

Klaus Euhausen
Waldrandsiedlung 28
16761 Hennigsdorf

Tel. / Fax: 03302 – 80 11 78
E-Mail: euhausen@aol.com
Internet: www.euhausen-klaus.de

Klaus Euhausen, Waldrandsiedlung 28, 16761 Hennigsdorf

**Landesbetrieb Straßenwesen
Vorstand Planung, Fachbereich 21
Lindenallee 51
15366 Hoppegarten**

07.09.2009

**Betr.: Landesstraßenbedarfsplan 2010 (Entwurf Juni 2009);
Beteiligung im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung
(SUP-Beteiligung, Öffentliche Auslegung gemäß § 14i Abs. 2 UVPG)**
hier: **16761 Hennigsdorf (Kreis Oberhavel)**

Sehr geehrter Herr Gaffry,

sehr geehrte Damen und Herren,

nachdem ich die Unterlagen eingesehen habe, erhalten Sie nachfolgend meine Stellungnahme als betroffener Bürger zu der in Ihren Planungen dargestellten Ortsumgehungen für Hennigsdorf (Landkreis Oberhavel), insbesondere zur von Ihnen favorisierten Variante, der sogenannten

ortsnahe Ortsumgehung Hennigsdorf

im Zuge der Landstraßen 17 bzw. 172, zeichnerisch dargestellt auf Seite / Blatt 5 Ihrer „Maßnahmen des Landesstraßenbedarfsplans 2010“.

Ich beziehe mich zuerst – dies ist hinsichtlich dieses Beteiligungsverfahrens maßgeblich – auf die erwähnte ortsnahe Ortsumgehung Hennigsdorf, die in den Landesstraßenbedarfsplan aufgenommen werden soll. Des Weiteren äußere ich mich aber auch zu den anderen beiden von Ihnen untersuchten Varianten, also der sogenannten ortsfernen Ortsumgehung und der sogenannten Ortsdurchfahrt-Verlagerung.

Darüber hinaus gebe ich Ihnen und den anderen Stellen, die meine Stellungnahme erhalten, meine Einschätzungen über andere hier diskutierte Varianten „zur Verkehrsbelastung“ von Hennigsdorf (sog. ortsnahe Umgehung von Nieder Neuendorf, wie im FNP der Stadt dargestellt und Verkehrskonzept der Jungen Union Hennigsdorf) zur Kenntnis und zur Beachtung hinsichtlich des weiteren Planungsverfahrens.

1. Zur ortsnahen Ortsumgehung Hennigsdorf, die in den Landesstraßenbedarfsplan aufgenommen werden soll (zeichnerisch dargestellt auf Seite/Blatt 5 Ihrer „Maßnahmen des Landesstraßenbedarfsplans 2010“):

Vorbemerkungen:

Mir ist bekannt, dass viele Menschen entlang der Hauptverkehrsstraßen von Hennigsdorf (inkl. Nieder Neuendorf) wohnen und tagtäglich Lärm und Abgasen ausgesetzt sind (in Ihrem Landesstraßenbedarfsplan 2010 „Ortsdurchfahrt mit erheblichen Schwachstellen“ genannt, zeichnerisch dargestellt in Anlage 1). Gleichzeitig bin ich aber der festen Überzeugung, dass es nicht statthaft ist, eine Straße zu verlegen oder Verkehr zu verlagern, wenn dadurch viele Menschen an anderer Stelle belastet werden!

Um alle hier aufgeführten und diskutierten Varianten bewerten zu können, ist es unentbehrlich, sich kurz mit der in den letzten hundert Jahren gewachsenen **Stadtstruktur** von Hennigsdorf (hier: nördlich des Havelkanals, also ohne Nieder Neuendorf) zu befassen. Nördlich wie südlich des „alten Ortskernes“ (Hauptstraße, Berliner Straße: Dorf-, Misch- und Kerngebiet) entwickelten sich Anfang des 20. Jahrhunderts (entlang der Havel) große, auch heute noch bestehende Gewerbe- und Industriegebiete. In Nord-Süd-Richtung verlaufen hier deshalb auch die Hauptverkehrsachsen: neben der Havel die Landesstraße 172 und die Eisenbahn. Westlich dieser Verkehrsachsen und der hauptsächlich durch Gewerbe, Industrie und Handel genutzten Bereiche liegen fast nur Wohngebiete und Grünflächen. Westlich dieser Wohngebiete befindet sich Wald (Landschaftsschutzgebiet, darin strenger geschützte Bereiche: FFH-Gebiete).

