



**Machbarkeitsstudie
für Maßnahmen
aus der Defizit- und Bedarfsanalyse für den straßen-
gebundenen ÖPNV der Stadt Hennigsdorf**

31. Juli 2023

für:



Stadt Hennigsdorf

Fachbereich Stadtentwicklung, FD Stadtplanung
Rathausplatz 1
16761 Hennigsdorf

durch:

SPV Spreepplan Verkehr GmbH

Rothenburgstraße 38
12163 Berlin

Dipl.-Ing. Michael Wagner
Alexander Sidor M.Sc.
Julian Kronfeldt B.Sc.
John Cabelnes M.Sc.
Sophie Ulrich

31. Juli 2023

Inhalt

ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	64
TABELLENVERZEICHNIS	66
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....	67
1 EINLEITUNG UND AUFGABENSTELLUNG	5
2 BESTANDSAUFNAHME.....	6
2.1 Defizit- und Bedarfsanalyse für den straßengebundenen ÖPNV der Stadt Hennigsdorf.....	6
2.2 Nahverkehrsplan 2022-2026 des Landkreises Oberhavel.....	8
2.3 Weitere absehbare Entwicklungen.....	8
2.4 Befahrung und Ermittlung der Straßenbeschaffenheit.....	8
2.4.1 Stolpe Süd.....	8
2.4.2 Gewerbegebiet Nord	9
2.4.3 Hennigsdorf West 2 und Süd 2	9
2.4.4 Bahnhof Ostseite	13
3 KONZEPT FÜR EINE KLEINBUS-STADTLINIE.....	14
3.1 West-Schleife (Linie 817).....	16
3.1.1 Haltestellenverortung & Fahrpläne	18
3.1.2 Musterfahrplan Linie 817	22
3.2 Schleife Stolpe Süd	23
3.3 Exkurs On-Demand-Verkehre.....	25
3.4 Kostenabschätzung	26
4 KONZEPTE ZUR GEWERBEGEBIETSERSCHLIEßUNG.....	29
4.1 Routenergänzung der Linie 807 zur Erschließung des Gewerbegebiets .	29
4.1.1 Haltestellenverortung und Fahrpläne	32
4.2 Eigenständige Gewerbegebietslinie.....	35
4.2.1 Variante 1	37
4.2.2 Variante 2	39
4.2.3 Haltestellenverortung & Fahrpläne	41
4.3 Kosten im Überblick und Zwischenfazit.....	43
5 TAKTVERDICHTUNG DER BESTANDSLINIEN	45
5.1 Taktverdichtung der Linie 807.....	45

5.2	Taktverdichtung der Linie 809.....	48
6	AUSWEITUNGEN DER BEDIENZEIT AUF 4-24 UHR.....	52
6.1	Stadtbuslinie.....	52
6.2	Linie 807	52
6.3	Linie 809	53
7	KOSTENÜBERSICHT	54
7.1	Grundsätze zur Finanzierung der Leistungen.....	54
7.2	Infrastrukturkosten	56
7.3	Laufende Betriebskosten	57
8	MAßNAHMENBÜNDELUNG UND -EMPFEHLUNG	60
8.1	Weiterentwicklung des üÖPNV-Fahrplanangebots.....	60
8.2	Anschlüsse am Bahnhof Hennigsdorf	61
8.3	Umsetzungshorizont.....	62
8.4	Begleitung der Umsetzung und Erfolgskontrolle	62
9	ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK	63
10	ANHANG	68

1 Einleitung und Aufgabenstellung

Im Jahr 2021 wurde für das Stadtgebiet Hennigsdorf eine Defizit- und Bedarfsanalyse für die Buslinienverkehre durchgeführt. Ziel der damaligen Bearbeitung war es, die Defizite aufzuzeigen und den Bedarf an verbesserten ÖPNV-Angeboten zu ermitteln. Auf dieser Grundlage soll nur eine detaillierte betriebliche, organisatorische und finanzielle Machbarkeitsstudie erstellt werden. Diese soll die vorgeschlagenen Maßnahmen weiter vertiefen und realistische Umsetzungsrichtungen aufzeigen. Die Arbeiten sollen den aktuellen Nahverkehrsplan des Landkreises Oberhavel vollumfänglich berücksichtigen und in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger OHBV sowie dem Verkehrsunternehmen OVG durchgeführt werden.

Wichtige Inhalte der Machbarkeitsstudie sind:

-  Konzept für eine Kleinbus-Stadtbuslinie
-  Konzept für eine Gewerbegebietslinie im Gewerbegebiet Nord
-  Konzept für Taktverdichtungen der Linien 807 und 809
-  Auswirkungen einer generellen Ausweitung der Bedienzeit von 4-24 Uhr

Konkret erarbeitet werden soll hierbei:

-  Konkretisierung der Linienführung und der Taktfolgen
-  Ableitung möglicher Fahrpläne in Abstimmung mit den örtlichen Verkehrsunternehmen
-  Ermittlung geeigneter Fahrzeuge
-  Anforderungen an die Infrastruktur für die neuen Angebote und Abgleich mit der heutigen Situation (Stadt- und Gewerbegebietslinie)
-  Auswirkungen der Maßnahmen auf die Belegung der Haltepositionen am Bahnhof Hennigsdorf
-  Kostenermittlung (Anschaffung, Errichtung und laufende Kosten)
-  Vorstellung und Abstimmung des Entwurfs der Machbarkeitsstudie sowie Klärung der Finanzierung
-  Vorschlag für eine anteilige Beteiligung der umliegenden Unternehmen der Gewerbegebietslinie
-  Zeitplan für die Umsetzung
-  Aufstellung eines Plans zur Begleitung und Bewertung der Maßnahmen nach der Umsetzung

2 Bestandsaufnahme

2.1 Defizit- und Bedarfsanalyse für den straßengebundenen ÖPNV der Stadt Hennigsdorf

Umfangreiche Befragungen der Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen in Hennigsdorf ermöglichten eine Defizitanalyse und gaben Hinweise zur Verbesserung des Angebots. Es konnte abgeleitet werden, dass Hennigsdorf im Vergleich mit benachbarten Räumen gut an die S- und Regionalbahn angebunden ist. Ebenfalls verfügt Hennigsdorf grundsätzlich über ein dichtes und flächenhaftes lokales Busnetz. Jedoch zeigte sich in der Bestandsaufnahme der Analyse, dass diese vorhandenen Buslinien nicht immer in attraktiven Taktfolgen verkehren. Bedienungslücken bestehen oftmals im Tagesverkehr außerhalb der Hauptverkehrszeit, am Abend und am Wochenende. Im Weiteren zeigten sich Erschließungslücken am westlichen Stadtrand, in Stolpe Süd und in den Gewerbegebieten Nord und Süd.

Als mögliche und sinnvolle Maßnahmen kristallisierten sich folgende Ansätze heraus:

- ① Verdichtung der Taktfolgen bei vorhandenen (regionalen) Linien im Tagesverkehr Mo-Fr, am Abend und am Wochenende zur Schaffung eines attraktiven Bus-Hauptnetzes mit gleichmäßigen und guten Anschlüssen zum SPNV und im Busnetz untereinander. Die Voraussetzungen für dieses Ziel sind gut.
- ② Einführung einer zusätzlichen Stadtbuslinie zur Erschließung bislang unterversorgter Teilgebiete im Westen der Stadt und in Stolpe-Süd. Diese Linie könnte mit Kleinbussen Routen bedienen, welche die üblichen Standardbusse nicht befahren könnten. Durch die Kombination von einzelnen Teillästen bzw. Ringen entstehen durchgehende Fahrmöglichkeiten über den Bahnhof bzw. die Innenstadt hinaus.
- ③ Einführung von gesonderten Linien zur verbesserten Anbindung der Gewerbegebiete, zugeschnitten auf die Anforderungen der Unternehmen. Diese Angebote könnten insbesondere das Gewerbegebiet Nord erstmalig und attraktiv anbinden. Für das Gewerbegebiet Süd könnte auch eine zusätzliche Haltestelle der Linie 136 Verbesserung bringen, eine gesonderte Linie erschien hier nicht erforderlich.

Als Beschluss der SVV Hennigsdorf sollte die Bedienzeit künftig mindestens bei den vorhandenen Hauptlinien 136, 807, 809 und 824 von 4-24 Uhr liegen. Dies bedeutet eine zeitliche Ausweitung des jeweiligen SVZ-Angebots. Die Bedienzeiten der Gewerbegebietslinien orientieren sich ohnehin grundsätzlich an den Arbeitszeiten der anliegenden Unternehmen.

In der nachfolgenden Abbildung aus der Defizit- und Bedarfsanalyse sind die unzureichend erschlossenen Gebiete in Hennigsdorf dargestellt. Diese wurden anhand einer Darstellung der Haltestelleneinzugsbereiche kenntlich gemacht. Erschließungslücken im westlichen, in den beiden Gewerbegebieten im nördlichen sowie im südlichen Teil Hennigsdorfs werden ersichtlich.

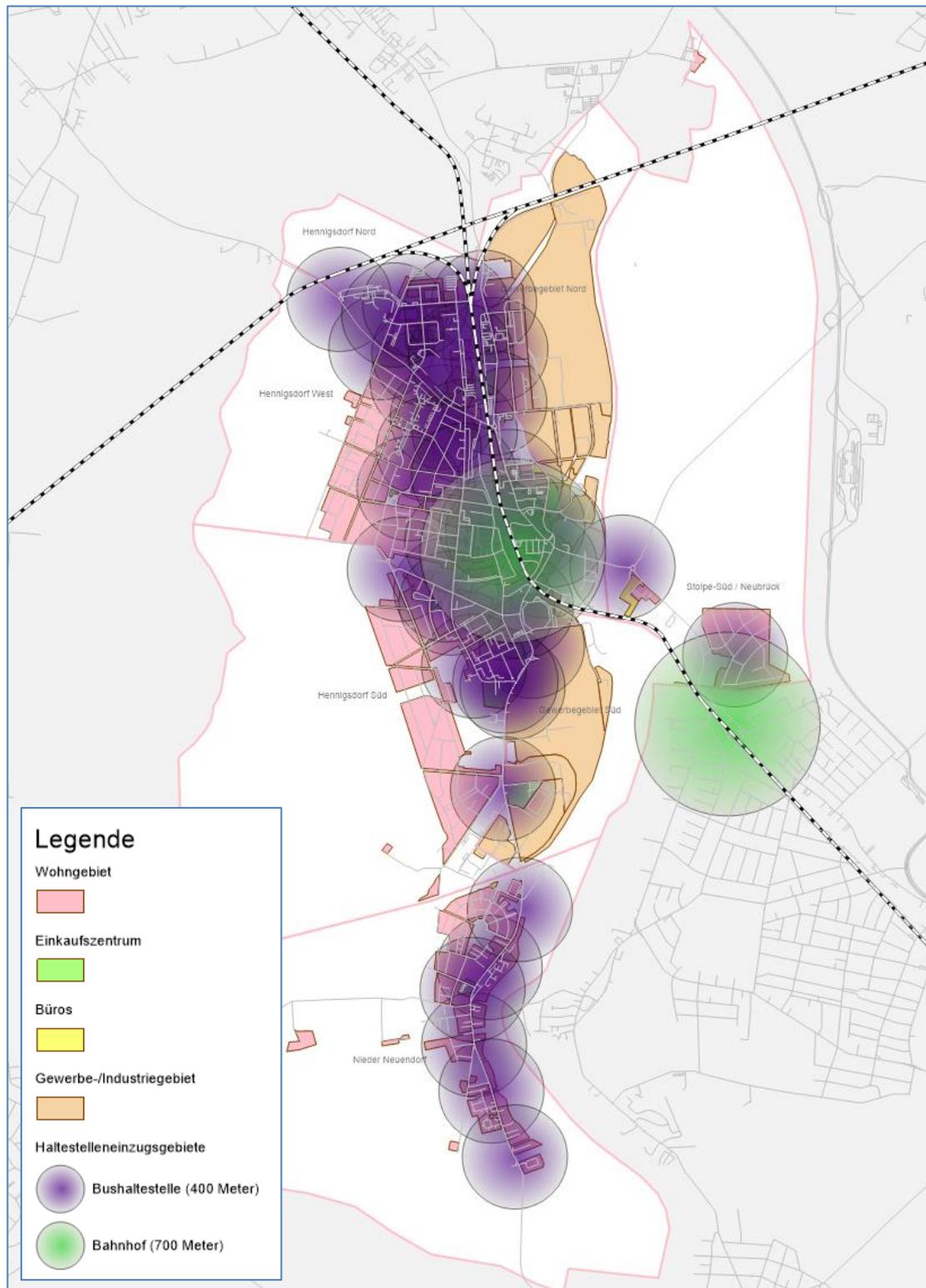


Abbildung 1: Einzugsbereich der Haltestellen im Stadtgebiet Hennigsdorf

[Quelle: Spreepplan Verkehr GmbH, September 2021, Erläuterungsbericht Defizit- und Bedarfsanalyse für den straßengebundenen ÖPNV in der Stadt Hennigsdorf, S. 17]

2.2 Nahverkehrsplan 2022-2026 des Landkreises Oberhavel

In diesem Abschnitt wird ausschließlich auf die Inhalte des Nahverkehrsplans 2022-2026 des Landkreises Oberhavel eingegangen welche den straßengebundenen ÖPNV in Hennigsdorf betreffen. Dies betrifft die folgenden Punkte:

-  Anschlussicherung der RB 20 und der Linie 807 am Bahnhof Hennigsdorf
-  Verbesserung der Anbindung der Gewerbegebiete Nord und Süd in Hennigsdorf
-  Verbesserte ÖPNV-Anbindung des Kletterparks im Stadtteil Stolpe-Süd
-  Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung der geplanten Freizeit- und Tourismusschwerpunkte im Bereich Stadthafen Hennigsdorf
-  Prüfung der ÖPNV-Anbindungen neuer Wohngebiete „Hennigsdorf Nord“, „Berliner Straße/Feldstraße“, „Paul-Schreier-Viertel“ und „Neubrück (östlich der Havel)“
-  Prüfung neuer Haltestellen im Bereich südlich der Fontanesiedlung sowie der Spandauer Allee in Höhe der Philipp-Pfarr-Straße
-  Prüfung einer Taktverdichtung der derzeitigen Linie 807 zwischen Velten – Velten, Business Park – Hennigsdorf
-  Prüfung der Möglichkeit einer besseren ÖPNV-Anbindung, auch durch flexible Bedienungsangebote in Stolpe Süd, Nieder Neuendorf sowie dem westlichen Siedlungsgebiet der Stadt Hennigsdorf

2.3 Weitere absehbare Entwicklungen

Voraussichtlich ab dem 23.08.2023 wird die bisherige Buslinie 136 (S Hennigsdorf und S+U Rathaus Spandau) in die neue Linie X36 überführt. Sie verkehrt ab diesem Zeitpunkt Mo-Fr im 20-Minuten-Takt, in den Randzeiten im 30-Minuten-Takt sowie Sa-So im 60-Minuten-Takt. Im Stadtgebiet Hennigsdorf werden alle bisherigen Haltestellen weiterhin bedient. Auf Berliner Gebiet hingegen verkehrt dieser Bus als Expressbuslinie und bedient somit nur noch ausgewählte Haltestellen.

2.4 Befahrung und Ermittlung der Straßenbeschaffenheit

In Vorbereitung für die Maßnahmenfindung und denkbaren Linienrouten erfolgte eine Befahrung des Stadtgebietes in den unterserschlossenen Gebieten Hennigsdorf West 2 und Süd 2 mit dem Ziel, potenzielle Straßen für den Busverkehr zu definieren.

2.4.1 Stolpe Süd

Da in dem Gebiet Stolpe Süd keine alternative Linienführung geplant wird und bereits im heutigen Regelbetrieb eine Befahrung durch einen Standardlinienbus stattfindet, bedarf es hier keiner weiteren Untersuchung der Straßenbefahrbarkeit. Im Rahmen einer Befahrung wurde erkannt, dass wechselseitig parkende Pkw sowie enge Kurven den Linienweg behindern.

2.4.2 Gewerbegebiet Nord

Das Gewerbegebiet Nord ist aufgrund der Festlegung im Flächennutzungsplan und anschließend in den Bebauungsplänen als Gewerbegebiet für den Schwerlastverkehr uneingeschränkt befahrbar und dementsprechend auch für Standardlinienbusse geeignet. Dies wurde im Rahmen einer Befahrung auch bestätigt.

2.4.3 Hennigsdorf West 2 und Süd 2

Die Stadtteile Hennigsdorf West 2 und Süd 2 sind geprägt von verkehrsberuhigenden Maßnahmen und Geschwindigkeitsbegrenzungen, in Form von Tempo-30-Zonen. Das Straßennetz befindet sich jedoch in einem guten Zustand und ist im Allgemeinen asphaltiert und in Einzelfällen gepflastert. Unbefestigte Straßen finden sich ausschließlich in abgelegenen Gebieten in der Nähe von Forstflächen. Es handelt sich um Wohngebiete, in denen es überwiegend Einfamilienhäuser jedoch vereinzelt aber auch Mehrfamilienhäuser gibt.

Für die weitere Bearbeitung wurden die Maße der jeweiligen Busgrößen ermittelt und die benötigte Durchfahrtsbreite berechnet, siehe Tabelle 1.

Die Grundlage zur Ermittlung der umsetzbaren Busgröße auf der neuen Stadtbuslinie erfolgte anhand der gesetzlichen Mindestbreite von Straßen für einen sicheren Begegnungsverkehr, analog der "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen"¹. Die benötigte Durchfahrtsbreite beträgt 1 m mehr als die Fahrzeugbreite, sie ergibt sich aus einem beidseitigen Sicherheitsabstand von jeweils 0,25 m und einer Spiegelbreite von jeweils 0,25 m. So benötigen ein Standard- und Gelenkbus 3,55 m, ein Midibus 3,35 m und ein Kleinbus lediglich 3 m Breite zur Durchfahrt.

BUSGRÖßE	BREITE	LÄNGE	MIN. DURCHFAHRTSBREITE
KLEINBUS²	2 m	6-7 m	3 m
MIDIBUS³	2,35	8-10,5 m	3,3 m
STANDARDBUS⁴	2,55 m	12-15 m	3,55 m
GELENKBUS⁵	2,55 m	18 m	3,55 m

Tabelle 1: Maße der Busgrößen

[Quelle: siehe Verweise in Tabelle]

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2006, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, Köln, S. 25 ff.

² EvoBus GmbH, o. J., Die Sprinter Minibusse, Technische Daten, verfügbar unter <https://www.mercedes-benz-bus.com/de_DE/models/minibuses/facts/technical-data.html> (Abruf am 11.04.2023).

³ Kuhn Fachmedien, Artikel vom 01.08.2018, Mini- und Midibusse, verfügbar unter <<https://regiotrans.kuhn-fachmedien.de/2018/08/01/mini-und-midibusse-2/>> (Abruf am 11.04.2023).

⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2020, Richtlinien für Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen (RBSV), Ausgabe 2020, Köln, S. 7.

⁵ ebd.

Um die mögliche Größe des Busses zu bestimmen und kategorisieren, wurden folgende Faktoren berücksichtigt: die Fahrzeugbreite und der benötigten Durchfahrtsbreite, die Straßenbreite, die Möglichkeit eines Begegnungsfalls von zwei Bussen, das Vorkommen von Engstellen sowie erlaubtes Parken auf einer oder beiden Straßenseiten. Das Parken am Straßenrand nimmt eine Breite von 2,5 m in Anspruch. Die Berechnungen und Analysen erfolgten mittels der Geoinformationssystemsoftware QGIS. Eine genaue Übersicht der Kategorisierung verdeutlicht die Tabelle 2.

