

Bewertung Mobilitätskonzept des Landkreises Oberhavel

Der Landkreis Oberhavel hatte 2018 die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes beauftragt, das von der Agentur „team red“ in Zusammenarbeit mit dem Leipziger Institut für Energie erstellt und im Sommer 2020 den Abgeordneten des Kreistages vorgestellt wurde. **Im Zuge der fachlichen Beratungen in den Gremien, insbesondere im Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung wurde festgestellt, dass die vorgelegte Fassung des Konzeptes noch viel Änderungs- und Ergänzungsbedarf enthält und eine Zustimmung des Kreistages zum vorgelegten Konzept nicht zu erwarten ist.** Einstimmig wurde daher festgelegt, dass alle Fraktionen ihre Anmerkungen bis zum 17. Juli 2020 an den zuständigen Dezernenten, Herrn Hamelow, leiten sollten, der diese sammelt, einarbeitet und eine neue Befassung der Gremien zum Mobilitätskonzept Oberhavel 2040 vorbereitet.

Die Fraktion FDP/Piraten sieht das Konzept neben einigen gelungenen und stimmigen Analysen und daraus resultierenden Vorschlägen in der derzeit vorliegenden Fassung ebenfalls nicht als zustimmungsfähig an. Insbesondere sieht sie die Prioritäten im Konzept nicht immer richtig gesetzt.

Werden zu den aus Sicht der Fraktion FDP/Piraten besonders wichtigen Modulen 2 bis 4 lediglich je vier Handlungsempfehlungen gegeben, die zudem nicht alle inhaltlich geteilt werden, finden sich unter Modul 11 („Öffentlichkeitsarbeit und bürgerschaftliches Engagement“) gleich sieben Handlungsempfehlungen, deren Bezug zum Thema Mobilität nicht immer gegeben ist und aus unserer Sicht nicht Gegenstand eines Mobilitätskonzeptes sein muss. Aus Sicht unserer Fraktion hätte es sich angeboten, besonderen Fokus auf die Module 2-4 sowie 7 – 9 zu legen. So entsteht der Eindruck, das Konzept bleibt bei wichtigen Zukunftsfragen eher vage, wird aber umso konkreter, je weniger Mobilitätsthemen im Kern betroffen sind.

Im seinem Ursprungsantrag hatte der Landkreis die Abgeordneten gebeten, dem Konzept zuzustimmen und den Landrat zu beauftragen, die im Konzept enthaltenen Handlungsempfehlungen sukzessive umzusetzen. Da zu erwarten ist, dass der Landkreis an dieser Vorgehensweise festhält, konzentriert sich unsere Fraktion darauf, im Folgenden zu jedem Modul eine kurze Bewertung abzugeben. Diese Bewertung enthält die Zustimmung zu den aus unserer Sicht positiven Handlungsempfehlungen, die begründete Forderung, nicht zustimmungsfähige Handlungsempfehlungen zu streichen, die sprachliche Ergänzung einzelner Handlungsempfehlungen sowie die Neuformulierung zusätzlicher Handlungsempfehlungen.

Generell regt die Fraktion FDP/Piraten an, die Zahl der Handlungsempfehlungen zu reduzieren. Was nicht unmittelbar mit Mobilität in Zusammenhang steht, sollte nicht Teil dieses Konzeptes sein. „Weniger ist mehr“ sollte stattdessen das Leitmotiv sein. Dieser geringeren Zahl an Handlungsempfehlungen sollte dafür umso mehr Aufmerksamkeit gebühren.

Oberhavel, 15. Juli 2020

Uwe Münchow, Fraktionsvorsitzender FDP/Piraten im Kreistag Oberhavel

Modul 1: Stabilisierung der Mobilität in allen Räumen des Landkreises

Die einzige hier enthaltene Handlungsempfehlung ist aus Sicht unserer Fraktion unbedingt zu befürworten. Oberhavel braucht die Umsetzung der Straßenbauprojekte der Bundesverkehrswegeplanes. Es ist jedoch nicht nachvollziehbar, dass den Beratern keine weiteren Empfehlungen einfallen. Bleibt es bei dieser einen Handlungsempfehlung, sollte diese H1 in Modul 3 überführt werden. Dies erhöht die Übersichtlichkeit des Konzeptes.