Dieser Stadtstruktur trägt der in den 1990er Jahren entwickelte und genehmigte Flächennutzungsplan der Stadt Hennigsdorf Rechnung!

Diese genannten Wohngebiete, die sich von der Marwitzer Straße im Norden bis fast zum Havelkanal im Süden erstrecken, sind durch ihre Lage (westlich der Hauptverkehrsachsen und der Industriegebiete sowie nahe am Wald), durch ihre fast ausschließlich reine Wohnnutzung (eingestreut oder am Rande liegen Kindergärten, Schulen, das Krankenhaus, der Friedhof, Spiel- und Sportplätze, etc.) äußerst ruhig. Verkehrslärm vom Eisenbahn-Außenring (BAR-Berliner Außenring) ist kaum oder selten hörbar, Flugverkehr findet nur in großer Höhe statt. Zudem hat die Stadt Hennigsdorf im Zuge der Lärminderungsplanung (z. B. Lärmkontingentierung beim Industriebetrieb Hennigsdorfer Elektrostahlwerke, „Tempo-30-Zonen“) hier entscheidende Schritte zu einer sehr ruhigen Wohnlage getätigt.

Dies ist ein ganz besonderer Wert der Stadt Hennigsdorf!

Durch Ihre Planung würden die westlichen Wohngebiete Hennigsdorfs stark beeinträchtigt und entwertet.

Weiter ist es unentbehrlich, die derzeitigen **Verkehrsmengen** und **Verkehrsströme** zu berücksichtigen. Viele Menschen aus Hennigsdorf fahren nach Berlin zur Arbeit oder zum Einkaufen, viele Berliner Firmen beliefern Hennigsdorfer Betriebe bzw. Einwohner. Ein großer Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen auf den Hauptstraßen Hennigsdorfs ist deshalb Ziel- und Quellverkehr! Das ist nicht unüblich für eine Industriestadt und in gewissem Maße hinzunehmen.

Der Ortsteil Nieder Neuendorf hat sich nach 1990 von einem „300-Seelen-Dorf“ (im deutsch-deutschen Grenzgebiet, das in Teilen nur mit Passierschein zu betreten war) zu einem Wohnstandort mit mehr als 3000 Einwohnern entwickelt. Dies ist ein wesentlicher Grund für das hohe Verkehrsaufkommen dort!

Nur ein geringerer Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen der Stadt fährt komplett durch Hennigsdorf durch, um z. B. die Bundesautobahnen (A 111 über Ruppiner Straße, A 10 über Marwitz / Eichstädt) zu erreichen, nach Velten oder um noch weiter nach Norden zu gelangen. „Wohl kaum einer“ will – aus Spandau kommend – nach Bötzw (oder weiter nach Schönwalde/Falkensee oder Wansdorf/Pausin)!

Soll (beispielsweise) – nach Fertigstellung der Ortsumgehung (und ggf. Sperrung von Teilen der „alten Straße“) – ein Lkw eines Zulieferers für das Bombardier-Werk (Neuendorfstraße) oder für das Stahlwerk (Veltener Straße / Wolfgang-Küntscher-Straße) – von Spandau kommend – nach Umfahrung der Stadt über die Marwitzer Straße und Veltener bzw. Berliner Straße – zurück quer durch die Stadt – zum jeweiligen Werk fahren? Oder fährt er – trotz Umgehung – die selben Straßen wie immer?

Zwischenfazit:

Der Blick auf die Stadtstruktur und die Verkehrsströme zeigt, dass eine westliche Ortsumgehung von Hennigsdorf hinsichtlich des „Schutzgutes Mensch“ sehr problematisch und hinsichtlich der Verkehrsströme geradezu widersinnig wäre!