KATEGORIE	STRABENQUERSCHNITT IN M	PARKEN (2,5M JE SEITE)	BEGEGNUNGSFALL BUS/BUS MÖGLICH	ENGSTELLE IN M	BUSGRÖßE
1	3 - < 3,35	nein	nein	3	Kleinbus
2	5,55 - < 5,85	einseitig	nein		Kleinbus
3	8 - < 8,35	beidseitig	nein		Kleinbus
4	5,55 - < 5,85	nein	ja		Kleinbus
5	8 - < 8,35	einseitig	ja		Kleinbus
6	10,55 - < 10,85	beidseitig	ja		Kleinbus
7	3,35 - < 3,55	nein	nein	3,35	Midibus
8	5,85 - < 6,05	einseitig	nein		Midibus
9	8,35 - < 8,55	beidseitig	nein		Midibus
10	5,85 - < 6,05	nein	ja		Midibus
11	8,35 - < 8,55	einseitig	ja		Midibus
12	10,85 - < 11,05	beidseitig	ja		Midibus
13	≥ 3,55	nein	nein	3,55	Standardbus
14	≥ 6,05	einseitig	nein		Standardbus
15	≥ 8,55	beidseitig	nein		Standardbus
16	≥ 6,05	nein	ja		Standardbus
17	≥ 8,55	einseitig	ja		Standardbus
18	≥ 11,05	beidseitig	ja		Standardbus

Tabelle 2: Kategorisierung der Busgrößen

[Quelle: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, S. 25 ff.]

Anhand dieser Kriterien und unter der Berücksichtigung der geltenden Richtlinien im Straßenverkehr konnte der Einsatz von Midi-, Standard- und Gelenkbussen auf der geplanten Stadtbuslinie ausgeschlossen werden. Für den Einsatz eines Standardbusses wäre auf allen Linienabschnitten ein Straßenquerschnitt von 6,05 m nötig gewesen, da häufig einseitiges Parken

erlaubt ist. Die folgende Abbildung 2 verdeutlicht, dass aufgrund der infrastrukturellen Gegebenheiten vor Ort lediglich ein Kleinbus eingesetzt werden kann. Somit kann bei einer hohen Auslastung der Linie im späteren Verlauf nur die Taktdichte angepasst werden.

Anpassungen im Straßenverkehr sind auf der Gewerbegebietslinie bei einem Einsatz eines Standardlinienbusses lediglich im Falle der Anbindung der Ostseite des Bahnhofs Hennigsdorf notwendig. Der nördliche Straßenabschnitt Am Bahndamm und der südliche Straßenabschnitt Kirchstraße weisen nur einen Querschnitt von 5-5.5 m sowie einseitiges Parken auf. Für die sichere Durchfahrt eines Standardlinienbusses ist auf beiden Teilen der Straße ein Parkverbot und die Einführung einer Einbahnstraße notwendig, falls die östliche Bahnhofseite als Startpunkt gewählt wird. Vom Einsatz eines Gelenkbusses wurde nicht ausgegangen, hierfür wären dann gesonderte Untersuchungen notwendig.

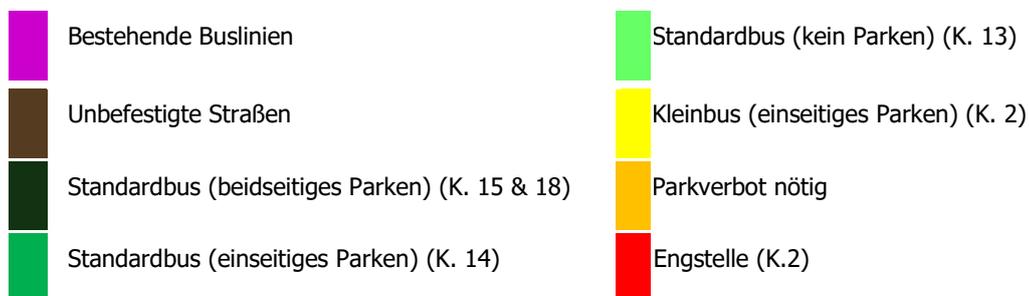
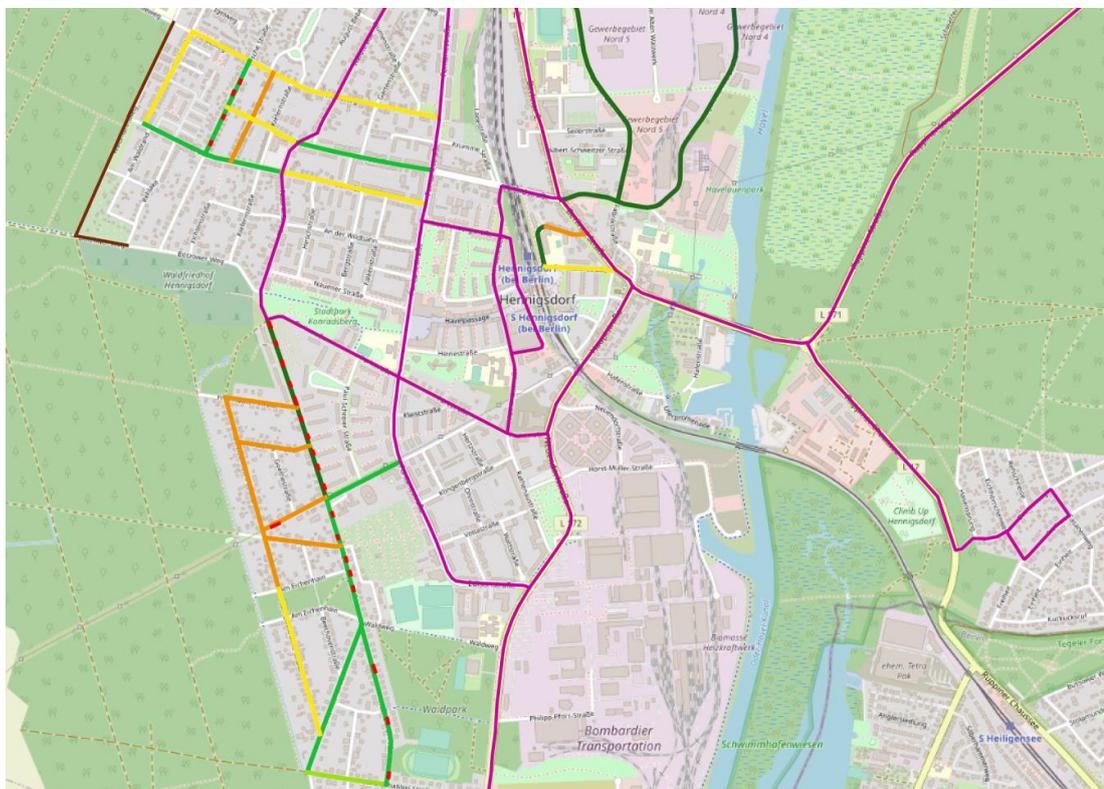


Abbildung 2: Straßenbeschaffenheit der zu erschließenden Gebiete Hennigsdorf
[Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA, verfügbar unter: www.openstreetmap.org/copyright]

Die Bestimmung potenzieller Haltestellen erfolgte ebenfalls in QGIS. Hierbei wurden die "Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs"⁶ und der „Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen““⁷ des VBBs berücksichtigt, welche die Mindestmaße von Bushaltestellen entsprechend der Busgrößen und Ausbauförmlichkeiten vorschreiben.

Eine Bushaltestelle sollte für einen Standardlinienbus eine Mindestlänge von 9 m vorweisen, damit die ersten beiden Türen barrierefrei erreichbar sind. Diese Länge gewährt einen barrierefreien Einstieg ebenfalls bei Midi- und Gelenkbussen. Bei Kleinbussen genügt eine Länge von 5 m. Für das Errichten der Wartefläche auf dem Gehweg wird eine Mindestbreite von 2,5 m benötigt.

Zu beachtende Kriterien ergaben demnach die Länge und Breite der Haltefläche, eine bestehende Parkerlaubnis und die Straßenbreite. Unterschieden wird zwischen Straßenhalten, Busbuchten und Buskaps. In schmalen Straßen, in denen kein Parken erlaubt ist, stellt ein Straßenhalt die bestmögliche Lösung dar. Gibt es hingegen viele Parkplätze in Straßen, in denen ein Begegnungsfall von Bussen eintreten kann, ist ein Buskap am geeignetsten. Busbuchten benötigen breitere Straßen mit einem Querschnitt von mindestens 6,05 m und eine Länge von mindestens 55 m für einen Standardbus, um aufgrund der Schleppkurvenmaße ein sicheres Anfahren der Haltestelle zu gewährleisten.⁸ Die Mindestlängen für die anderen Busse ergeben sich aus ihren Größen. Eine Veranschaulichung der erfolgten Kategorisierung von Bushalten liefert Tabelle 3.

⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2013, Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Ausgabe 2013, Köln.

⁷ Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, 2021, Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen“, S. 5 ff.

⁸ § 32d Kurvenlaufeigenschaften - BO-Kraftkreis

KAT.	LÄNGE IN M	PARKEN AKTUELL ERLAUBT	BEGEG- NUNGSFALL BUS/BUS MÖGLICH	STRA- BEN- BREITE IN M	BUSGRÖßE	HALTE- STELLEN- FORM
1	≥ 5	nein	ja/nein	≥ 3	Kleinbus	Straßenhalt
2	≥ 9	nein	ja/nein	≥ 3,35	Midibus	Straßenhalt
3	≥ 9	nein	ja/nein	≥ 3,55	Standardbus	Straßenhalt
4	≥ 9	nein	ja/nein	≥ 3,55	Gelenkbus	Straßenhalt
5	≥ 5	ja	ja	≥ 5,5	Kleinbus	Buskap
6	≥ 9	ja	ja	≥ 5,85	Midibus	Buskap
7	≥ 9	ja	ja	≥ 6,05	Standardbus	Buskap
8	≥ 9	ja	ja	≥ 6,05	Gelenkbus	Buskap
9	≥ 47	ja	ja	≥ 6,05	Kleinbus	Busbucht
10	≥ 50	ja	ja	≥ 8,35	Midibus	Busbucht
11	≥ 55	ja	ja	≥ 8,55	Standardbus	Busbucht
12	≥ 59	ja	ja	≥ 8,55	Gelenkbus	Busbucht

Tabelle 3: Kategorisierung von Haltestellenformen

[Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2013, Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Ausgabe 2013, Köln; Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, 2021, Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen“, S. 5 ff.]

Auch für die Stadtbuslinie erfolgte eine Befahrung mit einem Kleinbus der OHV. Ziel dieser Befahrung war die Finalisierung der Linienführung, das Testen der Befahrbarkeit und die Festlegung der Haltestellenpositionen. Festgestellt werden konnte, dass alle geplanten Linienverläufe mit diesem Bustyp befahrbar sind.

2.4.4 Bahnhof Ostseite

Die Anfahrt der Ostseite des Bahnhofes Hennigsdorf erscheint aktuell als nicht busbefahrbar, hier wäre die Einrichtung einer Einbahnstraße sowie ein teilweises Parkverbot notwendig.

3 Konzept für eine Kleinbus-Stadtlinie

Aus der Defizit- und Bedarfsanalyse ging hervor, dass im Sinne der Einzugsbereiche der Haltestellen, Abschnitte Hennigsdorfs im Westen, im Süden, in Nieder Neuendorf, im Gewerbegebiet 2 sowie im Gewerbegebiet Süd nicht erschlossen sind. In diesem Abschnitt liegt der Fokus auf der Anbindung der nicht gewerblich genutzten Flächen.

Die Netzlücke in Nieder Neuendorf ist verkehrsinfrastrukturell begründet, somit kann dieser Teil nicht durch den üÖPNV erschlossen werden⁹. Neben den Netzlücken im Westen und Süden im Stadtgebiet Hennigsdorf zeigt Stolpe Süd zwar eine Erschließung, jedoch eine unzureichende Angebotsqualität auf.

Wie bereits im vorangegangenen Abschnitt hergeleitet kommt aufgrund der infrastrukturellen Gegebenheiten vor Ort im Westen Hennigsdorfs lediglich der Einsatz eines Kleinbusses in Frage. Sollte die spätere Nachfrage die Kapazität eines Kleinbusses übersteigen kann mittels einer Taktverdichtung reagiert werden.

Mögliche Linienrouten wurde mittels der Software PlanMATRIK erstellt und untersucht. Zudem wurde eine Befahrung seitens Oberhavel Holding Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH (OHBV) und Spreepplan Verkehr mit einem Kleinbus durchgeführt. Diese führte zu dem Ergebnis, dass in Stolpe Süd der Einsatz eines kleineren Busses das Personal sowie die Anwohner nicht zusätzlich belastet. Dieser Bus sollte dennoch ausreichende Kapazitäten besitzen, um den Bedarf an Fahrgästen gerecht zu werden. Aufgrund der Streckenauslegung und der geringen Fahrtenanzahl wird ein barrierefreier Bus mit ca. 13 Sitzplätzen vorgeschlagen. Des Weiteren wurden die Haltestellenpositionen und die Fahrtzeit dokumentiert.

⁹ Spreepplan Verkehr GmbH, September 2021, Erläuterungsbericht Defizit- und Bedarfsanalyse für den straßengebundenen ÖPNV in der Stadt Hennigsdorf, S. 49

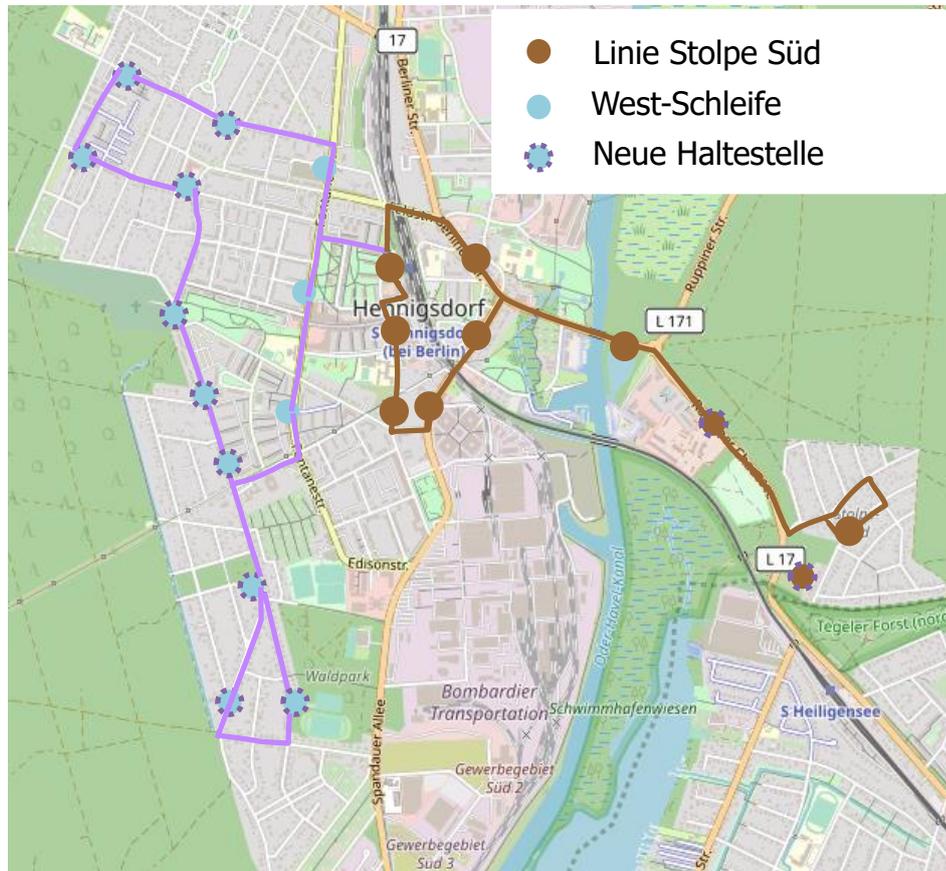


Abbildung 3: Linienführung Stadtbuslinie

[Quelle: Kartengrundlage OpenStreetMap; Eigene Darstellung]

In der Defizit- und Bedarfsanalyse wurden bereits unterschiedliche denkbare Lösungsansätze beschrieben. Zur Umsetzung wird im Folgenden die Variante mit einer kombinierten West-Schleife und eine Stolpe-Süd-Schleife empfohlen. Durch die Zusammenführung der kombinierten West-Schleife entsteht eine günstige Umlaufzeit mit gutem Fahrzeug- und Personaleinsatz. Die Flächenabdeckung ist vergleichbar, zudem kann der Friedhof in die Streckenführung inkludiert werden (siehe Abbildung 11 Haltestelle Nr. 8).

Zur besseren Übersicht werden die kombinierte West-Schleife und die Stolpe-Süd-Schleife getrennt voneinander betrachtet. Die durch die OVG bereit gestellten Dokumente, die nach der Befahrung aus den gewonnenen Erkenntnissen erstellt wurden, sind die Linien ebenfalls getrennt, gehen aber ebenfalls betrieblich in einander über. Dabei wird die West-Schleife unter der Liniennummer 817 geführt und die Stolpe-Süd-Schleife mit in die vorhandene Linie 808 integriert.

Die Kleinbusse befahren die beiden Abschnitte abwechselnd, wodurch eine durchgehende Fahrt von Stolpe Süd in den westlichen Bereich von Hennigsdorf und umgekehrt ermöglicht wird. Zu beachten sind jedoch eventuelle Wartezeiten am Bahnhof zur Anschlussaufnahme der S-Bahn und andere Buslinien. Im 60-Minuten-Takt wird nur ein Fahrzeug für beide Schleifen benötigt.

Der Betrieb der Stadtbuslinie ist für Mo-Fr von 7-19 Uhr vorgesehen. Es wird ein 20/40-Minuten-Takt sowie ein 60-Minuten-Takt vorgestellt, da somit der Anschluss an die S25 gesichert werden kann. Ebenfalls wäre auch ein klassischer 30-Minuten-Takt möglich, jedoch passt dieser nicht zum Takt der S25 sowie auch zu anderer Buslinien. Optional werden im späteren Verlauf die Kosten für einen Samstagsverkehr zwischen 8-16 Uhr in einem 20/40-Minuten-Takt/60-Minuten-Takt aufgezeigt. Alternativ kann der 20-/40-Minuten-Takt auch auf einen 30-Minuten-Takt angepasst werden, die Betriebsleistung ändert sich hierbei nicht.

3.1 West-Schleife (Linie 817)

Unter Beachtung der Einzugsbereiche der bereits vorhandenen Haltestellen und Umstiegsmöglichkeiten wurden insgesamt drei Varianten erarbeitet. Diese drei Varianten sind in der untenstehenden Abbildung 4 dargestellt. Die Linienführung der drei Varianten ist identisch, der Unterschied besteht lediglich in der Anzahl sowie der Positionierung der Haltestellen.

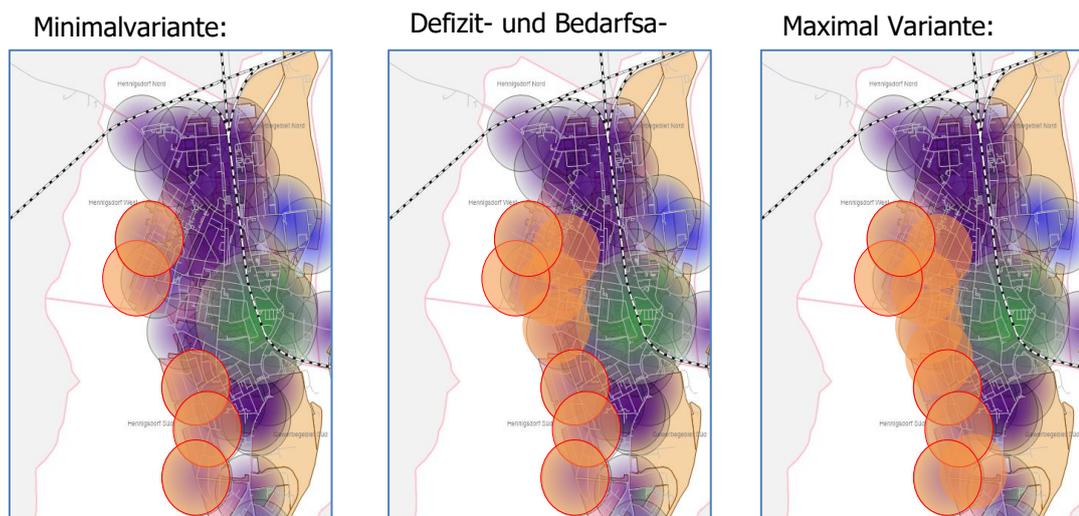


Abbildung 4: Flächenabdeckung der Stadtbuslinie

[Quelle: Eigene Darstellung; Geodaten: OpenStreetMap © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA, verfügbar unter: www.openstreetmap.org/copyright]

Minimalvariante

Durch den minimalen Ansatz von Bushaltestellen können die Infrastrukturkosten gesenkt werden. In dieser Variante werden alle zu erschließenden Bereiche der Stadtbuslinie mit einem maximalen Radius von 400 m an die Bushaltestellen angeschlossen.

