

### **3. Verkehr**

#### **3.1. Allgemeines**

Die unmittelbare Nachbarschaft des Landkreises zur Metropole Berlin hat zum Entstehen vielfältiger und besonderer Verkehrsbeziehungen geführt.

Die Verkehrsinfrastruktur des Landkreises soll in funktionsgerechter, umweltschonender und effektiver Art und Weise den Gesamttraum des Landkreises im Sinne eines Interessenausgleiches zwischen dem wirtschaftsstarke Berliner Umland und dem strukturschwachen ländlichen Raum erschließen, die Verbindung zu benachbarten Regionen sicherstellen und im Einklang mit der übrigen Raumstruktur stehen.

Beim Aus- bzw. Neubau von Verkehrsstrassen sollen wirtschaftliche, soziale und ökologische Gesichtspunkte gleichermaßen Berücksichtigung finden. Die Ziele der Landesplanung sowie hier speziell das neue raumordnerische Leitbild (Stärken stärken) sind bei Maßnahmen der Verkehrsplanung zu beachten.

Durch Integration von Stadt- und Verkehrsplanung orientiert sich der Landkreis an den Grundsätzen der Verkehrsvermeidung, der Verkehrsverlagerung auf umweltschonende Verkehrsmittel sowie der Minimierung von Belastungen durch Verkehrsbündelung.

Begründeter Neubau, stetiger Ausbau und Unterhaltung sowie die netzartige Verknüpfung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur (Schiene, Straße und Binnenwasserstraße) bilden im Landkreis Oberhavel eine wesentliche Voraussetzung, den steigenden wirtschaftlichen und touristischen Erfordernissen der einzelnen Teilräume sowie der abgestuften zentralörtlichen Bedeutung der Städte und Gemeinden gerecht zu werden.

Die Mittelzentren in Funktionsteilung im ländlichen Entwicklungsraum des Landkreises sind in ihrer Verkehrsanbindung nach Berlin sowie an die Zentren der Nachbarregionen vorrangig zu stärken und als Knotenpunktstädte zu entwickeln, um den angestrebten Leistungstransfer zu verbessern sowie dringend notwendige Synergieeffekte zu erzielen.

Die Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung sollte bevorzugt an Standorten erfolgen, deren Erschließung auch durch den ÖPNV gesichert ist bzw. kostengünstig realisiert werden kann. Die Wegebeziehungen für die Funktionen Wohnen, Ausbildung, Arbeiten, Freizeitgestaltung und Versorgung sollten in einem integrierten Planansatz durch sinnvolle Zuordnung der genannten Funktionen kleinräumiger gestaltet werden, um Belastungen durch den Verkehr im Sinne der Agenda 21 zu minimieren.

Die Verkehrsnetze sind auf die zentralen Orte auszurichten.

##### **3.1.1. Funktionales Schienennetz**

Der Landkreis betrachtet das Schienennetz als eine wirtschaftlich, sozial und ökologisch wichtige Alternative zur Straße und als eine grundlegende Raumerschließungskomponente sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.

Im vom Kreistag beschlossenen Nahverkehrsplan des Landkreises Oberhavel für den übrigen ÖPNV 2012 - 2016 (Beschluss Nr. 4 / 0216 vom 07.12.2011) sind sehr ausführlich die Entwicklungsziele des Landkreises zum Erhalt und zur weiteren Gestaltung des Schienennetzes dargestellt. Der Nahverkehrsplan ist unter [www.oberhavel.de](http://www.oberhavel.de) → „Verkehr“ → „Nahverkehrsplan“ einsehbar. Im Weiteren werden die wesentlichen Kernaussagen verdeutlicht.

Die in Betrieb befindlichen Bahnstrecken sollten hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit, Reisezeit und Sicherheit entsprechend ihrer Verbindungsfunktionen durch Ausbau und Modernisierung der Eisenbahninfrastrukturanlagen kundenorientiert verbessert werden.

Im Rahmen einer mittel- bis langfristigen Reaktivierung von Bahntrassen sollten stillgelegte bzw. von Stilllegung bedrohte Strecken durch Trassensicherungsverträge zwischen dem zuständigen

Ministerium und dem Trasseneigentümer gesichert werden, wenn eine baldige maximal mittelfristige Sanierung der nicht mehr in Betrieb befindlichen Bahnstrecken absehbar ist.