Zur ortsnahen Ortsumgehung Hennigsdorf:

Ich bin als Eigentümer und Bewohner des Reihenhauses Waldrandsiedlung 28 in Hennigsdorf von dieser Planung einer ortsnahen Ortsumgehung direkt und unmittelbar betroffen!

Mein Haus liegt nur etwa 100 m vom Waldrand und etwa 300 m von der geplanten Straße entfernt. Ich bin verheiratet und habe drei Kinder, die in diesem Haus leben, so dass Sie davon ausgehen müssen, dass das, was ich hier niederschreibe, für insgesamt 5 Personen gilt.

Ihnen ist bekannt – dies wird in Ihren Erläuterungen zur Planung ja auch genannt – dass diese Straßenvariante im großen Umfang Wald vernichtet und große Naturflächen beeinträchtigt, alle im Landschutzgebiet gelegen: diese sind neben Lebensraum für Pflanzen und Tiere Erholungsflächen für alle in Hennigsdorf lebenden Menschen; zudem wird das FFH-Gebiet Muhrgraben von Ihrer Planung tangiert (auf Seite / Blatt 1 Ihrer „Maßnahmen des Landesstraßenbedarfsplans 2010“ „potenziell sehr hohe Umweltauswirkungen“ genannt, dazu auch Seiten 39, 46-48, 64-66 Ihrer Strategischen Umweltprüfung).

Weiterhin werden öffentliche Einrichtungen der Stadt Hennigsdorf (z. B. Oberschule Albert-Schweitzer, Skateranlage, Friedhof) und anderer Träger (Krankenhaus, Altenwohnungen und –pflegeeinrichtungen) sowie mehrere hundert Menschen, die hier wohnen – allesamt schutzbedürftige Nutzungen – durch Verkehrslärm und Abgase beeinträchtigt und von der Landschaft abgeschnitten. Etwas weiter entfernt liegen Einrichtungen wie die Grundschule „Theodor Fontane“ und die Kindereinrichtungen „Traumland“ (Heinestraße), „Spatzennest“ und „Zwergenland“ (Schönwalder Straße), die, wenn auch nicht direkt, so doch indirekt den Wald und die angrenzenden Flächen (z. B. „Waldspielplatz“ an der Schönwalder Straße) nutzen.

Zu meiner direkten und unmittelbaren Betroffenheit:

Oben habe ich bereits die Vorzüge des Wohnens in diesem Wohngebiet geschildert. Meine Familie und ich nutzen diesen Wald direkt in mannigfaltiger Weise (spazieren, Rad fahren, Spiel und Sport, etc.), insbesondere unsere Kinder sind darüber hinaus durch Aktivitäten mit den Kindergärten, Schulen und Sportvereinen stark auf diesen Wald angewiesen, alle Altersgruppen, zu jeder Jahreszeit.

**Durch die geplante Straße würde die Landschaft zerschnitten,
beeinträchtigt und entwertet.
Unser Wohngebiet wäre deutlich mehr von Lärm und Abgasen betroffen,
als dies jetzt der Fall ist.**

Gehen Sie bitte davon aus, dass wir diese Beeinträchtigung unseres Lebens durch Ihre Straßenplanung nicht hinnehmen werden und insbesondere ich als Unterzeichnender mich an allen Aktivitäten und Initiativen zur Verhinderung dieser Straße beteiligen werde!

Die Anlage 76 „Belastungsdifferenz“ Ihres Landesstraßenbedarfsplans 2010“ stellt eine „Idealisierung des Straßenverkehrs“ dar, vermutlich sind die tatsächlichen Verkehrsströme ganz anders, wenn die Straße gebaut ist, weil die Menschen sich nicht daran halten, was „Verkehrsplanende aufzeichnen“. Zudem zeigt die Anlage 76, selbst wenn es so eintritt wie von Ihnen vorhergesagt, dass die Bereiche mit den größten Problemen (bzw. Protesten), nämlich die Marwitzer Straße, die Berliner Straße und die Dorfstraße in Nieder Neuendorf am wenigsten entlastet werden! Die größte Entlastung tritt im Bereich der Neuendorfstraße / Hauptstraße ein, wo viele Gewerbetreibende angesiedelt sind.