Variante aus der Defizit- und Bedarfsanalyse

Hier wurde eine Variante mit 8 neuen Haltestellen erarbeitet. Der Vorteil gegenüber der Minimalvariante ist die Anbindung des Friedhofes mit der Stadtbuslinie, wodurch Umstiegsmöglichkeiten auf die Linien 808 und 809 geboten werden. Zuzüglich entsteht eine höhere Flächenabdeckung.

Maximalvariante

Bei der Maximalvariante wird der Abstand der Haltestellen zueinander auf rund 200 m weiter verringert. Der Vorteil dieser Variante liegt darin, dass das Neubaugebiet an der Tucholskystraße direkt mit angeschlossen wird. Dem gegenüber steht eine geringfügig längere Fahrtzeit bedingt sowie etwas höhere Kosten für die Haltestellen-Infrastruktur.

Die Befahrung und die Fahrtzeitenberechnung ergaben eine Umlaufzeit von ca. 28 Minuten. Diese wird geringfügig durch die Haltestellenanzahl beeinflusst. Eine Fahrtzeitverlängerung, die einen negativen Einfluss auf die Umlaufzeit hat, ergibt sich bei keiner der Haltestellenpositionsvarianten.

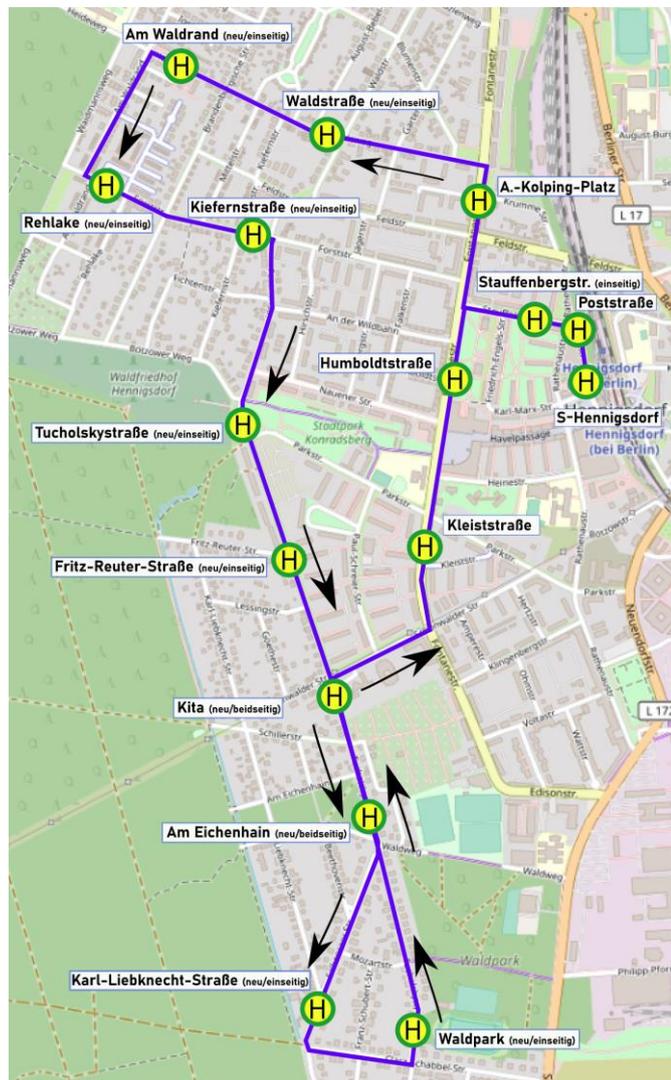


Abbildung 5: Haltestellenpositionen Stadtbuslinie West-Schleife (Linie 817)
[Quelle: Eigene Darstellung nach ÖVG]

Die Haltestellen am Eichenhain sowie an der Kita werden beidseitig befahren, somit kommen nach dieser Variante die Kosten für zwei weitere Haltestellen hinzu.

Nachfolgend werden die einzelnen Haltestellenstandorte vorgestellt. Diese zeigen lediglich beispielhaft die örtlichen Gegebenheiten auf. Eine Aussage über die konkrete Durchführbarkeit der Errichtung dieser Bushaltestellen kann noch nicht gegeben werden.

3.1.1 Haltestellenverortung & Fahrpläne

In diesem Abschnitt wird die Verortung der Haltestellen näher beschrieben. Hierbei ist zu beachten, dass die Haltestellen primär aus verkehrsplanerischer Sicht ausgewählt wurden. Ebenfalls zu beachten ist, dass einige der Standorte nicht Barrierefrei zu erreichen sind, aufgrund der nicht ausreichend ausgebauten Gehwege. Die Bemerkung „Aufschotterung“ bezieht sich lediglich auf die Variante mit einer Umsetzung der Haltestellen als vorläufige Variante.

Haltestelle 1.1



Abbildung 6: Waldstraße

[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: Heideweg 20

Länge: ca. 10 m

Breite: ca. 3 m

Haltestellenform: Straßenhalt

Parkverbot nötig: ja

Bemerkung: Baum auf Wartefläche

Haltestelle 1.2



Abbildung 7: Waldstraße

[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: Heideweg/Gartenstraße

Länge: ca. 10 m

Breite: ca. 3 m

Haltestellenform: Straßenhalt

Parkverbot nötig: ja

Bemerkung: Direkt hinter einer Kreuzung

Haltestelle 2



Abbildung 8: Am Waldrand

[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: Heideweg 62-68

Länge: ca. 13 – 15 m

Breite: ca. 3,5 m

Haltestellenform: Straßenhalt

Parkverbot nötig: ja

Bemerkung: 5 mögliche Positionen,
Bäume auf Wartefläche

Haltestelle 3



Abbildung 9: Rehlake

[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: Forststraße 12-168

Länge: ca. 35 m

Breite: ca. 3 m

Haltestellenform: Straßenhalt

Parkverbot nötig: nein

Bemerkung: mehrere Positionen
möglich

Haltestelle 4



Abbildung 10: Kiefernstraße

[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: Forststraße 46

Länge: ca. 22 m

Breite: ca. 5,5 m

Haltestellenform: Straßenhalt

Parkverbot nötig: ja

Bemerkung: Bäume auf Wartefläche

Haltestelle 5



Abbildung 11: Tucholskystraße

[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: Parkstraße 62

Länge: ca. 40 m

Breite: ca. 3,5 m

Haltestellenform: Straßenhalt

Parkverbot nötig: nein

Bemerkung:

Haltestelle 6

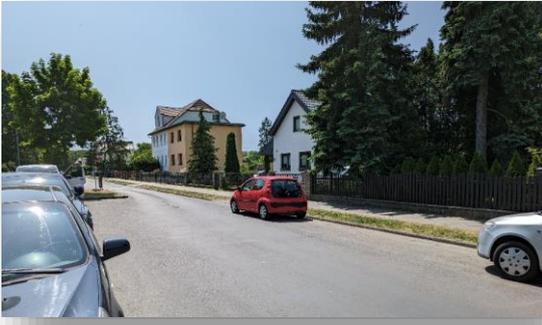


Abbildung 12: Fritz-Reuter-Straße

[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: Tucholskystraße 4

Länge: ca. 20 m

Breite: ca. 3 m

Haltestellenform: Straßenhalt

Parkverbot nötig: nein

Bemerkung: an Engstelle, kein unsicheres Überholen möglich

Haltestelle 7



Abbildung 13: Kita (Hin)

[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: Tucholskystraße 26

Länge: ca. 16 m

Breite: ca. 3,5 m

Haltestellenform: Straßenhalt

Parkverbot nötig: ja

Bemerkung: an Engstelle, kein unsicheres Überholen möglich



Abbildung 14: Kita (Rück)

[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: Schönwalder Str. 19

Länge: ca. 30 m

Breite: ca. 3 m

Haltestellenform: Straßenhalt

Parkverbot nötig: ja

Bemerkung: an Engstelle, kein unsicheres Überholen möglich

Haltestelle 8



Standort: Tucholskystraße 69
Länge: ca. 38 m
Breite: ca. 3 m
Haltestellenform: Straßenhalt
Parkverbot nötig: nein
Bemerkung: an Engstelle (Hin), nach
Engstelle (Rück)

Abbildung 15: Am Eichenhain (beidseitig)

[Quelle: Eigene Darstellung]

Haltestelle 9



Standort: Falkenseer Straße 18
Länge: ca. 20-30 m
Breite: ca. 2,5 m
Haltestellenform: Straßenhalt
Parkverbot nötig: ja
Bemerkung: 4 mögliche Halte

Abbildung 16: Karl-Liebknecht-Str.

[Quelle: Eigene Darstellung]

Haltestelle 10



Standort: Tucholskystraße 95-107
Länge: ca. 13-15 m
Breite: ca. 4,5 m
Haltestellenform: Straßenhalt
Parkverbot nötig: ja
Bemerkung: 5 mögliche Halte

Abbildung 17: Waldpark

[Quelle: Eigene Darstellung]

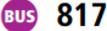
3.1.2 Musterfahrplan Linie 817

Im Folgenden wird ein möglicher Fahrplan der Buslinie 817 auszugsweise dargestellt. Der Schwerpunkt lag bei der Anbindung an die S25, die Übergangszeit beträgt jeweils 7 Minuten. Bei den dargestellten Varianten wird der 60-Minuten-Takt untergestellt.



S-Hennigsdorf ▶ Rehlake ▶ Waldpark

OVG



 817	Montag - Freitag													
<i>Fahrtnummer</i>	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27
S25	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪
S Hennigsdorf ab	:07	:07	:07											
Hennigsdorf, Poststraße	5.12	6.12	7.12	8.12	9.12	10.12	11.12	12.12	13.12	14.12	15.12	16.12	17.12	18.12
Hennigsdorf, Adolph-Kolping-Platz	5.13	6.13	7.13	8.13	9.13	10.13	11.13	12.13	13.13	14.13	15.13	16.13	17.13	18.13
Hennigsdorf, Waldstraße	5.15	6.15	7.15	8.15	9.15	10.15	11.15	12.15	13.15	14.15	15.15	16.15	17.15	18.15
Hennigsdorf, Am Waldrand	5.16	6.16	7.16	8.16	9.16	10.16	11.16	12.16	13.16	14.16	15.16	16.16	17.16	18.16
Hennigsdorf, Rehlake	5.18	6.18	7.18	8.18	9.18	10.18	11.18	12.18	13.18	14.18	15.18	16.18	17.18	18.18
Hennigsdorf, Kiefernstraße	5.19	6.19	7.19	8.19	9.19	10.19	11.19	12.19	13.19	14.19	15.19	16.19	17.19	18.19
Hennigsdorf, Tucholskystraße	5.21	6.21	7.21	8.21	9.21	10.21	11.21	12.21	13.21	14.21	15.21	16.21	17.21	18.21
Hennigsdorf, Fritz-Reuter-Straße	5.23	6.23	7.23	8.23	9.23	10.23	11.23	12.23	13.23	14.23	15.23	16.23	17.23	18.23
Hennigsdorf, Kita	5.24	6.24	7.24	8.24	9.24	10.24	11.24	12.24	13.24	14.24	15.24	16.24	17.24	18.24
Hennigsdorf, Eichenhain	5.25	6.25	7.25	8.25	9.25	10.25	11.25	12.25	13.25	14.25	15.25	16.25	17.25	18.25
Hennigsdorf, Karl - Liebknecht - Str.	5.27	6.27	7.27	8.27	9.27	10.27	11.27	12.27	13.27	14.27	15.27	16.27	17.27	18.27
Hennigsdorf, Waldpark an	5.28	6.28	7.28	8.28	9.28	10.28	11.28	12.28	13.28	14.28	15.28	16.28	17.28	18.28
S25	5.30	6.30	7.30	8.30	9.30	10.30	11.30	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30

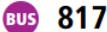
Abbildung 18: Stadtbuslinie (817)

[Quelle: OVG]



Waldpark ▶ Kleiststraße ▶ S-Hennigsdorf

OVG



 817	Montag - Freitag													
<i>Fahrtnummer</i>	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28
Hennigsdorf, Waldpark ab	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪
Hennigsdorf, Eichenhain	5.31	6.31	7.31	8.31	9.31	10.31	11.31	12.31	13.31	14.31	15.31	16.31	17.31	18.31
Hennigsdorf, Kleiststr.	5.33	6.33	7.33	8.33	9.33	10.33	11.33	12.33	13.33	14.33	15.33	16.33	17.33	18.33
Hennigsdorf, Humboldtstr.	5.34	6.34	7.34	8.34	9.34	10.34	11.34	12.34	13.34	14.34	15.34	16.34	17.34	18.34
Hennigsdorf, Stauffenbergstr.	5.36	6.36	7.36	8.36	9.36	10.36	11.36	12.36	13.36	14.36	15.36	16.36	17.36	18.36
S Hennigsdorf an	5.38	6.38	7.38	8.38	9.38	10.38	11.38	12.38	13.38	14.38	15.38	16.38	17.38	18.38
S25	5.40	6.40	7.40	8.40	9.40	10.40	11.40	12.40	13.40	14.40	15.40	16.40	17.40	18.40
S25	:48	:48	:48											

Abbildung 19: Stadtbuslinie (817)

[Quelle: OVG]

Der Lageplan der Haltestelle Nr. 7 aus der Abbildung 20 ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

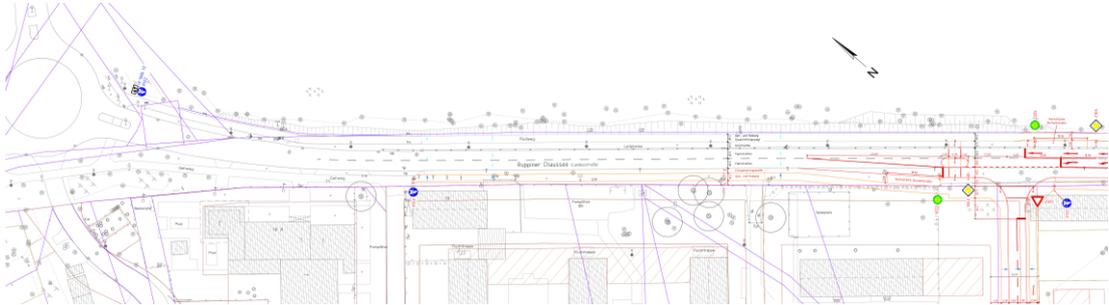


Abbildung 21: Bebauungsplan Nr. 47 "Neubrücke", Haltestelle
[Quelle: Stadtverwaltung Hennigsdorf]

In der Folgenden Darstellung ist ein Konzeptfahrplan der 808 dargestellt, welche die Fahrten der Süd-Schleife beinhalten.

BUS 808		Hennigsdorf, Alsdorfer Str. ▶ Stolpe Süd													
OVG		BUS 808													
BUS 808		Montag - Freitag													
<i>Fahrtnummer</i>		101	103	105	1	109	111	113	11	115	13	117	7	119	9
<i>Verkehrshinweise</i>		①	①	①	99	①	①	①	99	99	①	①	99	99	99
S25		:27	:27			:27	:27	:27							
S Hennigsdorf	ab	5.42	6.42	7.42		9.42	10.42	11.42		12.42		13.42		14.42	
Hennigsdorf, Alsdorfer Str.										12.08	13.08	14.08	15.08		
Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str.										12.09	13.09	14.09	15.09		
Hennigsdorf, Reinickendorfer Str.										12.10	13.10	14.10	15.10		
Hennigsdorf, Fontanesiedlung Nord										12.12	13.12	14.12	15.12		
Hennigsdorf, Fontanesiedlung Mitte										12.13	13.13	14.13	15.13		
Hennigsdorf, Akazienweg										12.15	13.15	14.15	15.15		
Hennigsdorf, Heideweg										12.16	13.16	14.16	15.16		
Hennigsdorf, Feldstr.										12.17	13.17	14.17	15.17		
Hennigsdorf, Friedhof										12.19	13.19	14.19	15.19		
Hennigsdorf, Fontaneschule										12.20	13.20	14.20	15.20		
Hennigsdorf, Rathenaustr.										12.21	13.21	14.21	15.21		
S Hennigsdorf					9.40					12.23	13.23	14.23	15.23		
Hennigsdorf, Poststraße		5.43	6.43	7.43	9.41	9.43	10.43	11.43	12.24	12.43	13.24	13.43	14.24	14.43	15.24
Hennigsdorf, Am Bahndamm		5.46	6.46	7.46		9.46	10.46	11.46		12.46		13.46		14.46	
Hennigsdorf, Rathenaustr.										12.25	13.25	14.25	15.25		
Hennigsdorf, Neuendorfstr.										12.26	13.26	14.26	15.26		
Hennigsdorf, Hauptstr.										12.27	13.27	14.27	15.27		
Hennigsdorf, Neubrück		5.49	6.49	7.49	9.47	9.49	10.49	11.49	12.30	12.49	13.30	13.49	14.30	14.49	15.30
Stolpe, Hasensprung		5.52	6.52	7.52		9.52	10.52	11.52		12.52		13.52		14.52	
Hennigsdorf, Stolpe Süd	an	5.53	6.53	7.53	9.50	9.53	10.53	11.53	12.33	12.53	13.33	13.53	14.33	14.53	15.33
99	nur an Schultagen		①												

① Kleinbus; beschränkte Platzkapazität

Abbildung 22: Konzeptfahrplan 808
[Quelle: OVG]

BUS 808		Montag - Freitag				Samstag					
Fahrtnummer		121	125	127	129	202	204	206	208	210	212
		①	①	①	①	①	①	①	①	①	①
S25											
S Hennigsdorf	ab	15.42	17.42	18.42	19.42	9.42	10.42	11.42	13.42	14.42	15.42
Hennigsdorf, Alsdorfer Str.		|	|	|	|	|	|	|	|	|	|
Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str.		|	|	|	|	|	|	|	|	|	|
Hennigsdorf, Reinickendorfer Str.		|	|	|	|	|	|	|	|	|	|
Hennigsdorf, Fontanesiedlung Nord		|	|	|	|	|	|	|	|	|	|
Hennigsdorf, Fontanesiedlung Mitte		|	|	|	|	|	|	|	|	|	|
Hennigsdorf, Akazienweg		|	|	|	|	|	|	|	|	|	|
Hennigsdorf, Heideweg		|	|	|	|	|	|	|	|	|	|
Hennigsdorf, Feldstr.		|	|	|	|	|	|	|	|	|	|
Hennigsdorf, Friedhof		|	|	|	|	|	|	|	|	|	|
Hennigsdorf, Fontaneschule		|	|	|	|	|	|	|	|	|	|
Hennigsdorf, Rathenaustr.		|	|	|	|	|	|	|	|	|	|
S Hennigsdorf											
Hennigsdorf, Poststraße		15.43	17.43	18.43	19.43	9.43	10.43	11.43	13.43	14.43	15.43
Hennigsdorf, Am Bahndamm		15.46	17.46	18.46	19.46	9.46	10.46	11.46	13.46	14.46	15.46
Hennigsdorf, Rathenaustr.		|	|	|	|	|	|	|	|	|	|
Hennigsdorf, Neuendorfstr.		|	|	|	|	|	|	|	|	|	|
Hennigsdorf, Hauptstr.		|	|	|	|	|	|	|	|	|	|
Hennigsdorf, Neubrück		15.49	17.49	18.49	19.49	9.49	10.49	11.49	13.49	14.49	15.49
Stolpe, Hasensprung		15.52	17.52	18.52	19.52	9.52	10.52	11.52	13.52	14.52	15.52
Hennigsdorf, Stolpe Süd	an	15.53	17.53	18.53	19.53	9.53	10.53	11.53	13.53	14.53	15.53

① Kleinbus; beschränkte Platzkapazität

Abbildung 23: Konzeptfahrplan 808

[Quelle: OVG]

3.3 Exkurs On-Demand-Verkehre

Die bislang untererschlossenen Gebiete Hennigsdorfs können grundsätzlich auch durch flexible On-Demand-Verkehre bedient werden. Diese telefonisch oder per App buchbaren Angebote verkehren überwiegend ohne festen Fahrplan nach den Kundenbedürfnissen. Es können sowohl existierende als auch neue „virtuelle“ Haltestellen angefahren werden. Eventuell werden zur Aufnahme weiterer Fahrgäste Umwege gefahren. Die Anzahl der insgesamt vorgehaltenen Fahrzeuge bestimmt die durchschnittliche Wartezeit bis zur Abfahrt. Bei hoher Nachfrage ist eine zeitnahe Abfahrt nicht immer möglich. Ebenfalls schwierig ist die Berücksichtigung von Anschlüssen zum SPNV.