Extrakt: H 1 in Modul 3 überführen.

Modul 2: Wirtschaftsverkehr

Die Agentur analysiert zu Recht einen Anstieg des Wirtschafts- und Speditionsverkehrs. Der grundsätzlichen Forderung, Güter verstärkt über die Schiene abzuwickeln und den Schwerlastverkehr von der Straße zu holen, ist nicht zu widersprechen. In seinen Handlungsempfehlungen findet sich hier unter Modul 4 „Schiennetz“ nichts wieder. Dafür empfiehlt die Agentur in Modul 2 schwerwiegende Eingriffe in die Oberhaveler Wirtschaft mit dem Ziel, schon ab 2022 Stadtzentren für Lieferfahrzeuge zu sperren. Diese Maßnahme ist ein Schlag ins Gesicht für die Unternehmen in Innenstädten und daher abzulehnen. Die Einführung gemeinsamer Verteilstationen am Stadtrand sollte hingegen priorisiert bearbeitet werden. Ergebnisse sollten schon vor 2024 vorliegen können.

Der Bahnhof Oranienburg verfügt aus historischem Bestand über ausreichend Fläche für Gütergleise und Laderampen. Eine historische Lagerhalle wurde erst 2019 abgerissen. Anstatt Gleisanlagen und Bahnflächen ungenutzt zu lassen, kann hier ein modernes Verladensystem installiert werden, gern auch mit automatischer Containerentladung, um den Güterverkehr nach Oranienburg und Teilen von Oberhavel wieder mit Einbau moderner Technologie auf die Schiene zu bringen.

Extrakt: H 2 ersatzlos streichen, H 4 bereits ab 2021 starten.

Modul 3 Straßennetz:

Die vorgeschlagene Übernahme weiterer Landstraßen in Kreisstraßen wird aus Kostengründen abgelehnt. Selbst wenn das Land Brandenburg zu Beginn eine „Abstandszahlung“ zur weiteren Bewirtschaftung an die Landkreise zahlt, liegt das wirtschaftliche Risiko für die Straßenbewirtschaftung langfristig einseitig beim Landkreis. Die in der Handlungsempfehlung H7 genannte „funktionale Neubetrachtung des Kreisstraßennetzes“ sollte daher auf Basis des aktuellen Kreisstraßennetzes erfolgen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Bevölkerungsentwicklung dauerhaft den Erhalt und ggf. Ausbau von Kreisstraßen notwendig macht. Handlungsempfehlung H9 kann von unserer Fraktion nicht gefolgt werden. Eine generelle Herabstufung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen ist nicht nur politisch fragwürdig, ein solcher Beschluss wäre sogar gefährlich: Verkehr würde sich von Hauptverkehrsstraßen zurück in Nebenstraßen und Wohngebiete verlagern, die Akzeptanz für Tempo 30 würde sinken, weil Tempo 30 nicht mehr aufgrund einer Gefahrensituation, sondern aus sachfremden Erwägungen angeordnet würde. Aus Sicht der FDP/Piraten sollte der Landkreis alles daransetzen, auf Hauptverkehrsstraßen für einen guten Verkehrsfluss zu sorgen. Dazu gehört: Verkehrsschikanen abbauen, Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Gefahrensituationen begrenzen, Abbiegespuren schaffen, dadurch Rückstau vermeiden.