Wenig Beachtung schenken Sie zudem dem demografischen Wandel (wenig Geburten / viele alte Menschen / spürbarer Rückgang und Überalterung der Bevölkerung in den nächsten Jahren!: gerade in Hennigsdorf ist dies in überdurchschnittlichem Maße der Fall)! Man kann alles schönrechnen – wie bei Bevölkerungsprognosen in den letzten zwanzig Jahren gerne praktiziert – aber: weniger Menschen und darunter mehr (immobile) alte Menschen bedeuten weniger motorisierter Straßenverkehr.

Ich glaube, dass es kaum einen Menschen in Hennigsdorf gibt, der diese westliche Ortsumgehung will (weil sie kaum jemanden nützt, aber vielen schadet)! Für wen wollen Sie sie dann bauen?

Abschließend stelle ich also fest, dass es keinen Sinn macht, den Straßenverkehr westlich an der Stadt vorbeizuleiten, während sich

1. die Gewerbe- und Industriegebiete der Stadt und auch
2. zwei Autobahnanschlüsse östlich der Stadt befinden und
3. der weitaus größte Teil des werktäglichen Durchgangsverkehrs – aus Richtung Spandau kommend – in Richtung Osten fährt (vgl. hierzu Anlage 29 Ihres Landesstraßenbedarfsplans 2010)!

Für den erheblichen Verkehr – einschließlich des Schwerlastverkehrs – der von Osten in oder durch die Stadt fährt (vgl. z. B. Anlage 29 Ihres Landesstraßenbedarfsplans 2010), hat eine „westliche Umgehung“ überhaupt keinen Wert: diese Fahrzeuge müssten weiterhin die Ruppiner Straße / Berliner Straße / Veltener bzw. Marwitzer Straße benutzen!

Anstatt für viel Geld eine lange Straße durch Erholungswald und Landschaftsschutzgebiet entlang von schützenswerten Wohnnutzungen auf der einen und Feuchtgebieten auf der anderen Seite zu bauen, die verkehrsplanerisch keinen oder wenig Sinn macht, bei wahrscheinlich zurückgehendem motorisierten Individualverkehr, empfehle ich, dass alle zuständigen Stellen über folgende – von anderen Personen und Stellen schon oft genannte – **Alternativen** nachdenken:

- Verzicht auf den Neubau von Straßen im Raum Hennigsdorf,
- weitere „Beruhigung“ des Verkehrs auf den Hauptstraßen, viele gezielte Maßnahmen wie „Tempo 30“, weitere Querungshilfen, Nachtfahrverbot für LKW und bauliche Maßnahmen (dadurch auch Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die Autobahnen und die hierüber gut angebundenen Gewerbeflächen in Hennigsdorf und Velten),
- aktive wie passive Schallschutzmaßnahmen fordern und fördern (an Fahrzeugen, Verkehrswegen und Gebäuden),
- Entschärfung des Kreuzungsbereiches Berliner Straße / Schulstraße / Ruppiner Straße / Hauptstraße, damit der Verkehr hier besser abfließen kann,
- zügiger Ausbau des Fahrradwegenetzes, insbesondere entlang der Landesstraßen außerhalb der Ortschaften,
- Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, z. B. Verdichtung des S-Bahn- und Regionalbahntaktes.

Zuletzt stelle ich Frage, warum die ortsnahe Umgehung des Ortsteils Nieder Neuendorf, die die Stadt Hennigsdorf im genehmigten Flächennutzungsplan dargestellt hat (siehe auch meine Anmerkungen dazu unten unter Nr. 4) und die die Stadt nach wie vor realisiert sehen will, nicht nach dem gleichen Bewertungsverfahren untersucht wurde? Auch wenn diese Variante hier in der Stadt kontrovers diskutiert wird und auch von mir nicht als „allein seligmachend“ betrachtet wird, hat sie meines Erachtens mit Abstand

- die größte Wirkung zur Entlastung der Ortsmitte von Nieder Neuendorf,
- die geringsten Kosten,
- den geringsten Eingriff in Natur und Landschaft,
- die größte Vereinbarkeit mit der Stadtentwicklungsplanung und insbesondere der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Hennigsdorf, und macht insofern
- am meisten Sinn,

verglichen mit den anderen hier angesprochenen Varianten!