Die Kosten eines vorgehaltenen ODV-Fahrzeugs ist vergleichbar mit den Kosten eines kleinen Stadtbusses und beläuft sich auf ca. 300.000 € pro Jahr. Unter Berücksichtigung der Situation in Hennigsdorf bezüglich der Siedlungsdichte im Zusammenwirken des existierenden ÖV-Angebots wird eine Umsetzung eines zusätzlichen ODVs nicht empfohlen.

3.4 Kostenabschätzung

Für eine bessere Übersicht werden die Kosten der beiden Schleifen einzeln betrachtet, jedoch für einen wirtschaftlichen Umlauf wird eine Kombination beider empfohlen. Die Betriebskosten wurden mit 4 € pro Buskm berechnet.

	WEST-SCHLEIFE 7-19 UHR	STOLPE SÜD 7-19 UHR	WEST-SCHLEIFE 4-24 UHR	STOLPE SÜD 4-24 UHR
FAHRTEN PRO TAG (MO-FR) [KM]	24	23	32	31
BUSKM PRO TAG (MO-FR) IN KM	200	150	260	200
KOSTEN PRO JAHR (MO-FR) [€]	Ca. 200.000	Ca. 150.000	Ca. 260.000	Ca. 200.000
GESAMTKOSTEN [€]	Ca. 350.000		Ca. 460.000	
FAHRTEN PRO TAG (SA)	18	17	29	28
BUSKM PRO TAG (SA) [KM]	150	110	240	180
KOSTEN PRO JAHR (SA) [€]	Ca. 32.000	Ca. 24.000	Ca. 50.000	Ca. 37.000
GESAMTKOSTEN [€]	Ca. 406.000		Ca. 547.000	

Tabelle 4: Jährliche Betriebskosten Stadtbuslinie (20-/40-Minuten-Takt)

[Quelle: Eigene Darstellung]

	WEST-SCHLEIFE 5-20 UHR SA:9-16	STOLPE SÜD 5-20 UHR SA:9-16	WEST-SCHLEIFE 4-24 UHR	STOLPE SÜD 4-24 UHR
FAHRTEN PRO TAG (MO-FR) [KM]	16	13	20	18
BUSKM PRO TAG (MO-FR) IN KM	130	85	160	115
KOSTEN PRO JAHR (MO-FR) [€]	130.000	85.000	160.000	115.000
GESAMTKOSTEN [€]	215.000		275.000	
FAHRTEN PRO TAG (SA)	8	6	20	19
BUSKM PRO TAG (SA) [KM]	65	38	160	120
KOSTEN PRO JAHR (SA) [€]	14.000	8.000	34.000	25.000
GESAMTKOSTEN [€]	237.000		334.000	

Tabelle 5: Jährliche Betriebskosten Stadtbuslinie (60-Minuten-Takt)

[Quelle: Eigene Darstellung]

Ein Unterschied zwischen dem 20-/40-Minuten-Takt und dem 60-Minuten-Takt liegt ebenfalls in der Bedienzeit, diese sind für den 60-Minuten-Takt weiter ausgeweitet und bieten somit insbesondere in den morgigen Stunden ein attraktives Angebot für pendelnde Personen mit weiteren Fahrtwegen.

Für die Ausweitung der Bedienzeit auf 4-24 Uhr wurde für beide Strecken jeweils ein 60-Minuten-Takt angenommen. Zu beachten ist, dass bei einer Umsetzung der Stadtbuslinie sowohl die Kosten der West-Schleife als auch der Stolpe-Süd-Schleife anfallen. Somit betragen die jährlichen Betriebskosten der Stadtbuslinie in einem Verkehr von Mo-Fr zwischen 7-19 Uhr rund 350.000 € (20-/40-Minuten-Takt) bzw. 215.000 € (60-Minuten-Takt). Bei einer Umsetzung des Samstagverkehrs belaufen sich die jährlichen Kosten auf 406.000 € (20-/40-Minuten-Takt) bzw. 237.000 € (60-Minuten-Takt). Wird sowohl die Ausweitung der Stadtbuslinie auf 4-24 Uhr sowie der Samstagsverkehr angestrebt, entstehen jährliche Kosten in Höhe von ca. 550.000 € (20-/40-Minuten-Takt) bzw. 335.000 € (60-Minuten-Takt).

Dabei ist zu beachten, dass im ersten Jahr die entstehenden Kosten einer neuen Buslinie zu 100 % durch den Auftraggeber getragen werden. Im zweiten Jahr besteht die Möglichkeit einer Kofinanzierung zwischen dem Auftraggeber und dem Landkreis, diese tragen jeweils 50 % der Kosten. Nach dem zweiten Jahr kann unter bestimmten Voraussetzungen eine Aufnahme in den NVP erfolgen, die Bedingungen sind in Kapitel 8 beschrieben. Hierbei ist zu beachten, dass die eben beschriebenen Kriterien für die Stadtbuslinie in Hennigsdorf hoch sind. Somit besteht die Möglichkeit, dass die Kosten dieser Stadtbuslinie dauerhaft von der Stadt Hennigsdorf getragen werden müssen.

Haltestellen

Für die Umsetzung der Haltestellen bestehen unterschiedliche Varianten. Einerseits können die geplanten Haltestellen direkt vollständig ausgebaut werden, andererseits können vorläufige Bushaltestellen installiert werden. In der nebenstehenden Abbildung 24 ist eine vorläufige Haltestelle dargestellt.

Insbesondere im Hinblick auf die unterschiedlichen Varianten der Haltestellen können diese durch den Einsatz vorläufiger Haltestellen erprobt werden. Nach Abschluss einer Testphase der Stadtbuslinie kann der Bedarf der einzelnen Haltestellen analysiert und ausgewertet werden. Im Anschluss können die notwendigen Haltestellen verstetigt werden. Durch die vorläufige Umsetzung der Haltestellen kann die Fahrtrichtung der Stadtbuslinie im späteren Verlauf bei Bedarf angepasst werden. Die Kosten für eine vorläufige Haltestelle werden auf ca. 1.000 € pro Haltestelle geschätzt. Dem gegenüber stehen Kosten in Höhe von ca. 30.000 € für eine verstetigte Haltestelle. Je nach

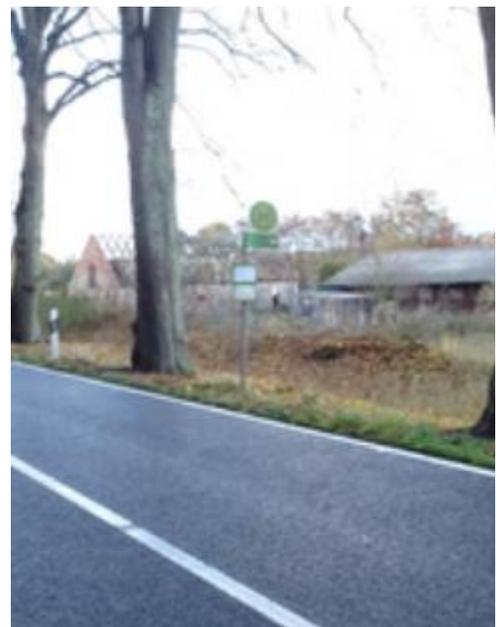


Abbildung 24: Bsp. Vorläufige Haltestelle

[Quelle: DB Datenbank]

Umsetzung der Haltestellenvarianten entstehen Infrastrukturkosten von ca. 180.000 €, 270.000 € oder 390.000 €.

Empfehlung

Eine Umsetzung dieses Angebotes wird über einen Zeitraum von zwei Jahren empfohlen, um die Verkehrswertigkeit sowie die Wirtschaftlichkeit hinreichend beurteilen zu können. Nach einem vollen Betriebsjahr wird eine Fahrgastbefragung und -zählung empfohlen, nach welcher die Haltestellenpositionen bei Bedarf angepasst werden können. Nach dem Abschluss eines zweiten Betriebsjahres wird eine erneue Befragung empfohlen, nach deren Auswertung und Analyse die Haltestellen bei Bedarf voll ausgebaut werden können. Dieses Vorgehen spart zu Beginn hohe Investitionskosten und ermöglicht die spätere Anpassung der Linienführung und Haltestellenpositionen. Daher wird eine Umsetzung der Stadtbuslinie mit vorläufigen Haltestellen empfohlen. Ebenfalls kann durch die Befragung eine Taktanpassung erfolgen, somit könnte mit einem 60-Minuten-Takt gestartet werden und bei Bedarf dieser auf einen 20-/40-Minuten Takt verdichtet werden. Durch den 60-Minuten-Takt, können rund 135.000 € pro Jahr eingespart werden (Mo-Fr, gegenüber dem 20-/40-Minuten-Takt), obwohl der 60-Minuten-Takt über eine längere Bedienzeit verfügt.

Für die Abschätzung der Nachfragewirksamkeit wurde der Einzugsbereich der neuen Bushaltestellen betrachtet. Durch die Daten aus der Defizit- und Bedarfsanalyse werden die Einwohner in den Einzugsbereichen der Haltestellen auf rund 5.500 abgeschätzt. Der Anteil des ÖV bei der Verkehrsmittelwahl im Jahresdurchschnitt liegt bei 11,5 %¹⁰. Daraus lassen sich rund 640 potentielle Nutzende für den ÖV aus dem Einzugsbereich der Haltestellen insgesamt abschätzen. Diese verteilen sich jedoch auch auf die Bestandslinien, welche teilweise kürzere Fahrzeiten und eine höhere Bedienungshäufigkeit aufweisen. Daher werden die täglichen Fahrgäste der Stadtlinie mit etwa 250-300 abgeschätzt. Daher erscheint ein Fahrzeug mit 14-16 Plätzen geeignet.

¹⁰Hubrich, S.; Ließke, F.; Wittwer, R.; Wittig, S.; Gerike, R. (2019): Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten“ – SrV 2018“ in Hennigsdorf/Velten (Hennigsdorf). Technische Universität Dresden, Tab 6.16

4 Konzepte zur Gewerbegebietserschließung

Die Analyse zeigte eine fehlende Erschließung besonders des Gewerbegebiets Nord. Es verfügt zwar entlang der Berliner Straße und der Veltener Straße über eine stündliche ÖV-Erschließung der Buslinie 807, jedoch liegen größere Abschnitte des Gewerbegebiets östlich der Eduard-Maurer-Straße außerhalb dieses Einzugsbereichs der benachbarten Haltestellen.

Es bestehen zwei Möglichkeiten, das Gewerbegebiet besser an das ÖPNV-Netz anzuschließen. In Abstimmung mit der OHBV/OVG wird eine Angebots- und Linienwegsergänzung der Linie 807 vorgestellt. Die zweite Möglichkeit betrachtet eine eigenständige Gewerbegebietslinie als separates und zusätzliches Angebot. Die einzelnen Varianten werden nachfolgend vorgestellt sowie deren Vor- und Nachteile aufgezeigt.

4.1 Routenergänzung der Linie 807 zur Erschließung des Gewerbegebiets

In Zusammenarbeit zwischen der OHBV und Spreepplan Verkehr fand am 12.05.2023 eine Befahrung der erarbeiteten Varianten seitens Spreepplan Verkehr statt. Ziel dieser Befahrung war eine Abstimmung der Linienführung sowie der Haltestellenpositionen. Nach der Befahrung und einer Diskussion der Möglichkeiten wurde durch die OHBV/OVG eine Möglichkeit zur erweiterten Linienführung sowie bei der Taktverdichtung der 807 aufgezeigt.

Im Fokus liegt die August-Conrad-Straße; dort sind insbesondere in der Nähe der Kreuzung zur Fabrikstraße einige Unternehmen ansässig. Hierbei liegt die Laufentfernung vom Bahnhof in Richtung der geplanten Bushaltestelle der Gewerbegebietslinie, die im späteren Verlauf vorgestellt wird, bei rund 650 m. Demzufolge gilt hier eine ähnliche Argumentation wie für das Innovationsforum und Alstom. Bei einer Abfahrt an der westlichen Bahnhofseite muss hierbei ein signifikanter Umweg gefahren werden.

Im weiteren Verlauf der August-Conrad-Straße befinden sich momentan nur wenige Arbeitgeber, der größte dabei ist FSM Syscomp mit über 100 Mitarbeitenden. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite liegt unter anderem Wrobel GmbH Tiefbau mit rund 10 Mitarbeitenden. Bei einer Erschließung über die Fabrikstraße, mit einem Einzugsbereich von 400 m je Bushaltestelle, liegt das Gebiet von FSM teilweise noch im Einzugsbereich. Der tatsächliche Fußweg beträgt für die oben genannten Unternehmen zwischen 400-500 m und liegt somit nahe des definierten Grenzbereichs der Bushaltestellen nach FGSV¹¹. Dieser Fußweg führt über einen ausgebauten Grünstreifen. Dadurch würden die meisten Unternehmen im Gebiet erschlossen werden, ohne den Umweg über die August-Conrad-Straße fahren zu müssen. Daraus folgt ein Reisezeitvorteil für alle folgenden Haltestellen, eine Reduzierung der Buskm und damit eine Senkung der Kosten.

¹¹ FGSV (Hrsg.) Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, FGSV-Verlag, 2010, Köln

Beim Vorschlag der OHBV/OVG bleiben die bisherigen stündlichen Fahrten Buslinie 807 auf dem heutigen Linienweg erhalten. Hinzu käme ein weiterer stündlicher Takt zwischen Hennigsdorf und Velten durch das westliche Gewerbegebiet Nord. Die zusätzliche die Streckenführung würde über die Fabrikstraße bzw. Eduard-Maurer-Straße führen. In Abbildung 26 sind die Haltestellen des neuen Abschnitts dargestellt.

Bei einem Betrieb von Mo-Fr entstehen zusätzlich rund 63.000 Buskm pro Jahr und somit Betriebskosten in Höhe von ca. 255.000 €, bei einem Kostensatz von 4 € pro Buskm. Davon entfallen etwa 27.000 Buskm auf das Stadtgebiet Hennigsdorf und rund 37.000 Buskm auf das Stadtgebiet Velten. Sollte sich die Stadt Velten nicht an den zusätzlichen Leistungen beteiligen, könnten die Fahrten entweder bis zum Business Park Velten verkehren oder auf der Veltener Straße kurz vor der Ortsausfahrt wenden. Der gesamte Umlauf bis Velten, Bahnhof ist jedoch wirtschaftlicher und könnte auch als Vorläufer der künftigen S-Bahnverlängerung bis Velten dienen.

Die Betriebszeiten des zusätzlichen Taktes liegen dabei zwischen 5:00-19:00 Uhr mit einem Standardbus. Dabei bleiben die Betriebszeiten des aktuellen Angebots unberührt. Zusätzlich zu den jährlichen Betriebskosten entstehen Infrastrukturkosten für die zu errichtenden Haltestellen. Bei der geplanten Linienführung sind insgesamt acht neue Haltestellen eingeplant, für die bei einem vollen Ausbau jeweils 35.000 € anfallen. Das entspricht Infrastrukturkosten in Höhe von rund 280.000 €. Wie bereits bei der Stadtbuslinie wird auch hier empfohlen, die Haltestellen anfangs in einer vorläufigen Ausführung zu realisieren. Die vollständige Investition würde erst dann anfallen, wenn die Taktverdichtung und die Haltestellen von den Kund:innen positiv angenommen werden. Für einige neue Bushaltestellen müssen Parkverbote eingeführt werden, siehe Beispielbilder 27-34.

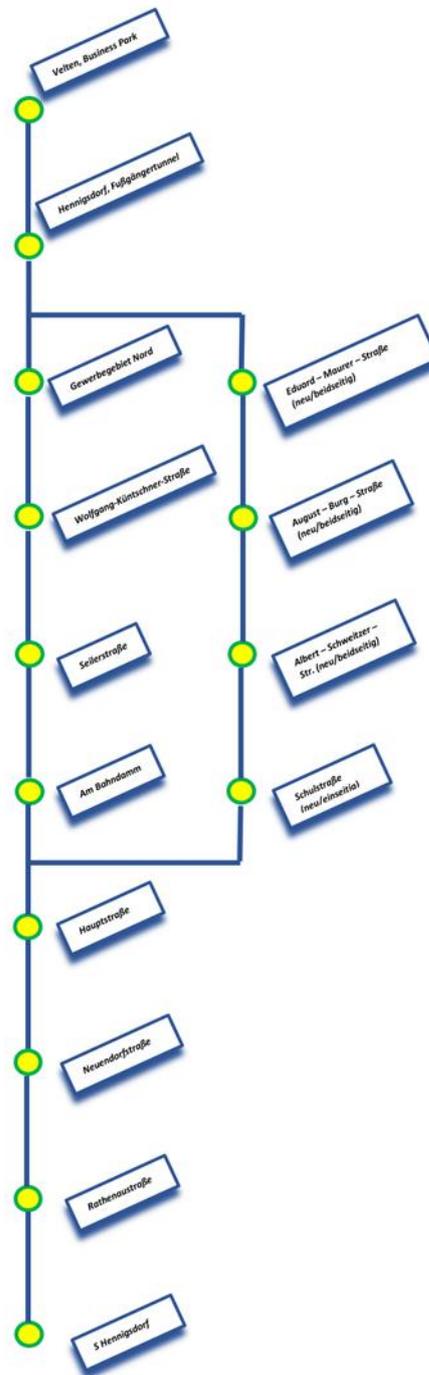


Abbildung 25: Buslinie 807 aktueller und ergänzender Linienweg

[Quelle: OHBV/OVG, Taktverdichtung Linie 807 Hennigsdorf – Velten KleinbusLinie Hennigsdorf, Mail 23]

4.1.1 Haltestellenverortung und Fahrpläne

In diesem Abschnitt werden die neuen Haltestellen aus verkehrsplanerischer Sicht verortet. Nachfolgend wird ein Konzept für einen möglichen Fahrplan, der seitens der OVG erstellt wurde, aufgezeigt.