Entsprechend der Verbindungsfunktion der Bahntrassen wird zwischen Schienenstrecken mit

- großräumiger Verbindungsfunktion,
- überregionaler Verbindungsfunktion und
- regionaler Verbindungsfunktion

unterschieden, wobei jede höherwertige Verbindung auch zugleich die Verbindungsfunktionen niederer Stufe wahrnimmt.

Neue Kreuzungspunkte von Eisenbahnen und Straßen sollten gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz niveaufrei hergestellt werden. Bei bestehenden Kreuzungen sollten im Rahmen der Notwendigkeit Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit oder der Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der überschaubaren Verkehrsentwicklung durchgeführt werden. Bestehende schienengeleiche Bahnübergänge sind entsprechend ihrer funktionellen Bedeutung zu sichern.

### **3.1.1.1. Großräumige Schienenverbindungen im Landkreis**

Großräumige Schienenverbindungen dienen der Verbindung

- der Metropole Berlin mit anderen Verdichtungsräumen unter Berücksichtigung des die Landes- und Bundesgrenzen überschreitenden Verkehrs;
- der Metropole Berlin mit den Oberzentren (einschl. Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums) des Landes Brandenburg und
- zwischen den Oberzentren (einschl. der Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums) des Landes Brandenburg sowie mit denen der Nachbarländer.

Die Verbindungen sind i. d. R. durch großräumigen Schnellverkehr zu realisieren.

Die Schienenverbindungen und Zugangsstellen (Fernbahnhöfe) einschließlich notwendiger Funktionsflächen sind für den großräumigen Schnellverkehr zu sichern sowie bedarfs- und funktionsgerecht auszubauen.

Zugangsstellen zum großräumigen Schnellverkehr sind zugleich Zugangsstellen zum Regionalschnell- und Regionalverkehr.

Großräumige bedeutsame Bahntrassen im Landkreis Oberhavel sind nachfolgend aufgeführte Strecken:

- Nordbahntrasse
- Berliner Außenring

### **3.1.1.2. Überregionale Schienenverbindungen im Landkreis**

Überregionale Schienenverbindungen dienen der Verbindung

- der Mittelzentren (einschl. der Mittelzentren in Funktionsteilung) zu benachbarten Oberzentren unter Berücksichtigung des die Grenzen des Landkreises überschreitenden Verkehrs;
- der Verbindung der Mittelzentren (einschl. der Mittelzentren in Funktionsteilung) untereinander unter Berücksichtigung des die Landesgrenzen überschreitenden Verkehrs.

Die Verbindungen sind i. d. R. über den Regionalschnellverkehr zu realisieren.

Die Schienenverbindungen und Zugangsstellen (Bahnhöfe und Haltepunkte) einschließlich not-

wendiger Funktionsflächen sind für den Regionalschnellverkehr zu sichern sowie bedarfs- und funktionsgerecht auszubauen.

Zugangsstellen zum Regionalschnellverkehr sind zugleich Zugangsstellen zum Regionalverkehr.

Überregional bedeutsame Bahntrassen im Landkreis Oberhavel sind nachfolgend aufgeführte Strecken:

- (Neustrelitz) - Oranienburg - (Berlin Zentrum) auf der Nordbahntrasse
- Prignitz-Express (Wittenberge - Pritzwalk - Neuruppin) - Kremmen - Velten - Hennigsdorf - (Berlin Zentrum)
- (Templin) - Zehdenick - Löwenberg (Mark) - Oranienburg - (Berlin Zentrum)
- Oranienburg - Hennigsdorf - (Potsdam)
- sog. „Dritter Ring“ (Neuruppin - Herzberg) - Löwenberg (Mark)

### **3.1.1.3. Regionale Schienenverbindungen im Landkreis**

Regionale Schienenverbindungen dienen der Verbindung

- der Oberzentren und Mittelzentren (einschl. der Mittelzentren in Funktionsteilung) mit sonstigen Gemeinden unter Berücksichtigung des die Grenzen des Landkreises überschreitenden Verkehrs;
- mit Erschließungsfunktion für potenzielle Siedlungsbereiche und -schwerpunkte des Berlin nahen Raumes sowie
- vom höherstufigen Eisenbahnnetz in die Fläche.

Die Verbindungen sind über den Regionalverkehr bzw. über die Gleichstrom-S-Bahn zu realisieren.