Vor diesem Hintergrund schlägt die Fraktion FDP/Piraten folgende Handlungsempfehlung vor: „Unterstützung der Kommunen bei der Stabilisierung des Verkehrsflusses und der Stauvermeidung, zum Beispiel durch straßenbauliche Maßnahmen wie Abbiegespuren und optimierte Ampelschaltungen.“

Extrakt: H 6 und H 9 ersatzlos streichen, neue Handlungsempfehlung übernehmen

Modul 4: Schienennetz:

Die Handlungsempfehlungen dieses Moduls trägt die Fraktion FDP/Piraten mit. Wir sehen im Ausbau des Schienennetzes eine wesentliche Voraussetzung für den Erhalt der Mobilität in unserem Landkreis. Vor allem die Verbindungen in Richtung Berlin bedürfen eines kontinuierlichen Ausbaues.

Die Handlungsempfehlung H16: Heidekrautbahn erweitern bis Liebenwalde ist jedoch zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend bewertbar. Wir setzen uns für eine Anbindung dieser Region im Norden Oberhavel ein, möchten jedoch vorher die Kosten kennen. Diese liegen, wie auch erste Beratungen in den zuständigen Gremien ergeben haben (z.B. Nahverkehrsbeirat), noch nicht annähernd fest. Um dennoch die Erweiterung der Heidekrautbahn positiv zu begleiten schlagen wir vor, die Handlungsempfehlung H 16 wie folgt zu ergänzen: „**Prüfung der** Verlängerung.....“

Während das Mobilitätskonzept oftmals Handlungsempfehlungen aufgreift, auf die der Landkreis und damit auch der Kreistag unmittelbar keinen Einfluss haben, hält sich das Konzept beim Thema Schienennetz mit solchen Empfehlungen auffällig zurück. Die Fraktion FDP/Piraten hält dies für falsch und regt an, auch über das Mobilitätskonzept auf folgende für unsere wichtigen Verkehrsprojekte zu kämpfen. Die hierzu auch bauliche Maßnahmen notwendig sind, ist auf den VBB einzuwirken. Auf ein klares Votum des Landkreises in diesem Konzept zugunsten der drei nachfolgenden Projekte zu verzichten, käme einer vertanen Chance gleich.

Vorgeschlagen werden folgende zusätzliche Handlungsempfehlungen:

- Verlängerung des 10-Minuten-Taktes der S 1 zwischen Berlin-Frohnau und Oranienburg
- Verlängerung der S 25 bis nach Velten
- Einrichtung eines Halts des RE 5 in Birkenwerder ab 2022, wenn der Bahnsteig erweitert wurde

Extrakt: Umformulierung der H 16, Übernahme von drei neuen Handlungsempfehlungen

Modul 5: Wasserstraßen:

Den Erläuterungen im Konzept kann insgesamt gefolgt werden. Empfohlen wird jedoch, auch den ehemaligen AEG/LEW Hafen im Gewerbegebiet Süd mit in die Betrachtung zu nehmen. Dieser Hafen wurde 1911 gebaut für Schiffe mit einer Ladefähigkeit bis zu 600 Tonnen und ist verkehrstechnisch erschlossen. Er befindet sich aktuell im Dornröschenschlaf.

Beim Thema Wassertourismus wird angeregt, neue Möglichkeiten für Wasserwanderstrecken zu schaffen, zum Beispiel die Rekultivierung des „Alten Niederneuendorfer Kanals“.

Die Handlungsempfehlung H 17 („Umstellung der Bootsflotten im Tourismus und im Charterverkehr auf E-Antrieb“) ist kritisch zu sehen. Auch wenn grundsätzlich eine Umstellung sehr befürwortet wird, können diese zusätzlichen Belastungen für die Unternehmen, insbesondere wegen der Einnahmeeinbußen durch Corona, kaum bewältigt werden. Voraussetzung wäre hier Förderungen von Seiten des Bundes oder des Landes, ggf. mit Kofinanzierung des Landkreises. Wir schlagen daher vor, diese Handlungsempfehlung umzuformulieren, zum Beispiel: „**Förderung der** Umstellung der Bootsflotten“)

Extrakt: Umformulierung der Handlungsempfehlung 17. Aufnahme von zwei neuen Handlungsempfehlungen, sonst Zustimmung.