Schulstraße



Abbildung 26: Schulstraße
[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: Fabrikstraße 1

Länge: ca. 25 m

Breite: ca. 3 m

Haltestellenform: Straßenhalt

Parkverbot nötig: Ja

Einseitig

Bemerkungen: Ungünstige Lage vor
Kurve, Rückrichtung

Albert-Schweitzer-Straße



Abbildung 27: Albert-Schweitzer-Straße
[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: Fabrikstraße 8

Länge: ca. 25 m

Breite: ca. 2,5 m

Haltestellenform: Straßenhalt

Parkverbot nötig: ja

Bemerkungen: Hin-Richtung



Abbildung 28: Albert-Schweitzer-Straße
[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: Fabrikstraße 11

Länge: ca. 25 m

Breite: ca. 2,5 m

Haltestellenform: Straßenhalt

Parkverbot nötig: nein

Bemerkungen: Rück-Richtung

August-Burg-Straße



Abbildung 29: August-Burg-Straße

[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: Fabrikstraße 10

Länge: ca. 25 m

Breite: ca. 3 m

Haltestellenform: Buskap

Parkverbot nötig: ja

Bemerkungen: Hin-Richtung



Abbildung 30: August-Burg-Straße

[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: Fabrikstraße 10

Länge: ca. 25 m

Breite: ca. 3 m

Haltestellenform: Buskap

Parkverbot nötig: ja

Bemerkungen: Rück-Richtung

Wolfgang-Küntscher-Straße



Abbildung 31: Wolfgang-Küntscher-Straße

[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: Eduard-Maurer-Straße /
Wolfgang-Küntscher-Straße

Länge: ca. 25 m

Breite: ca. 3 m

Haltestellenform: Straßenhalt

Parkverbot nötig: ja

Bemerkungen: Rück-Richtung



**Abbildung 32: Wolfgang-Küntscher-
Straße**

[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: Eduard-Maurer-Straße /
Wolfgang-Küntscher-Straße

Länge: ca. 25 m

Breite: ca. 3 m

Haltestellenform: Buskap

Parkverbot nötig: ja

Bemerkungen: Hin-Richtung

Eduard-Maurer-Straße



Abbildung 33: Eduard-Maurer-Straße

[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: Eduard-Maurer-Straße 13

Länge: ca. 25 m

Breite: ca. 3 m

Haltestellenform: Buskap

Parkverbot nötig: ja

Beidseitig

Bemerkungen: Hin-Richtung, Rück-
Richtung

In der folgenden Abbildung 35 ist das Konzept zur Aufwertung der Linie 807 dargestellt, das seitens der OVG nach der Befahrung erstellt wurde. Weitere Pläne sind im Anhang beigefügt.

BUS 807		S Hennigsdorf ▶ Velten, Businesspark ▶ Velten, Parkstadt															
OVG		Konzept Aufwertung Linie 807															
BUS 807		Montag - Freitag															
<i>Fahrtnummer</i>		2	102	4	104	6	106	8	108	10	110	12	112	14	114	16	116
S 25		:27	:47	:27	:47	:27	:47	:27									
S Hennigsdorf	ab	5.33	5.53	6.33	6.53	7.33	7.53	8.33	8.53	9.33	9.53	10.33	10.53	11.33	11.53	12.33	12.53
Hennigsdorf, Poststraße		5.34	5.54	6.34	6.54	7.34	7.54	8.34	8.54	9.34	9.54	10.34	10.54	11.34	11.54	12.34	12.54
Hennigsdorf, Rathenaustr.		5.35	5.55	6.35	6.55	7.35	7.55	8.35	8.55	9.35	9.55	10.35	10.55	11.35	11.55	12.35	12.55
Hennigsdorf, Neuendorferstr.		5.36	5.56	6.36	6.56	7.36	7.56	8.36	8.56	9.36	9.56	10.36	10.56	11.36	11.56	12.36	12.56
Hennigsdorf, Hauptstr.		5.37	5.57	6.37	6.57	7.37	7.57	8.37	8.57	9.37	9.57	10.37	10.57	11.37	11.57	12.37	12.57
Hennigsdorf, Schulstr.			5.58		6.58		7.58		8.58		9.58		10.58		11.58		12.58
Hennigsdorf, Albert-Schweitzer-Straße			5.59		6.59		7.59		8.59		9.59		10.59		11.59		12.59
Hennigsdorf, August-Burg-Str.			6.00		7.00		8.00		9.00		10.00		11.00		12.00		13.00
Hennigsdorf, Eduard-Maurer-Str.			6.03		7.03		8.03		9.03		10.03		11.03		12.03		13.03
Hennigsdorf, Am Bahndamm		5.39		6.39		7.39		8.39		9.39		10.39		11.39		12.39	
Hennigsdorf, Seilerstr.		5.40		6.40		7.40		8.40		9.40		10.40		11.40		12.40	
Hennigsdorf, Wolfgang-Küntscher-Str.		5.41		6.41		7.41		8.41		9.41		10.41		11.41		12.41	
Hennigsdorf, Gewerbegebiet Nord		5.42		6.42		7.42		8.42		9.42		10.42		11.42		12.42	
Hennigsdorf, Fußgängertunnel		5.43	6.05	6.43	7.05	7.43	8.05	8.43	9.05	9.43	10.05	10.43	11.05	11.43	12.05	12.43	13.05
Velten, Business Park		5.46	6.08	6.46	7.08	7.46	8.08	8.46	9.08	9.46	10.08	10.46	11.08	11.46	12.08	12.46	13.08
Velten, Anglerweg		5.47	6.09	6.47	7.09	7.47	8.09	8.47	9.09	9.47	10.09	10.47	11.09	11.47	12.09	12.47	13.09
Velten, Industriegebiet		5.48	6.10	6.48	7.10	7.48	8.10	8.48	9.10	9.48	10.10	10.48	11.10	11.48	12.10	12.48	13.10
Velten, Hennigsdorfer Str.		5.49	6.11	6.49	7.11	7.49	8.11	8.49	9.11	9.49	10.11	10.49	11.11	11.49	12.11	12.49	13.11
Velten, Ernst-Thälmann-Str.		5.52	6.14	6.52	7.14	7.52	8.14	8.52	9.14	9.52	10.14	10.52	11.14	11.52	12.14	12.52	13.14
Velten, Bahnstr.		5.54	6.16	6.54	7.16	7.54	8.16	8.54	9.16	9.54	10.16	10.54	11.16	11.54	12.16	12.54	13.16
Velten, Bahnhof		5.55	6.17	6.55	7.17	7.55	8.17	8.55	9.17	9.55	10.17	10.55	11.17	11.55	12.17	12.55	13.17
Velten, Viktoriastr.		5.56		6.56		7.56		8.56		9.56		10.56		11.56		12.56	
Velten, Hedwigpromenade	an	5.58		6.58		7.58		8.58		9.58		10.58		11.58		12.58	

Abbildung 34: Konzeptfahrplan Angebotsergänzung Linie 807 (Auszug)

[Quelle: OVG, Mai 2023]

Die Takelage wurde auf die S-Bahn S25 abgestimmt. Aus Umlaufgründen werden die zusätzlichen Fahrten nicht bis Velten, Hedwigpromenade geführt, hier bleiben jedoch die bisherigen Fahrten erhalten.

4.2 Eigenständige Gewerbegebietslinie

Die zweite Variante ist die Einführung einer eigenständigen Gewerbegebietslinie losgelöst von der Linie 807. Hierbei wurde sowohl eine Abfahrt an der westlichen als auch an der östlichen Seite des Bahnhofes betrachtet.

Der östliche Ausgang bietet eine geringfügige Reduzierung der Buskm gegenüber denen des westlichen Busbahnhofs, jedoch sind für diese Umsetzung der Linienführung mehrere Maßnahmen notwendig. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite müsste eine Einbahnstraße und teilweises Parkverbot eingeführt werden. Darüber hinaus können weitere bauliche Maßnahmen anfallen, um die Zufahrt mit einem 12 m Bus zu gewährleisten sowie eine neue

Bushaltestelle zu errichten. Die Entfernung der angedachten Halteposition entspricht der Entfernung der Haltestellen auf der westlichen Seite zum Bahnhof. Für Umsteiger von und zur Bahn bleibt die Strecke gleich, für Umsteiger von und zum Bus entsteht jedoch ein größerer Wegstrecke von rund 300-400m. Daher werden nachfolgend lediglich Linienführungen ausgehend von der westlichen Seite des Bahnhofes betrachtet.

Grundsätzlich sind zwei unterschiedliche Linienführungen in Richtung Gewerbegebiet Nord möglich. Die erste Variante verläuft südlich um den Bahnhof über die Neuendorferstraße und die zweite nördlich entlang der Feldstraße. Bedingt durch die Blockumfahrung am Bahnhof ergibt sich auf der Rückfahrt aus dem Gewerbegebiet kein Vorteil für eine der Varianten hinsichtlich der Streckenlänge. Jedoch wird für eine einheitliche Linienführung jene über die Feldstraße empfohlen.

Nachfolgend werden zwei Linienführungsvarianten durch das Gewerbegebiet Nord dargestellt. Für eine wirtschaftliche Umsetzbarkeit der Linien wird eine im Tagesverlauf nicht unterbrochene Bedienung der Linien empfohlen. Eine Beschränkung nur auf die HVZ wird aus betrieblichen Gründen verworfen. Zusätzlich wird jeweils eine mögliche Kostenübernahme von 50 % der Firmen im Einzugsbereich dargestellt. In dem Einzugsbereich der Gewerbegebietslinie arbeiten ca. 2.900 Beschäftigte¹².

¹² Stadtverwaltung Hennigsdorf

4.2.1 Variante 1

Die erste Variante der Gewerbegebietslinie umfasst eine ca. 6,5 km lange Strecke mit einer Fahrzeit von ca. 17-19 Minuten, siehe Abbildung 36. Das Gewerbegebiet Nord wird durch diese Linienführung gut abgedeckt und ermöglicht knapp einen 20-Minuten-Takt. Allerdings können hier entstehende Verspätungen schlecht wieder aufgeholt werden.

In dieser Variante wird die Conrad-August-Straße befahren. Hierdurch wird das gesamte Gewerbegebiet gut erschlossen und es entstehen keine langen Fußwege. Anzumerken ist hingegen, dass die Haltestelle 3 fußläufig nur etwa 650 m vom Bahnhof Hennigsdorf entfernt und somit in ca. 8 Minuten zu erreichen ist. Aufgrund der fahrplanmäßigen Anschlusszeit und Fahrzeit bis zur Haltestelle ergeben sich kaum Vorteile bei der Nutzung dieser Haltestelle.



Abbildung 35: Gewerbegebietslinie Variante 1

[Quelle: Eigene Darstellung aus PlanMATRIK; Kartengrundlage: OpenStreetMap © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA, verfügbar unter: www.openstreetmap.org/copyright]

In der Tabelle 4 wurden zur Darlegung der Kosten zwei mögliche Varianten betrachtet. Die Kosten wurden über die mittels PlanMATRIK ermittelten Buskm berechnet.

	VARIANTE 1.0	VARIANTE 1.0
	MIT 50% BETEILIGUNG	
TAKT (MO-FR)	06:30-09:30 13:00-18:00 20-Min-Takt 10:00-12:00 20/40-Min-Takt	06:30-09:30 13:00-18:00 20-Min-Takt 10:00-12:00 20/40-Min-Takt
FAHRTEN PRO TAG	32	32
BETRIEBSLEISTUNG PRO JAHR	55.000 Buskm	55000 Buskm
KOSTENANTEIL PRO 10 MITARBEITENDEN UND JAHR	360 €	0
KOSTEN PRO MITARBEITENDEN & ARBEITSTAG	0,14 €	0
BETRIEBSKOSTEN PRO JAHR-ANTEIL HENNIGSDORF	105.000 €	210.000 €

Tabelle 6: Kostenübersicht der Gewerbegebietslinie Variante 1
[Eigene Darstellung]

4.2.2 Variante 2

Die Variante 2 erschließt den gleichen Einzugsbereich wie die Variante 1, befährt jedoch eine Teilstrecke analog zur Linie 807 und damit nicht die Fabrikstraße, siehe Abbildung 37. Für die Haltestellen Nr. 6 sowie 7 gilt das für Haltestelle Nr. 3 aus Variante 1 gesagte.

Durch die Änderung der Linienführung wird das Anlegen einer neuen Haltestelle vermieden, ohne die Abdeckung des Gewerbegebiets insgesamt zu verschlechtern. Analog zur Linie 807 wurde in dieser Variante der Weg südlich um den Bahnhof gewählt. Durch die lange Fahrzeit von ca. 24-26 Minuten sind lediglich zwei Fahrten die Stunde möglich, Für einen dichteren Takt würden zwei Fahrzeuge benötigt.



Abbildung 36: Gewerbegebietslinie Variante 2

[Quelle: Eigene Darstellung aus PlanMATRIK; Kartengrundlage: OpenStreetMap © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA, verfügbar unter: www.openstreetmap.org/copyright]

Die Kosten für die zweite Variante der eigenständigen Gewerbegebietslinie werden in Tabelle 5 aufgezeigt. Aufgrund des reduzierten Taktes wurden die Kosten hier nur für einen durchgängigen Takt berechnet.

	VARIANTE 2.0	VARIANTE 2.0
	MIT 50% BETEILIGUNG	
TAKT (MO-FR)	06:00-18:00 20-/40-Min-Takt	06:00-18:00 20-/40-Min-Takt
FAHRTEN PRO TAG	25	25
BETRIEBSLEISTUNG PRO JAHR	50.000 Buskm	50.000 Buskm
ANTEIL KOSTEN PRO 10 MITARBEITENDEN UND JAHR	Ca. 345 €	0
KOSTEN PRO MITARBEITENDEN & ARBEITSTAG	0,14	0
BETRIEBSKOSTEN PRO JAHR- ANTEIL HENNIGSDORF	100.000 €	200.000 €

Tabelle 7: Kostenübersicht der Gewerbegebietslinie Variante 2

[Quelle: Eigene Darstellung]

4.2.3 Haltestellenverortung & Fahrpläne

Die nachfolgend dargestellten neuen Haltestellenverortungen gelten für beide Varianten. Im Anschluss werden mögliche Fahrpläne für die beiden Gewerbegebietslinien vorgestellt.

Haltestelle 3/7



Abbildung 37: August-Conrad-Straße

[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: August-Conrad-Straße 24

Länge: ca. 30 m

Breite: ca. 2,5 m

Haltestellenform: Straßenhalt

Parkverbot nötig: ja

Bemerkung: Baum auf Wartefläche

Haltestelle 4/8



Abbildung 38: August-Conrad-Straße

[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: August-Conrad-Straße 40

Länge: ca. 40 m

Breite: ca. 2.5 m

Haltestellenform: Straßenhalt, Buskap

Parkverbot nötig: ja

Bemerkung: Baum auf Wartefläche

Haltestelle 5/9



Abbildung 39: Wolfgang-Küntschers-Straße

[Quelle: Eigene Darstellung]

Standort: Wolfgang-Küntschers-Straße 22

Länge: ca. 30 m

Breite: ca. 3 m

Haltestellenform: Straßenhalt, Buskap

Parkverbot nötig: ja

Bemerkung: zwei Bäume auf Wartefläche

Es wird empfohlen alle Halte als anfangs vorläufige Haltestellenmasten anzulagen und die Beschilderung wie in Unterkapitel 4.4 umzusetzen. Dadurch entstehen größere Infrastrukturkosten erst nach einem erfolgreichen Betrieb; zudem können die Haltestellenpositionen bei Bedarf noch angepasst werden.

Nachfolgend die Konzeptfahrpläne für die beiden Gewerbegebietsvarianten. Zur Berücksichtigung der Anschlussrichtung der Fahrgastströme verändern sich die Abfahrtszeiten ab mittags.

Gew		Gewerbegebietslinie Variante 1.0				S Hennigsdorf --> S Hennigsdorf									
Montag - Freitag															
S25		:07	:47	:07	:47	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Hennigsdorf Bahnhof	ab	06:32	06:52	07:12	07:32	07:52	08:12	08:32	08:52	09:12	09:32	10:12	10:32	11:12	
- Poststr.		06:33	06:53	07:13	07:33	07:53	08:13	08:33	08:53	09:13	09:33	10:13	10:33	11:13	
- A.-Conrad-Str.		06:35	06:55	07:15	07:35	07:55	08:15	08:35	08:55	09:15	09:35	10:15	10:35	11:15	
- Gewerbegebiet Nord 4		06:37	06:57	07:17	07:37	07:57	08:17	08:37	08:57	09:17	09:37	10:17	10:37	11:17	
- Am Alten Walzwerk		06:38	06:58	07:18	07:38	07:58	08:18	08:38	08:58	09:18	09:38	10:18	10:38	11:18	
- E.-Maurer-Str.		06:39	06:59	07:19	07:39	07:59	08:19	08:39	08:59	09:19	09:39	10:19	10:39	11:19	
- Gewerbegebiet Nord 1		06:41	07:01	07:21	07:41	08:01	08:21	08:41	09:01	09:21	09:41	10:21	10:41	11:21	
- A.-Burg-Str.		06:45	07:05	07:25	07:45	08:05	08:25	08:45	09:05	09:25	09:45	10:25	10:45	11:25	
- Bahnhof	an	06:51	07:11	07:31	07:51	08:11	08:31	08:51	09:11	09:31	09:51	10:31	10:51	11:31	
S25		:48	:28	:48	:28	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Gew		Gewerbegebietslinie Variante 1.0				S Hennigsdorf --> S Hennigsdorf									
Montag - Freitag															
S25		:07	:47	:07	:47	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Hennigsdorf Bahnhof	ab	11:32	12:12	12:32	13:06	13:26	13:46	14:06	14:26	14:46	15:06	15:26	15:46	16:06	
- Poststr.		11:33	12:13	12:33	13:07	13:27	13:47	14:07	14:27	14:47	15:07	15:27	15:47	16:07	
- A.-Conrad-Str.		11:35	12:15	12:35	13:09	13:29	13:49	14:09	14:29	14:49	15:09	15:29	15:49	16:09	
- Gewerbegebiet Nord 4		11:37	12:17	12:37	13:11	13:31	13:51	14:11	14:31	14:51	15:11	15:31	15:51	16:11	
- Am Alten Walzwerk		11:38	12:18	12:38	13:12	13:32	13:52	14:12	14:32	14:52	15:12	15:32	15:52	16:12	
- E.-Maurer-Str.		11:39	12:19	12:39	13:13	13:33	13:53	14:13	14:33	14:53	15:13	15:33	15:53	16:13	
- Gewerbegebiet Nord 1		11:41	12:21	12:41	13:15	13:35	13:55	14:15	14:35	14:55	15:15	15:35	15:55	16:15	
- A.-Burg-Str.		11:45	12:25	12:45	13:19	13:39	13:59	14:19	14:39	14:59	15:19	15:39	15:59	16:19	
- Bahnhof	an	11:51	12:31	12:51	13:25	13:45	14:05	14:25	14:45	15:05	15:25	15:45	16:05	16:25	
S25		:48	:28	:48	:28	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Gew		Gewerbegebietslinie Variante 1.0				S Hennigsdorf --> S Hennigsdorf									
Montag - Freitag															
S25		:07	:47	:07	:47	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Hennigsdorf Bahnhof	ab	16:26	16:46	17:06	17:26	17:46	18:06								
- Poststr.		16:27	16:47	17:07	17:27	17:47	18:07								
- A.-Conrad-Str.		16:29	16:49	17:09	17:29	17:49	18:09								
- Gewerbegebiet Nord 4		16:31	16:51	17:11	17:31	17:51	18:11								
- Am Alten Walzwerk		16:32	16:52	17:12	17:32	17:52	18:12								
- E.-Maurer-Str.		16:33	16:53	17:13	17:33	17:53	18:13								
- Gewerbegebiet Nord 1		16:35	16:55	17:15	17:35	17:55	18:15								
- A.-Burg-Str.		16:39	16:59	17:19	17:39	17:59	18:19								
- Bahnhof		16:45	17:05	17:25	17:45	18:05	18:25								
S25		an	:48	:28	:48	:28	.	.	.	.	.	.	.	.