Die Schienenverbindungen und Zugangsstellen (Bahnhöfe und Haltepunkte) einschließlich notwendiger Funktionsflächen sind für den Regionalverkehr zu sichern sowie bedarfs- und funktionsgerecht auszubauen.

Bahntrassen mit regionaler Bedeutung im Landkreis Oberhavel sind nachfolgend aufgeführte Strecken:

- Kremmener Bahn (Hennigsdorf - Velten - Kremmen)
- (Rheinsberg - Herzberg [Mark]) - Löwenberg (Mark) - Oranienburg
- Liebenwalde - (Basdorf) - (Berlin Zentrum) / Niederbarnimer Eisenbahn Aktiengesellschaft
- (Basdorf) - Schildow - (Berlin-Wilhelmsruh - Berlin-Gesundbrunnen) / Niederbarnimer Eisenbahn Aktiengesellschaft
- (Nauen) - Kremmen - Oranienburg
- Wensickendorf - Oranienburg
- Fürstenberg - (Lychen - Templin)

Für eine mittel- bis langfristige Wiederinbetriebnahme des regional bedeutsamen Eisenbahnverkehrs im Personen- und / oder Güterbereich sind neben den genannten Strecken folgende Trassen im Landkreis Oberhavel zu sichern und von Überbauung freizuhalten:

- Hennigsdorf - (Berlin-Spandau) ..... ehem. Trasse der Osthavelländischen Eisenbahn AG
- Gransee - Wolfsruh

### 3.1.1.4. Regionale S-Bahn-Verbindungen im Landkreis

Die S-Bahn-Verbindungen und Haltestellen einschließlich der notwendigen Funktionsflächen für den regionalen S-Bahn-Verkehr sind zu sichern sowie bedarfs- und funktionsgerecht zu entwickeln bzw. wiederherzustellen.

S-Bahn-Linien im Landkreis Oberhavel sind nachfolgend aufgeführte Strecken:

- S 1 Oranienburg - Hohen Neuendorf - (Nord-Süd-Bahn - Berlin-Wannsee)
- S 8 Birkenwerder - Mühlenbeck-Mönchmühle - (Berlin-Ostkreuz - Berlin-Grünau - Zeuthen)
- S 25 Hennigsdorf - (Berlin-Tegel - Nord-Süd-Bahn - Berlin-Lichterfelde Ost - Teltow Stadt)

Die Linie der S 25 soll in Übereinstimmung mit der Landes- und Regionalplanung bis Velten verlängert werden (positive Nutzen-Kosten-Untersuchung).

### 3.1.1.5. Verknüpfungspunkte

Bei der Gestaltung der Verknüpfungspunkte sind die Belange des Schienenverkehrs, des übrigen ÖPNV einschließlich alternativer Bedienformen sowie des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs zu berücksichtigen. Die Verknüpfungspunkte sollen unter Beachtung bahnaffiner Leistungen zeitsparend, umsteigefreundlich, übersichtlich und behindertengerecht gestaltet werden.

Der Übergang vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr ist zu fördern. Park & Ride- sowie Bike & Ride-Anlagen sind an möglichst vielen Standorten einzurichten. In diesem Sinne sollen nach Möglichkeit auch tangentielle Bahnverbindungen, Linien des Ergänzungsnetzes sowie regionale Buslinien in die Verkehrskette aufgenommen werden.

Sämtliche Zugangsstellen zum SPNV sind bedarfs- und funktionsgerecht als Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern bzw. -systemen zu entwickeln. Das beinhaltet die Schaffung von Fahrradabstellanlagen, Stellplätzen für PKW sowie attraktive Zugangsmöglichkeiten aus dem Busliniennetz an ausgewiesenen Umsteigepunkten.

Gemäß § 4 des „Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen des Landes Brandenburg“ sollte die Barrierefreiheit, also die Nutzung aller Einrichtungen grundsätzlich ohne fremde Hilfe, angestrebt werden. Insbesondere sollten in Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen und den kommunalen Behindertenbeauftragten an Verknüpfungspunkten des ÖPNV und an touristischen Schwerpunkten die Informationsmöglichkeiten für sinnesbehinderte Menschen verbessert werden.