Die Nichteinbeziehung dieser Variante ist nicht nachvollziehbar und aus meiner Sicht ein Abwägungsdefizit in Ihrem Planverfahren.

Ich wende mich also mit Nachdruck gegen diese von Ihnen geplante Ortsumgehung und fordere Sie auf, diese Planung nicht weiter zu verfolgen!

Eine **Kopie** meiner Stellungnahme sende ich an den Bürgermeister der Stadt Hennigsdorf (Stadtverwaltung), an den Landrat des Kreises Oberhavel (Kreisverwaltung) sowie an die örtliche Presse.

Die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen und Varianten tangieren mich direkt wenig, als ein an der Stadtentwicklung von Hennigsdorf und an einer gedeihlichen Entwicklung unseres Gemeinwesens interessierter Mensch (und als Vater von drei Kindern), möchte ich aber auch zu diesen Varianten das Für und Wider – aus meiner Sicht – kurz auflisten:

2. Zur ortsfernen Ortsumgehung (wie in Ihrem LStrBPl-Entwurf beschrieben):

Diese Variante (nördlich von Spandau über den ehemaligen Mauerstreifen nach Westen), würde nur einen sehr geringen Anteil des Gesamtverkehrsaufkommens, der tatsächlich – von Spandau kommend – komplett durch Hennigsdorf fahren will (nach Bötzw, Marwitz, Velten bzw. auf die Autobahnen), aufnehmen. Der übrige Verkehr, der nach Hennigsdorf will (bzw. zurück nach Spandau), müsste weiter quer durch die Stadt bzw. sich „Schleichwege“ suchen. Dies macht wenig Sinn.

Es ist zudem für mich inakzeptabel, den Durchgangsverkehr von Nieder Neuendorf in die Nachbargemeinden Schönwalde oder Bötzw oder an den westlichen Ortsrand von Hennigsdorf zu verlagern („St.-Florians-Prinzip“: „... verschon mein Haus, zünd´ andre an.“), wo es hunderte von neuen Betroffenen gibt. Wer kann dies wollen? Aus Spandau heraus führt die Schönwalder Allee nach Schönwalde / Bötzw, die Neuendorfer Allee führt aus Spandau heraus nach Nieder Neuendorf / Hennigsdorf. An der Diskussion, diese genannten Orte im „Ländchen Glien“ bzw. am „Krämer Forst“ auch noch mit dem Durchgangsverkehr (und möglicherweise auch noch mit dem Schwerlastverkehr!?) von Hennigsdorf zu „erfreuen“, werde ich mich nicht weiter beteiligen!

3. Zur Ortsdurchfahrt-Verlagerung (wie im LStrBPl-Entwurf beschrieben):

Diese Straße (südöstlich entlang des Bombardier-Werks) entlastet (alleine für sich betrachtet) nur den Bereich Spandauer Allee / Neuendorfstraße / Hauptstraße. Sie

- erschwert die verkehrliche Anbindung der Gewerbebetriebe / des Gewerbegebietes,
- verbaut und beeinträchtigt den Uferbereich (Uferweg / Aufenthaltsqualität / Nähe zum Ufer / Blickbeziehungen / Naturschutzbelange),
- muss dann die Eisenbahnlinie unterqueren (Kosten!),
- den gesamten Bereich „Stadthafen“ durchqueren (der zukünftig „attraktiver“ entwickelt werden soll),
- muss dann wieder „hoch“ auf das Niveau der Havelbrücke/Ruppiner Straße, ist also technisch schwierig und aufwändig, kostenintensiv und aus der Sicht der Stadtentwicklung und des Naturschutzes sehr problematisch (vgl. auch die Anmerkungen unter Nr. 5 zu der Variante der Jungen Union: „Weiterführung durchs Gewerbegebiet“).