Abbildung 40: Konzeptfahrplan Gewerbegebietslinie Variante 1.0
[Quelle: Eigene Darstellung]

Gew		Gewerbegebietslinie Variante 2.0				S Hennigsdorf --> S Hennigsdorf								
Montag - Freitag														
S25		:07	:47	:07	:47	.	.	.	.	.	.	.	.
S Hennigsdorf	ab	06:18	06:52	07:18	07:52	08:18	08:52	09:18	09:52	10:18	10:52	11:18	11:52	12:18
Poststr.		06:19	06:53	07:19	07:53	08:19	08:53	09:19	09:53	10:19	10:53	11:19	11:53	12:19
Rathenaustr.		06:21	06:55	07:21	07:55	08:21	08:55	09:21	09:55	10:21	10:55	11:21	11:55	12:21
Neuendorfstr.		06:22	06:56	07:22	07:56	08:22	08:56	09:22	09:56	10:22	10:56	11:22	11:56	12:22
Hauptstr.		06:23	06:57	07:23	07:57	08:23	08:57	09:23	09:57	10:23	10:57	11:23	11:57	12:23
Schulstr.		06:24	06:58	07:24	07:58	08:24	08:58	09:24	09:58	10:24	10:58	11:24	11:58	12:24
A.-Conrad-Str.		06:25	06:59	07:25	07:59	08:25	08:59	09:25	09:59	10:25	10:59	11:25	11:59	12:25
Gewerbegebiet Nord 4		06:27	07:01	07:27	08:01	08:27	09:01	09:27	10:01	10:27	11:01	11:27	12:01	12:27
Am Alten Walzwerk		06:29	07:03	07:29	08:03	08:29	09:03	09:29	10:03	10:29	11:03	11:29	12:03	12:29
E.-Maurer-Str.		06:31	07:05	07:31	08:05	08:31	09:05	09:31	10:05	10:31	11:05	11:31	12:05	12:31
Gewerbegebiet Nord 1		06:32	07:06	07:32	08:06	08:32	09:06	09:32	10:06	10:32	11:06	11:32	12:06	12:32
Gewerbegebiet Nord		06:34	07:08	07:34	08:08	08:34	09:08	09:34	10:08	10:34	11:08	11:34	12:08	12:34
W.-Küntscher-Str.		06:36	07:10	07:36	08:10	08:36	09:10	09:36	10:10	10:36	11:10	11:36	12:10	12:36
Seilerstr.		06:37	07:11	07:37	08:11	08:37	09:11	09:37	10:11	10:37	11:11	11:37	12:11	12:37
Am Bahndamm		06:39	07:13	07:39	08:13	08:39	09:13	09:39	10:13	10:39	11:13	11:39	12:13	12:39
Hauptstr.		06:41	07:15	07:41	08:15	08:41	09:15	09:41	10:15	10:41	11:15	11:41	12:15	12:41
Neuendorfstr.		06:42	07:16	07:42	08:16	08:42	09:16	09:42	10:16	10:42	11:16	11:42	12:16	12:42
Rathenaustr.		06:43	07:17	07:43	08:17	08:43	09:17	09:43	10:17	10:43	11:17	11:43	12:17	12:43
S Hennigsdorf	an	06:44	07:18	07:44	08:18	08:44	09:18	09:44	10:18	10:44	11:18	11:44	12:18	12:44
S25		:48	:28	:48	:28	.	.	.	.	.	.	.	.

Gew		Gewerbegebietslinie Variante 2.0				S Hennigsdorf --> S Hennigsdorf							
Montag - Freitag													
S Hennigsdorf	ab	12:52	13:18	13:52	14:18	14:52	15:18	15:52	16:18	16:52	17:18	17:52	18:18
Poststr.		12:53	13:19	13:53	14:19	14:53	15:19	15:53	16:19	16:53	17:19	17:53	18:19
Rathenaustr.		12:55	13:21	13:55	14:21	14:55	15:21	15:55	16:21	16:55	17:21	17:55	18:21
Neuendorfstr.		12:56	13:22	13:56	14:22	14:56	15:22	15:56	16:22	16:56	17:22	17:56	18:22
Hauptstr.		12:57	13:23	13:57	14:23	14:57	15:23	15:57	16:23	16:57	17:23	17:57	18:23
Schulstr.		12:58	13:24	13:58	14:24	14:58	15:24	15:58	16:24	16:58	17:24	17:58	18:24
A.-Conrad-Str.		12:59	13:25	13:59	14:25	14:59	15:25	15:59	16:25	16:59	17:25	17:59	18:25
Gewerbegebiet Nord 4		13:01	13:27	14:01	14:27	15:01	15:27	16:01	16:27	17:01	17:27	18:01	18:27
Am Alten Walzwerk		13:03	13:29	14:03	14:29	15:03	15:29	16:03	16:29	17:03	17:29	18:03	18:29
E.-Maurer-Str.		13:05	13:31	14:05	14:31	15:05	15:31	16:05	16:31	17:05	17:31	18:05	18:31
Gewerbegebiet Nord 1		13:06	13:32	14:06	14:32	15:06	15:32	16:06	16:32	17:06	17:32	18:06	18:32
Gewerbegebiet Nord		13:08	13:34	14:08	14:34	15:08	15:34	16:08	16:34	17:08	17:34	18:08	18:34
W.-Küntscher-Str.		13:10	13:36	14:10	14:36	15:10	15:36	16:10	16:36	17:10	17:36	18:10	18:36
Seilerstr.		13:11	13:37	14:11	14:37	15:11	15:37	16:11	16:37	17:11	17:37	18:11	18:37
Am Bahndamm		13:13	13:39	14:13	14:39	15:13	15:39	16:13	16:39	17:13	17:39	18:13	18:39
Hauptstr.		13:15	13:41	14:15	14:41	15:15	15:41	16:15	16:41	17:15	17:41	18:15	18:41
Neuendorfstr.		13:16	13:42	14:16	14:42	15:16	15:42	16:16	16:42	17:16	17:42	18:16	18:42
Rathenaustr.		13:17	13:43	14:17	14:43	15:17	15:43	16:17	16:43	17:17	17:43	18:17	18:43
S Hennigsdorf	an	13:18	13:44	14:18	14:44	15:18	15:44	16:18	16:44	17:18	17:44	18:18	18:44

Abbildung 41: Konzeptfahrplan Gewerbegebietslinie Variante 2.0

[Quelle: Eigene Darstellung]

4.3 Kosten im Überblick und Zwischenfazit

Eine Gegenüberstellung der Kosten der unterschiedlichen Anbindungsvarianten wird in Abbildung 38 dargestellt. Der Übersicht halber werden hier lediglich die jährlichen Betriebskosten betrachtet. Ergänzend kommen die Infrastrukturkosten hinzu, weshalb anfangs eine Umsetzung mit vorläufigen Bushaltstellen empfohlen wird.

VARIANTEN	BUSKM JAHR	PRO FAHRTEN	JÄHRLICHE BETRIEBS-KOSTEN[€]	KOSTEN FÜR DIE HALTE-STELLEN [€]
ANGEBOTSER-WEITERUNG LINIE 807	63.000 Buskm	27	255.000	280.000
VARIANTE 1.0	65.000 Buskm	38	250.000	210.000
VARIANTE 2	50.000 Buskm	25	200.000	175.000

Tabelle 8: Kostenübersicht der Varianten der Gewerbegebietslinie

[Quelle: Eigene Darstellung]

Wie bereits bei der Stadtbuslinie müssen die gesamten Betriebskosten (bezogen auf das Stadtgebiet) mindestens im ersten Jahr von der Stadt Hennigsdorf getragen werden. Bei einer positiven Entwicklung der Fahrgastzahlen entsteht die Möglichkeit einer Übernahme in Trägerschaft des Landkreises entstehen. Die Infrastrukturkosten müssen hingegen im vollen Umfang von der Stadt Hennigsdorf übernommen werden.

Für die ersten zwei Jahre wird eine Umsetzung mit vorläufigen Haltestellen empfohlen. Bei einer positiven Fahrgastentwicklung müssen diese dann vollständig und barrierefrei ausgebaut werden.

Zwischenfazit

Die Kosten der unterschiedlichen Varianten bewegen sich in einem ähnlichen Rahmen. Alle Varianten bieten eine deutliche Qualitätssteigerung der Anbindung des Gewerbegebiets Nord. Variante 1 sowie Variante 2 bieten im Vergleich eine etwas bessere Flächenabdeckung. Die Angebotsausweitung der Linie 807 hat den Vorteil der Bedienung in beiden Richtungen gegenüber der Ringlinienführung der Varianten 1 und 2. Zudem wirkt diese Maßnahme auch über Hennigsdorf hinaus, da auch der Business Park Velten einen deutlich attraktiveren Takt erhält. Eine spätere Übernahme der Trägerschaft durch den Landkreis erscheint hier insgesamt leichter möglich.

5 Taktverdichtung der Bestandslinien

In diesem Kapitel werden die Taktverdichtungen der Bestandslinien untersucht. Aufgrund der Umsetzung bei der Linien 136 (künftig X36) verbleiben die Linien 807 und 809.

Im Folgenden werden drei unterschiedliche Szenarien miteinander verglichen. Das erste Szenario beschreibt den Ist-Zustand 2023, das zweite inklusive angedachte Änderungen seitens des OHBV entsprechend den Vorgaben des Nahverkehrsplans und der Ressourcenverfügbarkeit und das letzte einen eigenen Planfall.

Wie bereits für die Erstellung der Stadtbuslinie und der Gewerbegebietslinienvarianten wird für die Taktverdichtung ebenfalls die Software PlanMATRIK verwendet. Die daraus gewonnenen Daten konnten für die Berechnung der Betriebskosten verwendet werden.

Der Fokus bei den Taktzeiten lag auf der Anschlusssicherung am Bahnhof Hennigsdorf, insbesondere mit der S25, den RB55, RE6, RB20, wie auch den übrigen Buslinien. Ebenfalls wurden die Auswirkungen der neuen Takte auf die bestehenden Linien im Hinblick auf die Haltestellenpositionen am Hennigsdorfer Bahnhof betrachtet.

5.1 Taktverdichtung der Linie 807

Im Status Quo verkehrt die Linie 807 ausschließlich Werktags von 5-18 Uhr in einem 60-Minuten-Takt zwischen Hennigsdorf Bahnhof – Velten Hedwigpromenade (Abbildung 41).

Im aktuellen Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Oberhavel werden hingegen von Montag bis Freitag zwischen 5-21 Uhr ein 60-Minuten-Takt und am Wochenende ein 120-Minuten-Takt angestrebt (5-20 Uhr).

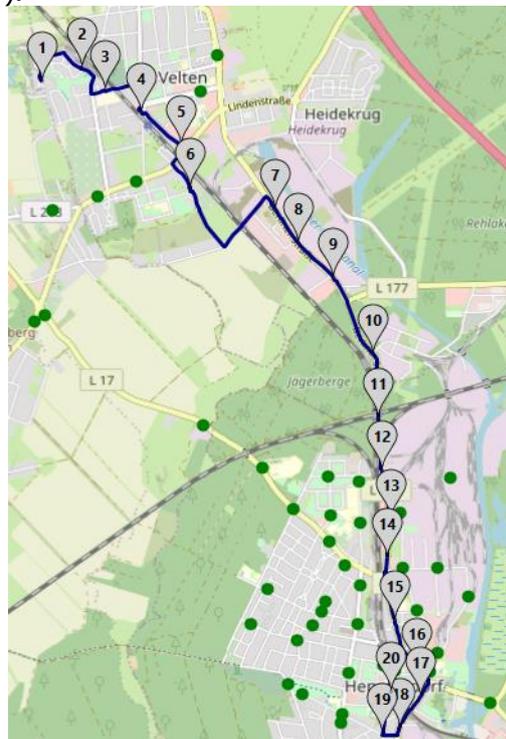


Abbildung 42: Linienführung der Linie 807

[Quelle: Eigene Darstellung aus PlanMATRIK; Kartengrundlage: OpenStreetMap © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA, verfügbar unter: www.openstreetmap.org/copyright]

Der Planfall, der die in der Defizit- und Bedarfsanalyse ermittelten Hinweise aufnimmt, beabsichtigt werktags einen durchgängigen 60-Minuten-Takt von 5-21 Uhr, der zu den Hauptverkehrszeiten (7-9 Uhr und 15-18 Uhr) auf einen 20-Minuten-Takt erhöht wird. Dieser Takt ist auf die S25 abgestimmt und bietet sowohl einen guten Anschluss an den RB20 als auch an die anderen Buslinien am Bahnhof Hennigsdorf. Die Anschlussverbindungen sind in Abbildung 45 dargestellt. Am Wochenende wird wie im NVP ein 120-Minuten-Takt zwischen 5 und 20 Uhr vorgesehen.

Nachfolgend die Gesamtkosten der Maßnahmen sowie ein direkter Vergleich der drei Szenarien untereinander. Die zweite Tabelle zeigt die Kosten anteilig für das Stadtgebiet Hennigsdorf. Für die Berechnungen wurden 4 € pro Buskm angenommen.

	IST-ZU- STAND	NVP-OHV	PLANFALL	DIFFERENZ PLANFALL ZU NVP-OHV
TAKT (WERK- TAGS)	5-18 Uhr 60-Minuten- Takt	5-21 Uhr 60-Minuten-Takt	5-21 Uhr 60-Minuten-Takt HVZ: 20-Minuten- Takt	HVZ: 20- Minuten-Takt
TAKT (WO- CHENENDE)		Sa: 7-19 Uhr So & Feiertage: 8-18 Uhr 120-Minuten- Takt	Sa: 7-19 Uhr So & Feiertage: 8-18 Uhr 120-Minuten-Takt	Identisch
FAHRTEN PRO WERKTAG	28	34	53	19
BETRIEBS- LEISTUNG PRO JAHR	Ca. 75.000 Buskm	Ca. 110.000 Buskm	Ca. 160.000 Buskm	Ca. 50.000 Buskm
BETRIEBSKOS- TEN PRO JAHR	300.000 €	430.000 €	630.000 €	200.000 €
ZUSÄTZLICHE KM PRO JAHR		Ca. 35.000 Buskm	Ca. 85.000 Buskm	Ca. 50.000 Buskm
MEHRKOSTEN PRO JAHR		130.000 €	330.000 €	200.000 €

Tabelle 9 Kostenübersicht Taktverdichtung Linie 807 (Gesamt)

[Quelle: Eigene Darstellung nach: IGES Institut GmbH, 2021, Nahverkehrsplan für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr des Landkreises Oberhavel 2022 – 2026, S. 87; Spreepplanverkehr, 2021; Defizit- und Bedarfsanalyse für den straßengebundenen ÖPNV in der Stadt Hennigsdorf]

Die Anzahl der Fahrten am Wochenende sind nicht in der Tabelle aufgeführt, aber in die Berechnung der Betriebskosten pro Jahr mit eingegangen.

Die folgende Abbildung 41 zeigt die Kosten, die bezogen auf das Stadtgebiet von Hennigsdorf entfallen würden.

	IST-ZU- STAND	OHV	PLANFALL	DIFFERENZ PLANFALL ZU NVP-OHV
TAKT (WERK- TAGS)	5-18 Uhr 60-Minuten- Takt	5-21 Uhr 60-Minuten-Takt	5-21 Uhr 60-Minuten-Takt HVZ: 20-Minuten- Takt	HVZ: 20-Minuten- Takt
TAKT (WO- CHENENDE)		Sa: 7-19 Uhr So & Feiertage: 8-18 Uhr 120-Minuten- Takt	Sa: 7-19 Uhr So & Feiertage: 8-18 Uhr 120-Minuten-Takt	Identisch
FAHRTEN PRO WERKTAG	28	34	53	19
BETRIEBS- LEISTUNG PRO JAHR	Ca. 35.000 Buskm	Ca. 50.000 Buskm	Ca. 70.000 Buskm	Ca. 20.000 Buskm
BETRIEBSKOS- TEN PRO JAHR	130.000 €	190.000 €	270.000 €	80.000 €
ZUSÄTZLICHE KM PRO JAHR		Ca. 15.000 Buskm	Ca. 35.000 Buskm	Ca. 20.000 Buskm
MEHRKOSTEN PRO JAHR		60.000 €	140.000 €	80.000 €

Tabelle 10: Kostenübersicht Taktverdichtung Linie 807 (Hennigsdorf)

[Quelle: Eigene Darstellung nach: IGES Institut GmbH, 2021, Nahverkehrsplan für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr des Landkreises Oberhavel 2022 – 2026, S. 87; Spreepplan Verkehr, 2021; Defizit- und Bedarfsanalyse für den straßengebundenen ÖPNV in der Stadt Hennigsdorf]

Zwei wesentliche Punkte sind bei einer Umsetzung des Planfalls zu beachten. Einerseits müssen die entstehenden zusätzlichen Kosten mindestens für das erste Jahr von der Stadt Hennigsdorf übernommen werden. Für das zweite und die folgenden Jahre gelten die Bedingungen aus dem NVP. Der zweite zu beachtende Punkt ist, dass die Kosten, die nicht auf dem Gebiet Hennigsdorf anfallen, ebenfalls von Hennigsdorf getragen werden müssen, falls die anderen Gemeinden diese nicht übernehmen werden.

Folglich entstehen für den Planfall der Linien 807 Kosten von rund 200.000 € im ersten Jahr, welche bei einer Übereinkunft mit Velten auf 80.000 € im ersten Jahr für Hennigsdorf gesenkt werden können. Unter Einhaltung der oben genannten Kriterien der Auslastung würden für das zweite Betriebsjahr für die Stadt Hennigsdorf 40.000 € anfallen und bei weiterem positiven Nachfrageverlauf würden die Kosten ab dem dritten Jahr vollständig vom Landkreis übernommen.

5.2 Taktverdichtung der Linie 809

Die Linie 809 verkehrt hauptsächlich zwischen dem S Hermsdorf und Hennigsdorf Alsdorfer Str., siehe Abbildung 42. Aktuell wird werktags zwischen 5-9 Uhr ein 20/40-Minuten-Takt, angeboten, gefolgt von einem 60-Minuten-Takt bis 20 Uhr. Am Wochenende liegen die Betriebszeiten zwischen 8-16 Uhr mit einem 120-Minuten-Takt.

Seitens des OHBV bestehen Planungen bei entsprechender Ressourcenverfügbarkeit ab 2024/25 eine Taktverdichtung durchzuführen. Die Linie 809 könnte dann werktags von 5-23 Uhr im 30-Minuten-Takt verkehren, am Wochenende würde der 120-Minuten-Takt auf 60-Minuten verdichtet.

Die eigene Planfall sieht einen 20/40-Minuten-Takt von 5-23 Uhr im Abschnitt Alsdorfer Str. – S Hennigsdorf – S Hohern-Neuendorf vor. Diese Taktwahl sichert den Anschluss an die S25. Ein 30-Minuten-Takt wäre ebenfalls umsetzbar und wäre aufwandsneutral. In den ersten Morgen- und den letzten Abendstunden wird hingegen ein 60-Minuten-Takt vorgesehen. Am Wochenende wird zwischen 5-20 Uhr ein 120-Minuten-Takt gefahren.

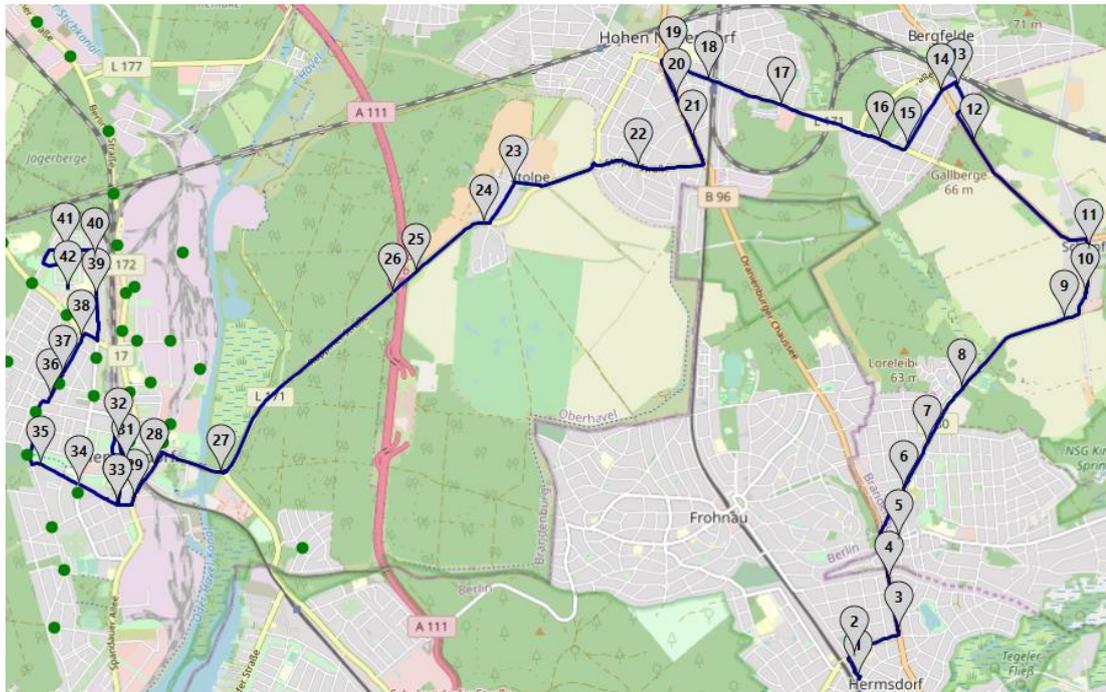


Abbildung 43: Linienführung der Linie 809

[Quelle: Eigene Darstellung aus PlanMATRIK; Kartengrundlage: OpenStreetMap © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA, verfügbar unter: www.openstreetmap.org/copyright]

In der nachfolgenden Abbildung 43 sind die entstehenden Kosten der unterschiedlichen Varianten der Taktverdichtung gegenübergestellt.