Modul 6: Luftverkehrsanbindung:

Den beiden Handlungsempfehlungen des Mobilitätskonzeptes wird zugestimmt.

Modul 7: Rad- und Fußverkehr:

Die Idee des Konzeptes, Radschnellverbindung zu prüfen und zu errichten, wird sehr begrüßt. Sämtliche Vorhaben, Radwege neben Kreisstraßen zu errichten und das Radwegenetz zu vervollständigen, werden ebenfalls befürwortet. Einzelne marginale Handlungsempfehlungen (H 30 und 31) sollten jedoch nicht im Konzept verbleiben, zumal für diese Maßnahmen eine politische Mehrheit in den Gremien sicher erscheint.

Während im Konzept einerseits konzeptionell visionär beziehungsweise teilweise sehr kleinteilig gedacht wird, mangelt es im Konzept an Lösungen und Empfehlungen für den alltagstauglichen Radverkehr. Insbesondere die Zuständigkeitsfragen zwischen Städten und Kreis sowie ggf. dem Land oder Bund sollten überwunden werden, da dies für Radfahrende im Kreisgebiet nicht nachvollziehbar ist. Vor diesem Hintergrund wird die Aufnahme von drei zusätzlichen Handlungsempfehlungen vorgeschlagen:

- Erstellung eines Radwegekatasters für Radwege in Oberhavel mit Zustands-, Reparatur- und Sanierungsbedarfsbeschreibung
- Unterstützung der Städte und Gemeinden bei der Erstellung eines Radwegekatasters für Radwege in Oberhavel mit Zustands-, Reparatur- und Sanierungsbedarfsbeschreibung
- eine zusammenhängende Planung von ausreichend breiten Radwegen, die in einem Netz von Radstraßen mündet, also kein Flickenteppich von kurzen, qualitativ unterschiedlichen und schmalen Radwegen, die in Restflächen gequetscht werden. Die Einführung von „Radhauptwegen“, die den Anforderungen von schnell fahrenden Radlern/Sportlern und langsamen Nutzern gerecht wird.

Extrakt: Streichung der Handlungsempfehlungen H 30 und H 31 sowie Einfügung von drei Handlungsempfehlungen.

Modul 8: Elektromobilität:

Die Fraktion FDP/Piraten unterstützt die Entwicklung zu mehr Elektromobilität. Allerdings sollten auch andere nachhaltigen Antriebe in die Überlegungen einbezogen werden. Ein reiner Fokus auf Elektromobilität greift aus unserer Sicht zu kurz. Vor diesem Hintergrund werden auch die beiden Handlungsempfehlungen kritisch gesehen. So ist unklar, ob die Handlungsempfehlung H32 „Umstellung aller fossilen Motoren auf Elektromotoren“ sich auf alle im Kreisgebiet fahrenden Autos bezieht oder nur auf die „Flotte“ der Kreisverwaltung. Im ersten Fall wäre eine solche „Verordnung von Elektromobilität“ aus unserer Sicht nicht zielführend. Umgekehrt könnte die Kreisverwaltung ihre Fahrzeugflotte schon deutlich vor 2035 umstellen.

Im Konzept fehlen zudem Hinweise auf elektrische Lieferfahrzeuge (z.B. Projekt von Volvo), die in der Innenstadt abgasfrei den Einzelhandel beliefern.

Vor diesem Hintergrund schlagen wir vor, die Modulüberschrift in „Mobilität durch nichtfossile Antriebskonzepte (z.B. Elektro, Wasserstoff)“ zu ändern.

Zudem schlagen wir vor, die Handlungsempfehlung H 32 wie folgt umzuformulieren: „Förderung der Umstellung von Kraftfahrzeugen auf nichtfossilen Antrieb“

Extrakt: Umformulierung der Modulüberschrift und der H 32.