4. Zur ortsnahen Umgehung von Nieder Neuendorf (wie im FNP der Stadt dargestellt):

Siehe auch meine Ausführungen oben (Nr. 1, „Vorbemerkungen“, unter Verkehrsströme / Verkehrsmenge).

Diese Variante bringt zwar Entlastung für die Dorfstraße in Nieder Neuendorf, schafft aber neue Betroffene am westlichen Ortsrand von Nieder Neuendorf und dort weitere Probleme wie eine „Barrierewirkung zur Landschaft hin“. Den Nieder Neuendorfern geht dadurch wesentliche Qualität in diesem Bereich verloren, eine Belastung des Landschaftsbildes wäre m. E. erheblich, Verkehrslärm wäre ebenfalls „nicht aus der Welt“ („Hochlage der Straße“ am Havelkanal). In der Dorfstraße bliebe trotzdem ein erheblicher Ziel- und Quellverkehr. Diese Teil-Umgehung wird in Hennigsdorf zukünftig sicher weiter diskutiert werden, dann müssen aber alle Argumente „auf den Tisch“ (Vor- und Nachteile).

5. Zum Verkehrskonzept der Jungen Union Hennigsdorf mit den darin beschriebenen verschiedenen Maßnahmen und Varianten (Stand: 25.08.2009):

Ich stimme zu, die verkehrsberuhigenden Maßnahmen für Nieder Neuendorf weiter voranzutreiben: hier wohnen schließlich die meisten Menschen an bzw. in der Nähe einer Hauptverkehrsstraße mit starkem Anteil an Durchgangsverkehr. Viele Maßnahmen sind unstrittig, sie kosten wenig Geld und tun niemanden weh (außer dem Autofahrer, der mehr Zeit benötigt, weil er langsamer fahren, einen Umweg in Kauf nehmen muss oder „zur Kasse gebeten wird“).

Mein vorweggenommenes Fazit zu einigen Vorschlägen der Jungen Union ist, dass sie entweder die bisher erreichten guten Ergebnisse der Stadtentwicklung in Hennigsdorf konterkarieren oder schlichtweg technisch nur mit erheblichen – politisch wie wirtschaftlich kaum durchsetzbaren – Aufwänden realisierbar sind:

Mit der Öffnung und dem Ausbau des Bötzower Weges würde man den bisher verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Bereich der westlichen Wohngebiete / Friedhof stark entgegenwirken. Verkehr würde aus dem Bereich Hauptstraße / Neuendorfstraße über die Parkstraße (an der auch viele Menschen wohnen), entlang des Friedhofes und dann durch den Wald nach Bötzwow geleitet. Dies würde die Marwitzer Straße nur unwesentlich entlasten, die an den genannten Straßen Wohnenden jedoch sehr. Dort soll dann auch Schwerlastverkehr fahren? Zudem trifft der Bötzwower Weg / Jungferndamm an der L 20 südlich von Bötzwow direkt auf die Brücke über die Eisenbahnlinie: dies erschwert den Knotenausbau ungemein (die Führung des Radverkehrs auf einer gesonderten Trasse über die Bahngleise ist mir unverständlich). Neue Betroffene bringt das einige, aber nur wenig Entlastung!

Die Verlagerung einer Ortsumgehung von Nieder Neuendorf „weiter nach Westen“ (sog. „Mittlere Ortsumgehung –südlicher Abschnitt–“) macht die Straße teurer, verbraucht und beeinträchtigt mehr Landschaft, die oben genannten negativen Effekte für Nieder Neuendorf werden nur geringfügig abgemildert. Das „Wiedereinfädeln“ dieser Umgehungsstraße in die Eschenallee (90° Kurve?) erscheint sehr schwierig. Wie soll hier der Verkehr flüssig fahren? Einzelne Aspekte müssen aber möglicherweise in die weitere Diskussion über die „Teil-Ortsumgehung Nieder Niederdorf“ einbezogen werden.