Folgende Zugangsstellen im Landkreis Oberhavel sind gemäß SPNV-Landesplanung vorrangig als bedeutende Verknüpfungspunkte zwischen verschiedenen Verkehrssystemen zu entwickeln:

- |               |                    |
|---------------|--------------------|
| → Fürstenberg | → Löwenberg / Mark |
| → Gransee     | → Oranienburg      |
| → Hennigsdorf | → Velten           |
| → Kremmen     | → Zehdenick        |

Die Bedeutung des „Umweltbahnhofes“ Dannenwalde für die touristische Entwicklung im Norden des Kreisgebietes wird darüber hinaus durch den Landkreis unterstrichen.

### **3.1.2. Güterverkehr**

Die Entwicklung des Güterverkehrs seit 1992 ist gekennzeichnet von einem starken Rückgang im Schienengüterverkehr, einem permanenten Anstieg im Straßengüterverkehr sowie einem geringen Rückgang im Binnenschiffsgüterverkehr. Eine Ursache hierfür ist die auf wirtschaftlichen Erwägungen beruhende Verlagerung von Transporten von der Schiene auf die Straße. Der Modal Split<sup>1)</sup> hat sich weiterhin zugunsten des Straßengüterverkehrs verändert.

In den Städten Hennigsdorf, Velten, Oranienburg, Zehdenick und Fürstenberg war 1994 ein Gütertransportaufkommen im Straßengüterfernverkehr jeweils von mindestens 100.000 t zu verzeichnen. Im Schienengüterverkehr hatten Fürstenberg, Oranienburg und Velten im Jahre 1994 ein Aufkommen von jeweils mehr als 40.000 t. Die Städte Velten und Hennigsdorf dominieren im Gütertransportaufkommen für die Binnenschifffahrt. Im Jahr 1994 lag das Jahresaufkommen bei jeweils über 170.000 t.

Unter dem Gesichtspunkt nachhaltiger Transportoptimierung sollten bereits bei der Planung und Realisierung von größeren Industrie- und Gewerbegebieten durch die Kommunen Voraussetzungen geschaffen werden, um den Schwerlastverkehr auf den Straßen zu reduzieren und die vorhandenen sowie neue Leistungsangebote der Bahn sowie der Binnenschifffahrt stärker als bisher nutzen zu können. Der Landkreis unterstützt die Kommunen im Rahmen seiner Zuständigkeiten bei der Entwicklung und Umsetzung integrierter Gütertransportkonzepte.

Angesichts des zu erwartenden weiteren Wachstums des Güterverkehrsaufkommens wird die Verlagerung von Straßentransporten auf die umweltverträglicheren Verkehrsträger Bahn und Binnenschifffahrt angestrebt. Die weitere Entwicklung der Güterverkehrszentren in der Peripherie von Berlin ist hierfür wesentliche Voraussetzung.

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;
- Verlagerung von transportintensiven Gewerbe- und Industriebetrieben auf weniger sensible Standorte außerhalb der Siedlungszentren.

#### **3.1.2.1. Schienengüterverkehr und kombinierter Gütertransport**

Die Verknüpfung verschiedener Verkehrssysteme untereinander im Güterverkehr ist im Rahmen einer integrierten Verkehrsplanung zu optimieren. Die vorhandenen Güterverkehrsstellen sollten hierfür gesichert und einem breiteren Nutzerkreis erschlossen werden.

Die Systemintegration im kombinierten Verkehr an vorhandenen und zu entwickelnden Schnittstellen ist ebenso zu fördern wie die speditionorientierte Integration des Einzelwagenverkehrs und des Teilladungsverkehrs in logistischen Ketten. Der Anteil des kombinierten Verkehrs am gesamten Gütertransportaufkommen ist zu steigern. Dazu sind innovative Transport-, Betriebs- und Umschlagtechnologien zwischen den Verkehrsträgern einzusetzen.

Für den Güterverkehr erforderliche Eisenbahninfrastruktur einschließlich der Anschlussbahnen soll nach Möglichkeit im jetzigen Umfang erhalten bleiben bzw. zur Erschließung neuer Standorte funktions- und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Der Gütertransport ist über Gleisanschlussverkehre in den Schienengüterverkehr zu integrieren oder auf die Wasserstraßen zu verlagern. Ist ein entsprechender Anschluss nicht vorhanden, so ist dieser bedarfsorientiert zu entwickeln, sofern sich der Güterverkehrspunkt in unmittelbarer

<sup>1)</sup> Modal Split = Verteilungsverhältnis der Transporte auf die verschiedenen Verkehrsarten

Nähe geeigneter Bahntrassen oder Wasserstraßen befindet.