Modul 9: Ausbau ÖPNV:

Die Fraktion FDP/Piraten befürwortet eine Ausweitung des Busverkehrs in Oberhavel. Der von der Agentur vorgeschlagene Ausbau des ÖPNV inklusive Taktverdichtung wird uneingeschränkt befürwortet. Enttäuschend ist jedoch, dass sich die Berater nicht mit konkret möglichen Taktverdichtungen und Erweiterungen beschäftigt haben. Aus Sicht der Fraktion FDP/Piraten sind hier insbesondere auf folgende Taktverdichtungen und Erweiterungen zu erreichen:

1. Die Buslinie 125 sollte im 20-Minuten-Takt bis nach Hohen Neuendorf (S-Bahnhof) verlängert werden. Bislang endet sie quasi vor den Toren von Hohen Neuendorf. Die Buslinie 125 verbindet dann Hohen Neuendorf mit Tegel. Durch die Verlängerung bis Hohen Neuendorf (S-Bahnhof) könnten auch Pendler aus Oranienburg/Birkenwerder/Mühlenbecker Land auf direktem Wege mit dem ÖPNV bis nach Tegel gelangen. Dies führt zu einer spürbaren Entlastung des Straßennetzes. Als Handlungsempfehlung wird daher vorgeschlagen: „Erweiterung der Buslinie 125 bis S-Bahnhof Hohen Neuendorf und Verhandlung mit der BVG zur besseren Verbindung von Tegel mit dem nördlichen Berliner Umland“
2. Die Buslinie 136 zwischen Hennigsdorf und Spandau sollte am Wochenende um eine Spätlinie ergänzt werden, die Kulturpendler abends noch nach Hause befördert. Als Handlungsempfehlung wird daher vorgeschlagen: „Erweiterung der Buslinie 136 an Freitagen und Samstagen um eine Spätlinie, die bis/von Hennigsdorf führt“.
3. Nachgewiesener Bedarf besteht in der Gemeinde Birkenwerder. Sie hat als einzige Kommune in Oberhavel trotz ihrer zentralen Lage im Landkreis keinen Busverkehr. Hier erscheint uns folgende Handlungsempfehlung wichtig: „Einrichtung eines innergemeindlichen Busverkehrs in Birkenwerder zwischen Bahnhof, Grund- und Gesamtschule, Gewerbegebiet und den wichtigsten Wohngebieten“.
4. Die Handlungsempfehlung H34 sollte hinter die drei von FDP/Piraten vorgeschlagene Handlungsempfehlung platziert und wie folgt ergänzt werden: „**Zusätzlicher** Ausbau und Taktverdichtung **im ÖPNV**“

Die Handlungsempfehlung H35 (PlusBus-Konzept) bedarf noch genauerer Prüfung in den Gremien. Hier sind wirtschaftlicher Aufwand und Nutzen gegeneinander abzuwägen. Eine wohlwollende Prüfung ist jedoch sinnvoll. Daher wird vorgeschlagen, die H 35 wie folgt umzuformulieren: „**Prüfung** Umsetzung PlusBus-Konzept, erste Stufe“.

Der Sinn einer kreisweiten Mobilitätszentrale für jährlich 80.000 Euro erschließt sich uns nicht. Hier sollten die Vorteile zunächst in den Gremien geprüft und abgewogen werden, ob dies Geld nicht sinnvoller in den Betrieb neuer oder die Verdichtung bestehender Buslinien gesteckt werden kann. Daher wird empfohlen, diese Handlungsempfehlung H 38 zu streichen.

Die Handlungsempfehlungen H40 und H 41 (Machbarkeitsstudie Seilbahn und Bau Seilbahn) erscheinen uns nicht ansatzweise ausgereift. Auch wenn die Herangehensweise, keine Denkverbote auszusprechen, an sich lobenswert ist, erscheinen die hohen Investitions- und Betriebskosten im Verhältnis zu dem sehr begrenzten Radius dieser Seilbahn im Stadtgebiet von Oranienburg wirtschaftlich nicht vertretbar. Auch hier wirbt unsere Fraktion dafür, verfügbare Gelder vorzugsweise in die Erprobung und Inbetriebnahme weiterer Buslinien im Kreisgebiet zu investieren, um so ein geändertes Nutzerverhalten der Bürger/innen (weg vom Auto, hin zum ÖPNV) zu fördern

Die übrigen Handlungsempfehlungen werden befürwortet.