Die Weiterführung dieser Umgehung durch die Gewerbegebiete Süd 2 und 3 (sog. „Mittlere Ortsumgehung –nördlicher Abschnitt–“) wird Gewerbetreibende, „Gewerbeflächen-Vermarkter“ und den Großbetrieb Bombardier wohl kaum erfreuen!?

Der erst vor einigen Jahren entstandene Uferweg („Mauerradweg“, Fernradweg „Berlin-Kopenhagen“) würde ebenfalls erheblich an Attraktivität verlieren (siehe auch oben unter Nr. 3: „Ortsdurchfahrt-Verlagerung“).

Dann noch kühn eine Brücke über die Havel ins Naturschutzgebiet „Schwimmhafenwiesen“ zu schlagen ist ziemlich „furchtlos“, und vor allem teuer: „wer soll das bezahlen, ...?“

Von den Naturschutzbelangen und den Baugrundverhältnissen auf dem östlichen Havelufer ganz zu schweigen (ein Blick in ältere Karten zeigt: Havel-Altarme!). Eine Unterführung der Bahnstrecke würde „preislich ebenfalls ordentlich zu Buche schlagen“. Auch die zarten Ansätze einer geordneten städtebaulichen Entwicklung in Neubrück würden wohl erheblich beeinträchtigt werden. Alle die, die ins Stadtgebiet von Hennigsdorf wollen, würden trotzdem weiter „geradeaus“ (in die Spandauer Allee und Neuendorfstraße) fahren!

Fazit (zu allen Varianten):

Die vom Landesbetrieb Straßenwesen bevorzugte ortsnahe Ortsumgehung Hennigsdorf, die zu wenig Entlastung bringt, ist das (verkehr- und stadtplanerisch) schlechteste, was dieser Stadt „passieren“ könnte. Eine Belastung der „westlichen Wohngebiete“ und eine Zerschneidung und Beeinträchtigung der Landschaft muss unbedingt unterbleiben.

Östlich lässt sich der „südliche Teil der Stadt aufgrund der Betriebe und der Havel durch eine neue Straße kaum „umgehen“, hier bleibt nur die nahegelegene Bundesautobahn 111, auf die so viel Verkehr wie möglich durch geeignete Maßnahmen verlagert werden muss. Bombardier und andere Betriebe müssen weiter über die Ruppiner Straße / Hauptstraße / Neuendorfstraße bzw. Spandauer Allee / Neuendorfstraße angefahren werden!

Im nordöstlichen Teil der Stadt sind mit der Fabrikstraße / Eduard-Maurer-Straße und mit der Anbindung an die Autobahnanschlüsse Stolpe und Hennigsdorf/Hohenschöpping beste Voraussetzungen geschaffen worden.

Die Marwitzer Straße und das nördliche Stadtgebiet werden nach Fertigstellung der Landesstraße 20 neu von Bötzow – südlich entlang von Velten – zum Autobahnanschluss Hennigsdorf/Hohenschöpping möglicherweise etwas entlastet.

Die Hauptverkehrsadern der Industriestadt Hennigsdorf werden – mit oder ohne Ortsumgehung oder Teilumgehungen – immer stark mit Verkehr belegt sein. Maßnahmen zur Reduzierung von Menge, Geschwindigkeit und Lärm sind viele genannt.

Es wird vermutlich weiter über die sog. ortsnahe Ortsumgehung des Stadtteils Nieder Neuendorf nachgedacht und gestritten werden müssen („Optimierung oder Verzicht“), an dieser Lösungsfindung sollten sich möglichst viele Menschen beteiligen. Derzeit wird meines Erachtens die Diskussion darüber nur von wenigen Personen und Interessengruppen beherrscht. Möglicherweise ist eine externe / neutrale Mediation / Vermittlung sinnvoll.

Ich kann allen Menschen in Hennigsdorf nur empfehlen, über die „Nullvariante“ nachzudenken und sich bei den entsprechenden Stellen dafür einzusetzen, gleichzeitig das Auto öfter stehen zu lassen und mehr Füße, Pedale und den öffentlichen Personenverkehr zu nutzen.

Mit freundlichem Gruß

Klaus Euhäusen