Der Hafen Velten soll schrittweise zu einem überregionalen transportlogistischen Knotenpunkt im Norden der Hauptstadt entwickelt werden. Entsprechende Flächen und Infrastrukturanlagen sind zu sichern sowie bedarfs- und funktionsgerecht zu entwickeln.

Vorrangig im Bereich der nachfolgend genannten Zugangsstellen zum Schienennetz sind im Landkreis aufgrund der günstigen Lage vorhandener bzw. geplanter Gewerbe- und Industriegebiete Flächen und Infrastrukturanlagen für den angestrebten Güterumschlag von der Straße auf die Schiene bzw. direkt auf die Schiene herzustellen, zu sichern und bedarfsgerecht zu entwickeln:

- Gransee
- Oranienburg
- Hennigsdorf
- Velten

sowie darüber hinaus in

- Bärenklau
- Birkenwerder
- Fürstenberg (Havel)
- Grüneberg
- Kremmen
- Liebenwalde
- Löwenberg
- Nassenheide
- Vehlefan
- Wensickendorf
- Wolfsruh
- Zehdenick
- Zehlendorf

Das dem Schienengüterverkehr dienende Netz von Anschlussbahnen und Nebengleisen im Landkreis Oberhavel ist zu sichern, von Überbauung freizuhalten und bedarfsgerecht nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu entwickeln.

Nähere Informationen zu den Güterumschlagstellen des Landkreises sind der Datenbank des Landes Brandenburg unter [www.gleisanschluss-brandenburg.de](http://www.gleisanschluss-brandenburg.de) zu entnehmen.

Zur Sicherung eines bedeutenden Wirtschaftsstandortes für den Schienenfahrzeugbau in Hennigsdorf unterstützt der Landkreis schwerpunktmäßig die Errichtung eines bahntechnischen Erprobungszentrums mit integrierten Gewerbeflächen bei Hennigsdorf.

## 3.2. Klassifiziertes Straßennetz

Das klassifizierte Straßennetz dient dem überregionalen und regionalen Verkehr innerhalb des Landes sowie dem Verkehr zwischen den Landkreisen und kreisfreien Städten (Bundes- und Landesstraßen).

Darüber hinaus dient es dem überwiegend überörtlichen Verkehr innerhalb der Landkreise (Kreisstraßen), dem Verkehr zwischen benachbarten Gemeinden und Ortsteilen, dem Anschluss der Gemeinden und Ortsteile an das überörtliche Straßennetz sowie dem innerörtlichen Verkehr (Gemeindestraßen).

Der motorisierte Straßenverkehr wird besonders im dünn besiedelten ländlichen Raum auch weiterhin seine Bedeutung bei der Lösung der Transportaufgaben behalten.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist für den Landkreis eine wesentliche Aufgabe bei der Sicherung und Entwicklung des klassifizierten Straßennetzes.

Die öffentlichen Straßen gliedern sich nach ihrer Verkehrsbedeutung in:

- Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen; Bundesstraßen);
- Landesstraßen;
- Kreisstraßen;
- Gemeindestraßen sowie
- sonstige öffentliche Straßen.

Die bestehenden Straßenverbindungen zwischen dem Land Berlin sowie den Städten, Gemeinden und Ortsteilen im engeren Verflechtungsraum des Landkreises sollen den Erfordernissen dieses bedeutenden Wirtschaftsraumes entsprechend erhalten, neu bzw. ausgebaut werden.

Zur Lösung örtlicher Verkehrsprobleme (vorrangig in Gemeinden und Ortsteilen entlang der Bundesstraße 96) sollen auf der Grundlage der Landes- und Bundesverkehrswegepläne zwischen den berührten Gemeinden und den Entwicklungszielen des Landkreises abgestimmte Lösungsansätze für Ortsumgehungen bzw. Neutrassierungen als Basis für die gesetzlich vorgeschriebenen Planverfahren erarbeitet werden.

Die Notwendigkeit weiterer investiver Straßenbaumaßnahmen (z. B. zur Realisierung neuer Trassen im Außenraum) sollte auf der Grundlage nachhaltiger örtlicher Verkehrskonzepte untersucht und begründet werden.

Der Landkreis fordert mit Nachdruck und unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten den gemäß Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Neubau der Bundesstraße 96 als wichtigste großräumige Straßenverbindung des Landkreises in Richtung Norden als leistungsfähige Kraftfahrstraße.