	IST-ZUSTAND	NVP-OHV	PLANFALL	DIFFERENZ PLANFALL ZU NVP-OHV
TAKT (WERKTAGS)	5-9 Uhr 20/40-Minuten 10-20 Uhr 60-Minuten	5-23 Uhr 20/40-(30-)Minuten	5-23 Uhr 20/40- (30-) Minuten NVZ/HVZ 60-Min*	NVZ/HVZ 60-Min*
TAKT (WOCHELENDE)	8-16 Uhr 120-Minuten	Sa: 7-23 Uhr So & Feiertage: 8-22 Uhr 60-Minuten	Sa: 7-23 Uhr So & Feiertage: 8-22 Uhr 60-Minuten	Identisch
FAHRTEN PRO WERKTAG	38	74	104	32
BETRIEBSLEISTUNG PRO JAHR	Ca. 270.000 Buskm	Ca. 570.000 Buskm	Ca. 650.000 Buskm	Ca. 80.000 Buskm
KOSTEN PRO JAHR	1.050.000 €	2.250.000 €	2.550.000 €	300.000 €
ZUSÄTZLICHE KM PRO JAHR		Ca. 300.000 Buskm	Ca. 380.000 Buskm	Ca. 80.000 Buskm
MEHRKOSTEN PRO JAHR		1.230.000 €	1.550.000 €	300.000 €

Tabelle 11 Kostenübersicht Taktverdichtung Linie 809 (Gesamt)

[Quelle: Eigene Darstellung nach: IGES Institut GmbH, 2021, Nahverkehrsplan für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr des Landkreises Oberhavel 2022 – 2026, S. 90; Spreepplanverkehr, 2021; Defizit- und Bedarfsanalyse für den straßengebundenen ÖPNV in der Stadt Hennigsdorf]

*Diese Fahrt findet zusätzlich statt, verkehrt aber nur zwischen S Bhf. Hohen Neuendorf <-> Hennigsdorf, Alsdorfer Str

Auch hier sind die Fahrten am Wochenende in den Tabellen nicht mit aufgeführt, jedoch in den Betriebskosten pro Jahr wie auch in den Mehrkosten pro Jahr mit eingerechnet.

Aus den eben dargestellten Werten wurde im Anschluss die anteiligen Kosten für die Stadt Hennigsdorf ermittelt.

	IST-ZUSTAND	NVP-OHV	PLANFALL	DIFFERENZ PLANFALL ZU NVP-OHV
TAKT (WERKTAGS)	5-9 Uhr 20/40-Minuten 10-20 Uhr 60-Minuten	5-23 Uhr 30-Minuten	5-23 Uhr 20/40-Minuten NVZ/HVZ 60-Min*	NVZ/HVZ 60-Min*
TAKT (WOCHELENDE)	8-16 Uhr 120-Minuten	Sa: 7-23 Uhr So & Feiertage: 8-22 Uhr 60-Minuten	Sa: 7-23 Uhr So & Feiertage: 8-22 Uhr 60-Minuten	Identisch
FAHRTEN PRO WERKTAG	47	74	104	32
BETRIEBSLEISTUNG PRO JAHR	Ca. 100.000 Buskm	Ca. 220.000 Buskm	Ca. 280.000 Buskm	Ca. 60.000 Buskm
BETRIEBSKOSTEN PRO JAHR	410.000 €	870.000 €	1.110.000 €	230.000 €
ZUSÄTZLICHE KM PRO JAHR		Ca. 120.000 Buskm	Ca. 180.000 Buskm	Ca. 60.000 Buskm
MEHRKOSTEN PRO JAHR		460.000 €	690.000 €	230.000 €

Tabelle 12: Kostenübersicht Taktverdichtung Linie 809 (Hennigsdorf)

[Quelle: Eigene Darstellung nach: IGES Institut GmbH, 2021, Nahverkehrsplan für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr des Landkreises Oberhavel 2022 – 2026, S. 90; Spreepplanverkehr, 2021; Defizit- und Bedarfsanalyse für den straßengebundenen ÖPNV in der Stadt Hennigsdorf]

6 Ausweitungen der Bedienzeit auf 4-24 Uhr

In diesem Kapitel werden die Kosten der Bedienzeitenverlängerung von 4-24 Uhr für die Linien 807, 809 sowie die Stadtbuslinie aufgezeigt. Dabei werden im Folgenden ausschließlich die Kosten für die zusätzlichen Betriebskosten ausgewiesen. Die anderen Buslinien im Stadtgebiet Hennigsdorf (136, 808, 811 und 824) werden in diesem Kapitel nicht weiter berücksichtigt, da sie entweder unregelmäßig verkehren oder bereits die Anforderungen erfüllen.

Die Ausweitung der Betriebszeit bietet ein besseres Angebot. Jedoch ist zu beachten, dass die Übernahme der Kosten nach zwei Jahren durch den Landkreis erschwert wird, da in den Randzeiten die Fahrgastnachfrage tendenziell unter den Grenzwerten des NVP bleiben wird.

6.1 Stadtbuslinie

Die Stadtbuslinie wird hier als eine einheitliche Linie betrachtet, da die Aufteilung in eine West-Schleife und Stolpe-Süd-Schleife nur der vereinfachten Darstellung diene. Ebenso wurden die Kosten für die Ausweitung auf die Bedienzeit von 4-24 Uhr bereits tabellarisch in Unterkapitel 4.4 aufgezeigt.

Für die Ausweitung auf eine Bedienzeit von 4-24 Uhr wird ausschließlich ein 60-Minuten-Takt angenommen. Es entstünden zusätzliche Betriebskosten von rund 60.000 € pro Jahr.

Wird die Bedienzeit des Stadtverkehrs ebenfalls an Samstagen auf 4-24 Uhr ausgeweitet, entstehen weitere jährliche Betriebskosten von rund 37.000 €-

6.2 Linie 807

Die Ausweitung der Betriebszeit der Linie 807 ist für den NVP-OHV und den Planfall identisch, da beide Varianten in den Randzeiten in einem 60-Minuten-Takt zwischen 5 und 21 Uhr verkehren. Ebenfalls werden die Kosten der Ausweitung für Samstage (7-19 Uhr), Sonntage sowie Feiertage (8-18 Uhr) dargestellt, siehe Tabelle 10. Wie auch zu den Wochentagen sind die Bedienzeiten identisch.

TAGE	ZUSÄTZLICHE FAHRTEN	JÄHRLICHE BETRIEBSKOSTEN GESAMT	JÄHRLICHE BETRIEBSKOSTEN HENNIGSDORF
MONTAG BIS FREITAG	7	75.000 €	33.000 €
SAMSTAG	7	17.000 €	7.000 €
SONNTAG UND FEIERTAGS	9	25.000 €	12.000 €

Tabelle 13: Betriebskosten bei Ausweitung der Betriebszeit der Linie 807

[Quelle: Eigene Darstellung]

6.3 Linie 809

Auch bei der Linie 809 sind die Bedienzeiten in den Randstunden beim NVP und Planfall identisch. Demzufolge sind die zusätzlichen Kosten für die Ausweitung der Bedienzeit für beide Varianten gleich und werden in der folgenden Tabelle 11 zusammen aufgeführt.

TAGE	ZUSÄTZLICHE FAHRTEN	JÄHRLICHE BE- TRIEBSKOSTEN GESAMT	JÄHRLICHE BE- TRIEBSKOSTEN HENNIGSDORF
MONTAG BIS FREITAG	2	55.000 €	20.000 €
SAMSTAG	6	35.000 €	13.000 €
SONNTAG UND FEIERTAGS	10	65.000 €	25.000 €

Tabelle 14: Betriebskosten bei Ausweitung der Bedienzeit Linie 809

[Quelle: Eigene Darstellung]

7 Kostenübersicht

In diesem Kapitel werden alle Kosten erneut aufbereitet und dargestellt, um einen Überblick über die Gesamtkosten zu erhalten. Ebenfalls werden die Rahmenbedingungen für die Finanzierung neuer Buslinien nochmals kurz erläutert.

7.1 Grundsätze zur Finanzierung der Leistungen

Die Aufgabenträgerschaft für den Busverkehr in und um Hennigsdorf liegt bei dem Landkreis Oberhavel, welcher seine Zuständigkeit schwerpunktmäßig beim regionalen Busverkehr sieht. Leistungen, die über den im NVP definierten Grundbedarf hinausgehen, müssen von den jeweiligen Städten bzw. Gemeinden getragen bzw. anteilig mitfinanziert werden.

Der Entwurf des Nahverkehrsplans 2022-2026 des Landkreises Oberhavel führt dazu Folgendes aus:¹³

„7.4.5 Aufnahme und Finanzierung von neuen Angeboten des kommunalen ÖPNV in den Nahverkehrsplan

Bestandsregelung

Unabhängig von den in Kapitel 4.3 definierten Mindestbedienvorgaben im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung wird der Landkreis alle zum Stand Oktober 2020 vollständig durch den Landkreis finanzierten Verkehre einschließlich der Linie 806 bis Hermsdorf auch zukünftig absichern, auch wenn deren Angebotsniveau bereits über die in Kapitel 4.3 definierten Mindestbedienvorgaben hinausgeht (=Bestandsschutz).

Rahmenbedingungen für die Bewertung, Einführung und Finanzierung neuer Angebote des kommunalen ÖPNV (Buslinien)

Neue Angebote des kommunalen ÖPNV (Buslinien), die bisher nicht im Nahverkehrsplan enthalten sind, können auf Grundlage nachfolgender Rahmenbedingungen bewertet, eingeführt und finanziert werden:

- 🕒 Neue Buslinien werden in den ersten zwölf Monaten durch den Auftraggeber finanziert.*
- 🕒 Wenn nach den ersten zwölf Monaten die Fahrgastzahlen sich positiv entwickeln, wird die neue Buslinie im zweiten Jahr zwischen Auftraggeber und Landkreis jeweils hälftig kofinanziert.*
- 🕒 Zur Bewertung der neuen Buslinie gelten die Kriterien des Nahverkehrsplans in seiner jeweils gültigen Fassung, die für eine Kofinanzierung zu 50 % nach einem Jahr erfüllt sein müssen. Die Betrachtung der Fahrgastzahlen zur Bewertung der Buslinien ist inklusive dem Schüler- und Berufsverkehr auszuwerten.*
- 🕒 Wenn die Kriterien des Nahverkehrsplans erfüllt werden, wird die neue Buslinie auch unterjährig im Nahverkehrsplan aufgenommen.*

Städte, Gemeinden und das Amt können einen Antrag auf abweichende Rahmenbedingungen für die Einführung von Buslinien stellen, über die der Kreistag per Beschluss entscheidet.

¹³ Landkreis Oberhavel, Nahverkehrsplan des Landkreises Oberhavel 2022 – 2026, 2021, S. 162ff.

Für die Umsetzung ist über den Kreistagsbeschluss hinaus folgendes zu beachten:

- 🕒 Die Festlegung der Linienführungen hat in Abstimmung mit der OHBV GmbH im Zusammenwirken mit der OVG mbH zu erfolgen.
- 🕒 Die Kommunen sichern die durchgängige Befahrbarkeit der vorgesehenen Straßen mit den Bussen der OVG mbH ab.
- 🕒 Die ÖPNV-technische Infrastruktur, wie Haltestellen, erforderliche Bustaschen, Wendeschleifen usw. erstellt der Auftraggeber auf eigene Kosten vor Inbetriebnahme der Linie, soweit diese noch nicht vorhanden ist.

Bewertungskriterien für neue Angebote des kommunalen ÖPNV (Buslinien)

Um die im Kreistagsbeschluss 6/216 vom 16.06.2021 und 6/245 vom 08.09.2021 genannte finanzielle Beteiligung des Landkreises seitens des Auftraggebers zu erlangen, gelten unter anderem folgende Bewertungskriterien.

Die Kofinanzierung durch den Landkreis zu 50 % nach einem Jahr wird gewährt, wenn im ersten Betriebsjahr ein tatsächlicher Bedarf festgestellt wird. Dies ist der Fall, wenn ein Fahrgastaufkommen in Höhe von 50 %

- 🕒 von durchgängig **10 Fahrgästen pro Linienfahrt** bei Linien mit überwiegender Führung im **Berliner Umland (BU)** bzw.
- 🕒 von durchgängig **5 Fahrgästen pro Linienfahrt** bei Linien mit überwiegender Führung im **Weiteren Metropolenraum (WMR)**

ermittelt werden kann.

Die Finanzierung wird nach dem zweiten Jahr durch den Landkreis übernommen, wenn im zweiten Betriebsjahr ein Fahrgastaufkommen

- 🕒 von durchgängig **10 Fahrgästen pro Linienfahrt** bei Linien mit überwiegender Führung im **Berliner Umland (BU)** bzw.
- 🕒 von durchgängig **5 Fahrgästen pro Linienfahrt** bei Linien mit überwiegender Führung im **Weiteren Metropolenraum (WMR)**

nachweisbar ist.

Das Berliner Umland (BU) besteht dabei im Landkreis Oberhavel aus den folgenden Städten und Gemeinden: Birkenwerder, Glienicke/Nordbahn, Hennigsdorf, Hohen Neuendorf, Leegebruch, Mühlenbecker Land, Oberkrämer, Oranienburg und Velten."

Es kann festgehalten werden, dass die genannten Anforderungen von durchgängig 10 Fahrgästen je regionaler Linienfahrt in Trägerschaften des Landkreises eine hohe Hürde darstellen.

Die Maßnahmen lassen sich in die zwei Kategorien einteilen:

Maßnahmen mit regionalem Bezug (Trägerschaft Landkreis OHV):

- 🕒 Taktverdichtung der bestehenden Linien 809 und 807

Maßnahmen mit lokalem Bezug (Trägerschaft Stadt Hennigsdorf):

- 🕒 Stadtbuslinie zur verbesserten Anbindung der Wohngebiete West und Stolpe Süd

- Eigenständige Gewerbegebietslinie zur verbesserten Anbindung des Gewerbegebiets Nord (hier ggf. auch unter finanzieller Einbeziehung der dort ansässigen Unternehmen)

Für neue Maßnahmen, die nicht im NVP-OHV enthalten sind, trägt der Auftraggeber die Kosten.

Für die Stadt Hennigsdorf bedeutet das, dass die Kosten für die neuen Maßnahmen im vollen Umfang finanziert werden müssen. Erst im zweiten Jahr ist eine Kofinanzierung zwischen der Stadt Hennigsdorf und dem Landkreis in Form einer hälftigen Kofinanzierung möglich. Dafür müssen die jeweiligen geltenden Kriterien der jeweils gültigen Fassung des Nahverkehrsplans erreicht werden.

Wie oben bereits zitiert, kann ein Antrag auf Änderungen der Rahmenbedingungen zur Einführung neuer Buslinien gestellt werden. Dieser kann von Städten, Gemeinden oder durch das Amt gestellt werden, die Entscheidung obliegt dem Kreistag. Wie ebenfalls oben zitiert gelten über den Kreistagsbeschluss hinaus:

- Die Linienführung erfolgte in Abstimmung mit der OHBV GmbH im Zusammenwirken der OVG mbH
- Die durchgängige Befahrbarkeit wird durch die Kommunen sichergestellt
- Vor Inbetriebnahme der Linie sind die ÖPNV-technischen Infrastrukturen wie erforderliche Bustaschen, Wendeschleifen, Haltestellen und alle weiteren erforderliche Maßnahmen durch den Auftraggeber zu erstellen und zu finanzieren

Demnach liegen die Betriebskosten für mindestens ein Jahr bei der Stadt Hennigsdorf. Dazu kommen die Kosten für die Infrastruktur, die durch die Maßnahmen erforderlich werden.

Damit das Potenzial der Maßnahmen voll abgeschätzt werden kann, sollten die Maßnahmen für mindestens zwei Jahre angeboten werden und somit durch die Stadt Hennigsdorf finanzierbar sein.

7.2 Infrastrukturkosten

Für die Umsetzung der Stadtbuslinie sowie der Gewerbegebietslinie werden neue Bushaltestellen benötigt. Diese können zunächst als vereinfachte (vorläufige) Bushaltestellen installiert werden. Im Falle der Stadtbuslinie kann das genutzt werden, um die verschiedenen Halteposition auf ihre Attraktivität und Nutzungshäufigkeit zu überprüfen. In diesem Fall werden die Kosten zunächst gering gehalten und eine eventuelle Verlegung der Haltestellen leichter möglich sein.

Je nach Umsetzung der Varianten der Stadtbuslinie sowie der Gewerbegebietslinie/ Taktverdichtung der 807 über das Gewerbegebiet entstehen unterschiedliche Kosten für die Haltestellen. Für die Kosten der vollausgebotenen Haltestellen werden auf 30.000 € für die Stadtbuslinie bzw. 35.000 € für die Gewerbegebietslinie angesetzt.

Stadtbuslinie

Für die Stadtbuslinie wurden drei Varianten beschrieben, siehe Tabelle 12. Die Haltestelle im Bereich der Ruppiner Chaussee wird hier nicht mit aufgeführt, da diese bereits geplant ist.

VARIANTE	HALTESTELLEN ANZAHL	KOSTEN BEI VOR-LÄUFIGER UM-SETZUNG [€]	KOSTEN BEI VOL-LEM AUSBAU [€]
MINIMAL	6	Ca. 6.000 €	Ca. 180.000
DEFIZIT- UND BE-DARFS.	9	Ca. 9.000 €	Ca. 270.000
MAXIMAL	13	Ca. 13.000 €	Ca. 390.000

Tabelle 15: Infrastrukturkosten Übersicht (Stadtbuslinie)

[Quelle: Eigene Darstellung]

Die Haltestellen an „Kita sowie „Am Eichenhain“ werden in der maximalen Variante für beide Fahrtrichtungen errichtet.

Anbindung Gewerbegebiet Nord

Für die Anbindung des Gewerbegebiets Nord wurden drei Varianten vorgestellt (Tabelle 13).

VARIANTE	HALTESTELLEN ANZAHL	KOSTEN BEI VOR-LÄUFIGER UM-SETZUNG [€]	KOSTEN BEI VOL-LEM AUSBAU [€]
AUSWEITUNG 807	9	Ca. 8.000 €	Ca. 315.000
VARIANTE 1	6	Ca. 6.000 €	Ca. 210.000
VARIANTE 2	5	Ca. 5.000 €	Ca. 175.000

Tabelle 16: Infrastrukturkosten Übersicht (Anbindung Gewerbegebiet Nord)

[Quelle: Eigene Darstellung]

7.3 Laufende Betriebskosten

Wie aus dem Unterkapitel zur Finanzierung der Maßnahmen deutlich wurde, können die Betriebskosten variieren, je nachdem ob die Maßnahme in den NVP-OHV übernommen wird oder die Maßnahme durchgängig durch den Auftraggeber getragen werden muss. Auftraggeber kann dabei die Stadt Hennigsdorf sein, bei gemeindeübergreifenden Maßnahmen können die Kosten gegebenenfalls mit der jeweiligen Gemeinde geteilt werden. Die Kostenübernahme der Maßnahme muss jedoch vorab abgeklärt werden.

