thema stellt.

Die Teilnehmer stehen oder sitzen im Raum verteilt an Tischen, die mit weißen, beschreibbaren Papierdecken und Stiften bzw. Markern ausgestattet sind.

Die „Gastgeber“ an den Tischen sorgen für die inhaltliche Verknüpfung der Erkenntnisse aus den unterschiedlichen Diskussionsrunden.

Alle 15 Minuten wird der Diskussionstisch gewechselt.

World-Café

Themen des World-Cafés (Nordkreis):

1. SPNV/ÖPNV (Leitung Dr. Johannes Theißen)
2. Erreichbarkeit/Mobilität im ländlichen Raum (Leitung Klaus Klöppel)
3. Radverkehr (Leitung Axel Quanz)
4. Verkehrsvermeidung (Leitung Antje Merschel)

Themen des World-Cafés (Südkreis):

1. SPNV/ÖPNV (Leitung Volkmar Wagner)
2. Verkehrsmittelwahl (Leitung Dr. Bodo Schwieger)
3. Radverkehr (Leitung Dr. Katja Hericks)
4. Verkehrsvermeidung (Leitung Dr. Johannes Theißen)

World-Café, Nordkreis: Thementisch 1: SPNV/ÖPNV

Kurzvorstellung infrastruktureller Voraussetzungen im Landkreis
(Schienennetz, ÖPNV-Netz, Erreichbarkeit)

„Brisante“ Fragen als Auslöser eines konstruktiven Dialogs - zum
Beispiel:

**Ausbau Infrastruktur Bahn, Wiederinbetriebnahme
stillgelegter Strecken, S-Bahn-Ausbau**

**Busnetz zur Erschließung des ländlichen Raums (Taktung,
Betriebszeiten)**

Verknüpfung Bus – Schiene

World-Café Nordkreis: Thementisch 2: Mobilität ländlicher Raum

Grundgedanke: Sicherstellung der Erreichbarkeit des ländlichen Raumes, Gewährung Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger

„Brisante“ Fragen für den konstruktiven Dialog - z. B.:

Was leistet der ÖPNV zur Erreichbarkeit in der Zukunft – neue Mobilitätsformen (autonome Shuttle etc.)

Welche Rolle spielt der Autoverkehr in der Zukunft im ländlichen Raum?

World-Café Nordkreis: Thementisch 3: Radverkehr

Grundgedanke: Weniger emittierender Verkehr durch Förderung nachhaltiger Mobilität

„Brisante“ Fragen für den konstruktiven Dialog - z. B.:

Wie kann der Radverkehrsanteil auch im ländlichen Raum gefördert werden?

Ausbau des Radwegenetzes (RSW, Fahrradstraßen)

Bessere Verknüpfung SPNV/ÖPNV mit Radverkehr (z.B. sichere Fahrradabstellanlagen an SPNV-Stationen und Bushaltestellen)

World-Café Nordkreis: Thementisch 4: Verkehrsvermeidung

Veränderung der Mobilität und der Städte sowie des persönlichen Mobilitätsverhaltens

Fragen als Auslöser eines konstruktiven Dialogs - zum Beispiel:

Wir können wir die Zahl der Autofahrten reduzieren?

Digitalisierung: Wege sparen durch Online-Banking, Telemedizin, Online-Portale der Behörden, mobile Angebote vor Ort usw.

Kann die Planung des Kreises das Mobilitätsverhalten beeinflussen?

Wie leben wir 2040 und wie sind wir dann mobil?

World-Café Südkreis: Thementisch 1: SPNV/ÖPNV/Straße

Kurzvorstellung infrastruktureller Voraussetzungen im Landkreis
(Schienennetz, ÖPNV-Netz, Straßennetz)

„Brisante“ Fragen als Auslöser eines konstruktiven Dialogs - zum
Beispiel:

**Ausbau Infrastruktur Bahn, Wiederinbetriebnahme
stillgelegter Strecken, S-Bahn-Ausbau**

**Busnetz zur Erschließung des ländlichen Raums (Taktung,
Betriebszeiten)**

Verknüpfung Bus – Schiene

Wieviel Straße brauchen wie in der Zukunft?

World-Café Südkreis: Thementisch 2: Verkehrsmittelwahl

Grundgedanke: Weg vom eigenen Auto, Gewährung Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger

„Brisante“ Fragen für den konstruktiven Dialog - z. B.:

Was leistet der ÖPNV zur Erreichbarkeit in der Zukunft

Welche Rolle spielen neue Mobilitätsformen (autonome Shuttle etc.)

Welche Rolle spielt der Autoverkehr in der Zukunft?

Wie verändern Sharing & Co. die Verkehrsmittelwahl?

World-Café Südkreis: Thementisch 3: Radverkehr

Grundgedanke: Weniger emittierender Verkehr durch Förderung nachhaltiger Mobilität

„Brisante“ Fragen für den konstruktiven Dialog - z. B.:

Wie kann der Radverkehrsanteil im Landkreis gefördert werden?

Ausbau des Radwegenetzes (RSW, Fahrradstraßen)

Bessere Verknüpfung SPNV/ÖPNV mit Radverkehr (z.B. sichere Fahrradabstellanlagen an SPNV-Stationen und Bushaltestellen)

World-Café Südkreis: Thementisch 4: Verkehrsvermeidung

Grundgedanke: Verkehrsentlastung durch weniger zurückgelegte Kilometer von Personen und Waren

„Brisante“ Fragen für den konstruktiven Dialog - z. B.:

Digitalisierung: Wege sparen durch Online-Banking, Telemedizin, Online-Portale der Behörden usw. – was ist noch möglich?

Dezentralisierung von Arbeitsplätzen, Einkaufszentren, Schulen usw.: Können Einrichtungen am Ort die langen Wege vermeiden?

Regionale Wirtschaftskreisläufe, 3-D-Druck: Wie weit transportieren?

Regionaler Tourismus als Sommerurlaub statt Fernreise?

Berichterstattung aus den vier Diskussionsforen

5. Weiteres Vorgehen

Dr. Johannes Theißen (Projektleiter)

Terminplan

- | | |
|---------------------|--|
| 20.11.2019: | Zweiter Zwischenbericht |
| Ende Januar 2020: | Vorstellung der Ergebnisse vor den Bürgermeistern |
| Februar 2020: | Vorlage des Entwurfes des Mobilitätskonzeptes in den Gremien des Landkreises |
| Juni 2020: | Beschlussfassung im Kreistag |
| ca. September 2020: | Öffentliche Vorstellung des Mobilitätskonzeptes |

Schlusswort und Verabschiedung

Stv. Landrat Egmont Hamelow

Vielen Dank | Thank you | Merci



team red Deutschland GmbH
Almstadtstr. 7, 10119 Berlin, Germany

Tel +49 30.138 986-35
Fax+49 30.138 986-36

info@team-red.net
www.team-red.net

Projektleiter:

Dr. Johannes Theißen

Tel. mobil 0160 7802961

Mail: johannes.theissen@team-red.net