In diesem Sinne ist ein stetiger und zielstrebigter Planungs- und Baufortschritt aller Bauabschnitte zu sichern. Die Fertigstellung der Ortsumfahrung Nassenheide - Teschendorf - Löwenberg ist hierbei vordringlich. Hinsichtlich der weiteren Ausbauabschnitte der Bundesstraße 96 ab Löwenberg in Richtung Norden hat die kurzfristige Entlastung der Stadt Fürstenberg/Havel vom Durchgangs- und Schwerlastverkehr höchste Priorität.

Gemäß BbgNatSchG ist beim Ausbau vorhandener Verkehrswege dem Erhalt der Alleen als typisches Element der märkischen Landschaft Rechnung zu tragen.

### 3.3. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Sinne der Daseinsvorsorge hat der Landkreis als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV eine ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen für die Bürgerinnen und Bürger vor Ort unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit durch die Allgemeinheit sicherzustellen. Die Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität als Grundbedürfnis der Bevölkerung steht im Mittelpunkt bei der weiteren Gestaltung und Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Oberhavel.

Die Verbesserung der Erschließungsbedingungen sowie die Durchsetzung von Umweltschutz und Verkehrssicherheit sind hierbei wesentliche Grundsätze und Ziele.

Der vom Kreistag beschlossene Nahverkehrsplan des Landkreises Oberhavel für den übrigen ÖPNV 2012 - 2016 bildet den Rahmen für die weitere Gestaltung des ÖPNV und verdeutlicht ausführlich die Entwicklungsziele des Landkreises. Er wird alle fünf Jahre im Rahmen eines Selbstbindungsbeschlusses des Kreistages fortgeschrieben und enthält die wesentlichen Aussagen und Angaben über

- die verkehrspolitischen Leitlinien für die Entwicklung des übrigen ÖPNV und ihre Umsetzung,
- die Entwicklung des Angebotes im ÖPNV,
- die Organisationsstruktur,
- den Investitionsbedarf und
- das Finanzierungskonzept.

### 3.4. Fußgänger- und Fahrradverkehr

Fußgänger- und Fahrradverkehr sollen dazu beitragen, die Umwelt zu entlasten, den Lebensraum zu schützen und die touristische Entwicklung zu fördern.

Sie sollen nach Möglichkeit für alle Mobilitätszwecke besonders in innerstädtischen Bereichen einen großen Teil des Kurzstreckenverkehrs mit dem Pkw ersetzen sowie in touristisch attraktiven Gebieten die allgemeine Verkehrsbelastung mindern.

Außerhalb von Siedlungsbereichen sollen Radwege - insbesondere Radfernwege - aufgrund höherer Sicherheit und besserer Erlebbarkeit gezielt abseits von stark befahrenen Straßen geführt werden.

Straßenbegleitende Radwege werden in der Regel an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen (über 2.000 Kfz/Tag) zur Trennung der Verkehrsarten entsprechend den finanziellen Möglichkeiten gebaut. Dies sind i. d. R. die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Zuständig sind die jeweiligen Straßenbaulastträger. Im Landkreis Oberhavel sind ca. 63 km Bundesstraßen, 98 km Landesstraßen und 26 km Kreisstraßen mit Radwegen ausgestattet (Stand: 12/2011).

Touristisch bedeutende Landschaftsräume sind durch Radwegenetze zu erschließen. In Umsetzung der „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg“ (HBR Brandenburg) ist den Radfahrern im Landkreis Oberhavel eine einheitliche Beschilderung anzubieten.

Der Landkreis unterstützt die Planung und Realisierung straßenbegleitender Radwege vorrangig an stark befahrenen Bundes- und Landesstraßen. Der Schulwegsicherung ist dabei die entsprechende Priorität einzuräumen.

Im gesamten Landkreis soll - ausgehend von örtlich abgestimmten Radwegekonzepten der Städte und Gemeinden - eine weitere überörtliche Vernetzung dieser Wege angestrebt werden.

Radwanderwege überregionaler und regionaler Bedeutung sollen - aufbauend auf lokal abgestimmten Konzepten - gemeinsam mit den Nachbarkreisen sowie den Ländern Berlin und Mecklenburg-Vorpommern schrittweise zu einem vermarktbareren Netz entwickelt werden.