Extrakt: Drei konkrete Handlungsempfehlungen zu Taktverdichtung und -erweiterung, Umformulierung der H 34 und 35, Streichung der Handlungsempfehlungen H 38, H40 und H41.

Modul 10: Digitalisierung und Vernetzung:

Den Handlungsempfehlungen H 43 bis H 45 kann gefolgt werden.

Modul 11: Öffentlichkeitsarbeit und bürgerschaftliches Engagement:

Die Handlungsempfehlungen dieses Modules nehmen einen zu umfangreichen Raum ein. Es drängt sich der Eindruck auf, dass unter diesem Modul einzelne Ideen und Projekte, die zum Teil nur sehr bedingt mit Mobilität zu tun haben, zur Verlängerung der Summe der Handlungsempfehlungen zusätzlich aufgenommen werden. Die Handlungsempfehlungen H 48 und H 50 sollten, wenn überhaupt, ins Modul 8 (Elektromobilität) überführt werden.

Die Handlungsempfehlung H 52 (Förderung BürgerBus-Projekte) sollte – trotz positiver Tendenz in unserer Fraktion - ergebnisoffener gefasst werden. Wir schlagen hier vor: „Prüfung der Förderung von BürgerBus-Projekten“ und die Überführung in Modul 9 (ÖPNV). Die Handlungsempfehlungen H46, H47, H 49 und H51 sehen wir als gute Anregungen für mehr Bürgernähe und Transparenz. Ein hinreichend konkreter Bezug zum Mobilitätskonzept Oberhavel 2040 wird jedoch nicht gesehen. Daher wird darum gebeten, diese Handlungsempfehlungen in Form von Anträgen der Verwaltung in den Kreistag einzubringen und mit diesen Ideen nicht das Mobilitätskonzept zu überfrachten.

Extrakt: Keine Handlungsempfehlungen unter dieser Rubrik, Handlungsempfehlungen H 48, H 50 und H 52 in fachlich passende Module überführen. Übrige Handlungsempfehlungen streichen.

Modul 12: Fuhrparks:

Die Fraktion FDP/Piraten begrüßt einen schrittweisen, kontinuierlichen Umbau der Kreisflotte sowie der Fahrzeugflotte der kreiseigenen Gesellschaften (OVG) und Beteiligungen (AWU). Anders als die Autoren des Mobilitätskonzeptes sehen FDP und Piraten jedoch auch andere Antriebe als möglich an. In dem Zusammenhang begrüßen wir es, wenn auch ein Konzept zur Nutzung von Wasserstoff als Antriebstechnologie erarbeitet wird.

Die Handlungsempfehlungen H56 (Einführung von E-Carsharing) und H57 (Einführung neuer Mobilitätsangebote im Landkreis) erscheinen uns noch nicht ausgereift. Bei H 56 sind rechtliche Fragen (bei Leasingfahrzeugen erscheint Car-Sharing schwer umsetzbar) zu prüfen, zudem ist der personelle Aufwand im Verhältnis zu möglichen Einnahmen abzuwägen. Die Empfehlung, neue Mobilitätsangebote im Landkreis einzuführen, ohne diese zu benennen, wirkt wie eine Platitüde. Entweder sollten hier konkrete Ideen geliefert oder die Handlungsempfehlung gestrichen werden.

Extrakt: H 56 und H 57 kritisch prüfen und ggf. streichen. Bei den übrigen Handlungsempfehlungen ist ein einseitiger Fokus auf Elektromobilität zu vermeiden. Vorgeschlagen wird die Formulierung „nichtfossile Antriebe“.