Der öffentliche Zugang zur Karte der straßenbegleitenden Radwege besteht unter der Homepage des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) [www.mil.brandenburg.de](http://www.mil.brandenburg.de) → „Verkehr“ → „Fahrradverkehr“ → „Karten der straßenbegleitenden Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen“ → „Landkreis Oberhavel“.

### 3.5. Funktionales Binnenwasserstraßennetz / Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt hat für den Landkreis Oberhavel große Bedeutung. Aufgrund ihrer Stellung im System der Verkehrsträger ist die vorhandene Erschließung durch das Wasserstraßennetz zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.

Das funktionale Binnenwasserstraßennetz gliedert sich in:

- Binnenwasserstraßen mit großräumiger Verbindungsfunktion;
- Binnenwasserstraßen mit überregionaler Verbindungsfunktion sowie
- Binnenwasserstraßen mit regionaler Verbindungsfunktion.

Höherstufige Wasserstraßen übernehmen zugleich Verbindungsfunktionen niederer Stufe.

Das Wasserstraßennetz hat die Aufgabe, den Anforderungen des großräumigen und überregionalen Güterverkehrs sowie des Freizeit- und Personenverkehrs einschließlich der technischen Infrastruktur und Anlagen (Schleusen, Häfen) nachzukommen. Die Interessen von Güter-, Fahrgast-, Freizeit- und Sportschifffahrt sollen im Wasserstraßennetz bei gegenseitiger Rücksichtnahme in Einklang gebracht werden.

Der Schutz und die Entwicklung der Fließgewässer sowie auch der stehenden Gewässer in ihrer gesamten Vielfalt, Eigenart und Schönheit, in ihrer Bedeutung für die regional typische Tier- und Pflanzenwelt sowie für eine nachhaltige Nutzbarkeit ist zu berücksichtigen.

Der Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen soll durch Innovationen seine Stellung im System moderner Verkehrsträger steigern, insbesondere durch Containerverkehr, durch den Einsatz leistungsfähiger Fahrzeuge sowie durch bessere Organisation und Tarifstrukturen.

Die Erhaltung sowie der Ausbau von Wasserstraßen, Hafenanlagen und weiteren Umschlagpunkten haben wirtschaftlichen, verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen zu folgen.

Hafenanlagen sollen sich verstärkt zu Dienstleistungszentren entwickeln. Vorteile gegenüber anderen Verkehrsträgern wie u. a. die große Leistungsfähigkeit für den Transport von Massengütern sind im Sinne nachhaltiger Transportoptimierung stärker zu nutzen.

Entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan soll die Havel-Oder-Wasserstraße (Oder-Havel-Kanal) wegen der wirtschaftlichen Größe heutiger Schiffe, des Alters der Wasserstraße sowie des prognostizierten Verkehrsaufkommens auf ihrer gesamten Länge dem westeuropäischen Standard angepasst werden. Damit soll der Verkehr von Selbstfahrern und Schubverbänden („Euro-Schiffe“ bis 1.500 t) ermöglicht werden.

Hierzu sind als Maßnahmen benannt:

- die Herstellung einer durchgängigen Wassertiefe von 3,0 m;
- ein Neubau bzw. eine Anhebung der zutreffenden Brücken zur Herstellung der geforderten Durchfahrtshöhe von 5,25 m;
- die Grundinstandsetzung der Schleuse Lehnitz I mit Anpassung an die künftigen Verkehrsverhältnisse;
- Ausbaumaßnahmen im Hafen Velten einschließlich Ausbau des Stichkanals.

Der Hafen Velten hat besondere Bedeutung für den Landkreis Oberhavel sowie für den Norden von Berlin. Ausgehend von der günstigen Lage, der vorhandenen Verknüpfung mit der Eisen-

bahninfrastruktur sowie der direkten Anbindung an das höher klassifizierte Straßennetz ist eine enorme Erhöhung der Umschlagkapazität mittel- und langfristig absehbar.

Der weitere Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße ist im Landkreis Oberhavel insbesondere hinsichtlich des in den nächsten Jahren dringend erforderlichen Ersatzneubaus maroder Straßenbrücken unabdingbar. Die „auf Eis“ gelegten Planfeststellungsverfahren für die Kreuzungsanlagen Lehnitzschleuse (B 273) und Havelhausen sollten in diesem Sinne zeitnah eingeleitet sowie die Planungen für die sehr maroden Kreuzungsanlagen in Lehnitz (L 211), Nieder Neuendorf (L 172) und Hennigsdorf (L 17 / Ruppiner Straße) schnellstmöglich abgeschlossen werden. Ein zügiger Ersatzneubau für diese Brücken wird hinsichtlich der bereits vorhandenen erheblichen Beschränkungen der Leistungsfähigkeit des überregionalen Straßennetzes durch den Landkreis Oberhavel eingefordert.

Für die Personenschifffahrt und den Sportbootverkehr sind im Landkreis zahlreiche leistungsfähige Wasserstraßen, touristisch reizvolle Seen, geeignete Hafenanlagen und Anlegestellen vorhanden. In den entsprechenden Schwerpunkträumen sind im Rahmen der örtlichen Zuständigkeiten schrittweise die erforderlichen Voraussetzungen zur Verbesserung der Infrastruktur für den Wassertourismus zu schaffen.

Im Zuge der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen sowie der Neugliederung von Bundeswasserstraßen ist eine gerechte Finanzausstattung für die Regionen durch den Bund zu sichern.

Die WIN-Initiative ist das zentrale Projekt zur Entwicklung des Wassertourismus im Norden Brandenburgs und Bestandteil des Koalitionsvertrages des Landes Brandenburg 2009 bis 2014 sowie Teil der Bundestagsinitiative „Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus in Deutschland verbessern“. Die zeitnahe Realisierung der geplanten wassertouristischen Projekte ist im Zuge der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen sowie der Neugliederung von Bundeswasserstraßen zu sichern.

### **3.6. Luftfahrt**

Ein Anschluss der Region Oberhavel an den Luftverkehr schafft Rahmenbedingungen für die Siedlungs- und Gewerbeentwicklung. Der Luftverkehr ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur. Durch geeignete Maßnahmen ist die Anbindung des Landkreises an den nationalen und internationalen Luftverkehr wesentlich zu verbessern.

Der Flughafen Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ ist heute immer noch der größte Verkehrsflughafen im Großraum Berlin. Seit Anfang der 1990er Jahre war die Nähe zu diesem Flughafen ein wesentlicher Standortfaktor insbesondere für die Ansiedelung von Unternehmen im Landkreis Oberhavel. Die derzeit geplante Schließung bewirkt eine deutliche Verschlechterung der Anbindung des Landkreises Oberhavel an den Luftverkehr. Bisherige Anreisezeiten zum Flughafen werden sich deutlich verlängern.

Die Entscheidung, den Flughafen Berlin-Tegel nach Fertigstellung des sich seit Jahren im Bau befindenden Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ zeitgleich zu schließen, war seitens des Landkreises nie nachvollziehbar und ist aufgrund der Entwicklungen in den letzten Jahren mittlerweile für jedermann offensichtlich zeitlich überholt.

Im Zuge der Fortschreibung des Flughafenkonzeptes des Bundes sollte bei den Abstimmungen der Länder Berlin und Brandenburg mit dem Bundesverkehrsministerium insbesondere hinsichtlich der Gesamtverantwortung des Bundes für die Luftverkehrsinfrastruktur die dauerhafte Sicherung des Flughafens Berlin-Tegel als unabdingbar notwendigen zweiten Flughafen in der Region Berlin - Brandenburg einen besonderen Schwerpunkt bilden.

Die Entwicklung und Sicherung schneller und möglichst direkter Bahnanbindungen zum Flughafen Berlin Brandenburg sowie die Verlängerung des Flughafenexpress in nördliche Richtung bis Berlin-Gesundbrunnen sind für den Landkreis Oberhavel wesentliche Schwerpunkte der mittelfristigen Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs.

Bestehende Flugplatzanlagen sollen genutzt und bedarfsgerecht ausgebaut werden, um die Verkehrsnachfrage im Geschäfts- und Freizeitbereich abdecken zu können.

Von besonderer Bedeutung sind die Anbindungen an die Verkehrslandeplätze Finow (Landkreis Barnim) und Ruppiner Land (Fehrbellin / Landkreis Ostprignitz-Ruppin).

Sonderlandeplätze befinden sich in Gransee und Kremmen OT Hohenbruch. Der Sonderlandeplatz Gransee hat für den Freizeitbereich regionale Bedeutung und ist daher zu sichern sowie bedarfs-, funktions- und umweltgerecht zu entwickeln.