Somit werden im Folgenden einerseits die Gesamtkosten der Maßnahme dargestellt sowie andererseits die Kosten, die auf dem Stadtgebiet Hennigsdorf anfallen. Zunächst werden die

jährlichen Betriebskosten der Maßnahme in Tabelle 14 dargestellt. Dabei werden unter anderem die aktuellen Kosten des Betriebs sowie die Kostensteigerung durch den NVP aufgezeigt. Die Kosten des NVP werden durch den Landkreis getragen, weshalb ebenfalls die Differenz zwischen dem NVP und dem Planfall dargestellt wird, um die Mehrkosten der Maßnahmen darzustellen.

	IST-ZU- STAND	NVP-OHV	PLANFALL	DIFFERENZ PLANFALL ZU NVP- OHV	ZUSÄTZLI- CHE KOS- TEN 4-24 UHR
STADTLINIE 20-/40-MIN	-	-	350.000 € (+56.000 €)*	350.000 € (406.000 €)*	110.000 € (+31.000 €)*
STADTLINIE 60-MIN	-	-	215.000 € (+22.000 €)*	215.000 € (237.000 €)	60.000 € (+37.000 €)*
807 GEWERBE	-	-	255.000 €	255.000 €	-
GEWERBE VARIANTE 1.0	-	-	210.000	210.000 €	-
GEWERBE VARIANTE 2.0	-	-	200.000	200.000	-
LINIE 807	300.000 €	430.000 €	630.000 €	200.000 €	117.000 €
LINIE 809	1.050.000 €	2.250.000 €	2.550.000 €	300.000 €	155.000 €

Tabelle 17: Jährliche Gesamtbetriebskosten (Übersicht)

[Quelle: Eigene Darstellung]

***Bei zusätzlichem Betrieb am Samstag**

Die Kosten für die Stadtlinie sind hier von Mo-Fr angegeben. Bei einer Ausweitung auf Samstags kommen weitere 56.000 € hinzu. Für die Ausweitung der Betriebszeiten auch für Samstags kommen zu den 130.000 € die von Mo-Fr anfallen weitere 33.000 €.

Die zusätzlichen Kosten für die Ausweitung der Betriebszeit von 4-24 Uhr ist sowohl für den NVP-OHV sowie den Planfall identisch. Bei der Umsetzung des Planfalls sowie der Betriebszeitausweitung kommen somit jährliche Betriebskosten von rund 1.340.000 €.

Zu beachten ist, dass sich die Gewerbegebietsvarianten sowohl im Takt als auch in der Linieneinführung unterscheiden.

In der nachfolgenden Tabelle sind die auf das Stadtgebiet Hennigsdorf entfallenden Kosten aufgeführt. Wie auch bereits in den Berechnungen zuvor wurde mit 4 € pro Buskm kalkuliert.

	IST-ZU- STAND	NVP-OHV	PLANFALL	DIFFERENZ PLANFALL ZU NVP-OHV	ZUSÄTZLI- CHE KOSTEN 4-24 UHR
STADTLINIE 20-/40-MIN	-	-	350.000 € (+56.000 €)*	350.000 € (406.000 €)*	110.000 € (+31.000 €)*
STADTLINIE 60-MIN	-	-	215.000 € (+22.000 €)*	215.000 € (237.000 €)	60.000 € (+37.000 €)*
807 GEWERBE	-	-	110.000	110.000*	-
GEWERBE VARIANTE 1.0	-	-	210.000	210.000 €	-
GEWERBE VARIANTE 2.0	-	-	200.000	200.000	-
LINIE 807	130.000 €	190.000 €	270.000 €	80.000 €	52.000 €
LINIE 809	410.000 €	870.000 €	1.100.000 €	230.000 €	58.000 €

Tabelle 18: Jährliche Betriebskosten Anteil Hennigsdorf (Übersicht)

[Quelle: Eigene Darstellung]

*** Bei zusätzlichem Betrieb am Samstag**

Zu beachten ist, dass auch für die Leistungen außerhalb des Stadtgebiets Hennigsdorf Kosten anfallen. Falls diese nicht von den benachbarten Kommunen übernommen werden, wären auch diese durch die Stadt Hennigsdorf zu tragen.

8 Maßnahmenbündelung und -empfehlung

Im Folgenden wird ein Maßnahmenbündel vorgestellt, welches verkehrlich und wirtschaftlich attraktiv erscheint und hierbei die wesentlichen Punkte aus der Defizit- und Bedarfsanalyse aufnimmt:

- 🔄 Stadtbuslinie 817 mit Westschleife und Stolpe-Süd in einem 60-Minuten-Takt
- 🔄 Angebotsausweitung der Linie 807 mit Fahrten über das Gewerbegebiet entsprechend dem Vorschlag der OHBV/OVG

Hinzu kommen Maßnahmen deren Umsetzung bereits absehbar sind:

- 🔄 Angebotsumstellung der Linie 136 auf X36 auf einen ganztägigen 20-Minuten-Takt an Mo-Fr
- 🔄 Vorgesehene Taktverdichtung der Linie 809 auf einen 30-Minuten-Takt ab 2025

8.1 Weiterentwicklung des üÖPNV-Fahrplanangebots

Als Vergleich sind in den folgenden zwei Abbildungen die Taktlinien aus der Defizit- und Bedarfsanalyse und sowie die resultierenden Taktlinien der empfohlenen Maßnahme gegenübergestellt:

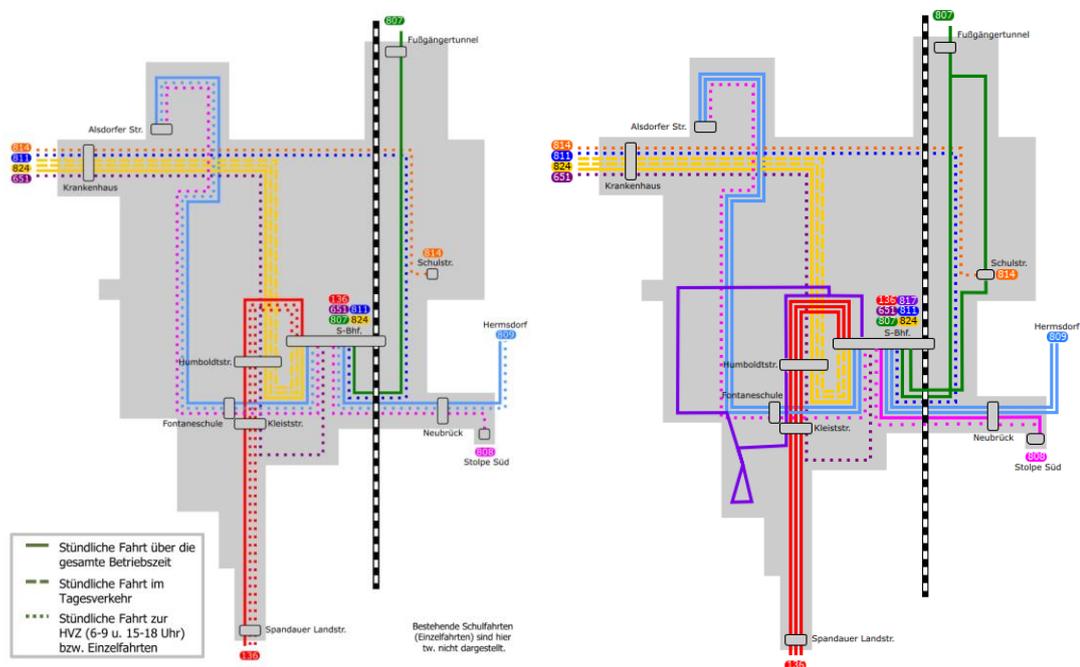


Abbildung 44: Taktlinienkarte des üÖPNV-Angebots 2021 (Mo-FR)

[Quelle: Spreepplan Verkehr GmbH, September 2021, Erläuterungsbericht Defizit- und Bedarfsanalyse für den straßengebundenen ÖPNV in der Stadt Hennigsdorf, S. 14 (links), Eigene Darstellung (rechts) nach ebd.]

Auf der linken Seite ist der Stand von 2021 aus der Defizit- und Bedarfsanalyse, auf der rechten Seite der Stand nach der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen sowie der Taktverdichtungen aus dem NVP-OHV dargestellt. Deutlich wird, dass durch die Stadtbuslinie ein großer Teil Hennigsdorfs neu erschlossen wird und der Takt in Richtung Stolpe-Süd deutlich verbessert wird. Durch die Erweiterung der Buslinie 807 wird das Gewerbegebiet besser erschlossen und der Takt Richtung Velten verbessert. Durch die neuen Angebote wird in allen Teilgebieten in Hennigsdorf eine Verbesserung des üÖPNV erreicht.

8.2 Anschlüsse am Bahnhof Hennigsdorf

Der Bahnhof Hennigsdorf dient als zentraler Knotenpunkt und ermöglicht gute Umsteigeoptionen in alle Richtungen. Für die Anschlussqualität gelten die Empfehlungen des VBB¹⁴. Eine gute Anschlussqualität liegt zwischen 5-10 Minuten vor, befriedigend ist sie im Bereich zwischen 3-4 sowie 11-15 Minuten. Unter 2 Minuten wird die Anschlussqualität als schlecht bewertet und bei Zeiten über 15 Minuten wird nicht mehr von einem Anschluss gesprochen.

In der folgenden Abbildung sind die Übergangszeiten am Bahnhof Hennigsdorf mit den oben beschriebenen Maßnahmen dargestellt. Aufgrund einer besseren Lesbarkeit wurde hier auf die Darstellung der RB55, RE6 sowie des RB20 verzichtet. Eine Übersicht über alle Anschlusszeiten ist im Anhang beigefügt.

Bahnhof Hennigsdorf		Abf. Linie	136 (X36)			807		809		824			S25			817	808
Übergangszeiten in Minuten		In Richtung	Spandau			Velten		S Hermsdorf		Oranienburg			Teltow			S Hennigsdorf	
Ankommende Linie	Aus Richtung	Ankunftsmin. ▼	14	34	54	33	53	1	21	3	23	43	8	28	48	12	42
136 (X36)	Spandau	19	-	-	-	14	34	42	2	44	4	24	49	9	29	53	23
		39	-	-	-	14	34	22	4	44	4	24	49	9	29	53	23
		59	-	-	-	14	34	22	4	44	4	24	49	9	29	53	23
807	Velten	25	9	20	-	-	36	56	38	58	18	45	3	45	29	47	17
		43	31	51	11	-	-	18	38	20	40	0	25	45	5	29	59
		37	37	57	17	58	16	-	-	28	48	6	31	51	11	35	5
809	S Hermsdorf	37	15	25	25	19	27	-	-	4	27	18	9	28	13	43	43
		15	39	18	35	18	28	6	-	-	-	30	13	37	27	7	27
		35	39	59	19	39	18	26	46	-	-	13	39	13	37	7	27
824	Oranienburg	55	19	39	59	39	58	6	26	-	-	13	39	13	37	7	27
		7	7	27	47	26	46	54	14	56	16	36	-	-	-	5	35
		27	47	27	47	6	26	34	54	36	56	16	-	-	-	45	15
S25	Teltow	47	17	17	7	6	14	36	16	36	36	-	-	-	-	25	14
		41	33	53	13	33	12	20	40	20	40	2	27	43	7	27	4
817	Hennigsdorf	41	33	53	13	33	12	20	40	20	40	2	27	43	7	27	4
808	Hennigsdorf	3	11	31	51	30	50	58	18	0	20	40	5	25	45	9	-

Anschlussqualität	
0-2 Minuten	schlecht
3-4 Minuten	befriedigend
5-10 Minuten	gut
11-15 Minuten	befriedigend
ab 16 Minuten	kein Anschluss

Abbildung 45: Übergangszeiten Bahnhof Hennigsdorf (Mo-Fr)

[Quelle: Eigene Darstellung]

¹⁴ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (Hrsg.), Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg – Leitfaden, Berlin 18. Juni 2015, S. 49.

Deutlich wird, dass der Übergang von und zur S25 über einen Großteil der Fahrten gegeben ist. Die Gewerbegebietslinie bietet nach den Konzeptfahrplänen einen guten Übergang zur S25 sowie einen befriedigenden Übergang auf den X36.

Die aktuelle Haltestellenanlage am Bahnhof Hennigsdorf kann nach Einschätzung der OHBV/OVG die zusätzlichen Angebote der Maßnahmenempfehlung aufnehmen und muss daher nicht erweitert werden.

8.3 Umsetzungshorizont

Die beiden zentralen Maßnahmen Stadtlinie und Anbindung Gewerbegebiet Nord haben einen Vorlauf von mindestens 1 bis 1,5 Jahren. Neben der Sicherstellung der Finanzierung müssen die Fahrzeuge beschafft, das Personal rekrutiert und die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden. Für neue Linien müssen die erforderlichen Genehmigungen beantragt werden. Eine Umsetzung erscheint daher frühestens für den Fahrplanwechsel Dezember 2024 realistisch.

8.4 Begleitung der Umsetzung und Erfolgskontrolle

Neue Angebote benötigen immer eine gewisse Zeit, bis sich die entsprechenden Nachfragewirkungen einstellen. Daher wird empfohlen diese für mindestens zwei Jahre anzubieten, bevor Entscheidungen zum dauerhaften Weiterbetrieb getroffen werden. Nach einem Jahr sollte jedoch bereits eine Evaluierung erfolgen, um gegebenenfalls bei Haltestellen, Linienführung und Takt nachsteuern zu können.

Hierfür sind neben laufenden Zählungen vor allem punktuelle Fahrgastbefragungen (z.B. nach 6, 12 und 18 Monaten) sinnvoll. Abgefragt werden sollte neben Start, Ziel und Zwecke der Fahrt auch Personengruppen und Umsteigevorgänge auf andere Linien. Fragen zur Zufriedenheit mit dem neuen Angebot und ggf. Verbesserungsvorschläge würden die Erhebung abrunden. Ideal wäre eine Vollerhebung aller Linienfahrten an einem bis zwei Erhebungstagen.

9 Zusammenfassung und Ausblick

Die aus der Defizit- und Bedarfsanalyse abgeleiteten Hinweise und Ansätze wurden tiefer gehend untersucht und analysiert. Dabei wurden unterschiedliche Varianten erarbeitet und diskutiert. Im folgend werden sinnvolle Maßnahmen kurz zusammengefasst.

- Die Umsetzung einer Kleinbus-Stadtlinie kann die gewünschte Flächenabdeckung erreichen. Bei der Umsetzung eines 60-Minuten-Taktes Mo-Fr zwischen 5-20 Uhr sowie an Samstagen zwischen 9-16 Uhr, entstehen Betriebskosten in Höhe von ca. 237.000 € im Jahr. Anhand der Strecken- und Fahrzeugauslegung ist nicht zu erwarten, dass die Kriterien für die Aufnahme in den NVP-OHV erreicht werden. Bei einer Umsetzung der Maßnahme wird eine Probezeit von mindestens zwei Jahren empfohlen.
- Die Anbindung des Gewerbegebiets Nord sollte entsprechend des Vorschlags der OHBV/OVG erfolgen. Über die Integration der zusätzlichen Fahrten in die Buslinie 807 wird diese gestärkt sowie gleichzeitig die Erschließung des Gewerbegebiets verbessert. Die Kosten der Taktverdichtung und Linienwegsergänzung für die Linie 807 liegen bei rund 255.000 € im Jahr. Durch die beiderseitige Anbindung in Hennigsdorf und Velten auf einer verkehrlichen Hauptachse erscheint eine Erfüllung der Nachfragekriterien des NVP für eine spätere Kostenübernahme durch den Landkreis möglich und sogar wahrscheinlich.
- Bezüglich einer Taktverdichtung der Buslinie 809 wird entsprechend der Festlegungen im NVP-OHV als Stadt-Umland-Linie diese Linie vrs. ab 2025 an Mo-Fr in einem 30-Minuten-Takt sowie am Wochenende in einem 60-Minuten-Takt verkehren. Vorgezogene, zusätzliche und somit alleine durch die Stadt Hennigsdorf zu finanzierende Leistungen werden daher nicht empfohlen.

Die Stadtbuslinie und die verbesserte Anbindung des Gewerbegebiets Nord kann vermutlich frühestens ab der zweiten Jahreshälfte 2024 umgesetzt werden. In 2025 kommt dann voraussichtlich die im NVP enthaltene regionale Taktverdichtung der Linie 809 in Richtung Hohen-Neuendorf und S Hermsdorf hinzu. Im Zusammenspiel mit aktuellen Verbesserungen wie z.B. bei der Linie X36 in Richtung Spandau ab Sommer 2023 erhält Hennigsdorf dann insgesamt ein zeitgemäßes und attraktives Angebot im ÖPNV.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einzugsbereich der Haltestellen im Stadtgebiet Hennigsdorf	7
Abbildung 2: Straßenbeschaffenheit der zu erschließenden Gebiete Hennigsdorf	11
Abbildung 3: Linienführung Stadtbuslinie	15
Abbildung 4: Flächenabdeckung der Stadtbuslinie	16
Abbildung 5: Haltestellenpositionen Stadtbuslinie West-Schleife (Linie 817)	17
Abbildung 6: Waldstraße.....	18
Abbildung 7: Waldstraße.....	18
Abbildung 8: Am Waldrand	18
Abbildung 9: Rehlake	19
Abbildung 10: Kiefernstraße.....	19
Abbildung 11: Tucholskystraße.....	19
Abbildung 12: Fritz-Reuter-Straße	20
Abbildung 13: Kita (Hin)	20
Abbildung 14: Kita (Rück).....	20
Abbildung 15: Am Eichenhain (beidseitig)	21
Abbildung 16: Karl-Liebknecht-Str.	21
Abbildung 17: Waldpark	21
Abbildung 18: Stadtbuslinie (817)	22
Abbildung 19: Stadtbuslinie (817)	22
Abbildung 20: Stadtbuslinie Stolpe-Süd-Schleife	23
Abbildung 21: Bebauungsplan Nr. 47 "Neubrück", Haltestelle.....	24
Abbildung 22: Konzeptfahrplan 808	24
Abbildung 23: Konzeptfahrplan 808.....	25
Abbildung 24: Bsp. Vorläufige Haltestelle.....	27
Abbildung 25: Buslinie 807 aktueller und ergänzender Linienweg	31
Abbildung 26: Schulstraße	32
Abbildung 27: Albert-Schweizer-Straße	32
Abbildung 28: Albert-Schweizer-Straße	32
Abbildung 29: August-Burg-Straße	33
Abbildung 30: August-Burg-Straße	33
Abbildung 31: Wolfgang-Küntscher-Straße.....	33
Abbildung 32: Wolfgang-Küntscher-Straße.....	34
Abbildung 33: Eduard-Maurer-Straße.....	34
Abbildung 34: Konzeptfahrplan Angebotsergänzung Linie 807 (Auszug).....	35
Abbildung 35: Gewerbegebietslinie Variante 1	37
Abbildung 36: Gewerbegebietslinie Variante 2.....	39
Abbildung 37: August-Conrad-Straße.....	41
Abbildung 38: August-Conrad-Straße.....	41
Abbildung 39: Wolfgang-Küntscher-Straße.....	41
Abbildung 40: Konzeptfahrplan Gewerbegebietslinie Variante 1.0	42
Abbildung 41: Konzeptfahrplan Gewerbegebietslinie Variante 2.0	43
Abbildung 42: Linienführung der Linie 807	45
Abbildung 43: Linienführung der Linie 809	49
Abbildung 44: Taktlinienkarte des üÖPNV-Angebots 2021 (Mo-FR).....	60

Abbildung 45: Übergangszeiten Bahnhof Hennigsdorf (Mo-Fr).....61
Abbildung 46:Übergangszeiten am Bahnhof Hennigsdorf (Empfohlene Maßnahmen, Mo-Fr)68

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Maße der Busgrößen.....	9
Tabelle 2: Kategorisierung der Busgrößen.....	10
Tabelle 3: Kategorisierung von Haltestellenformen	13
Tabelle 4: Jährliche Betriebskosten Stadtbuslinie (20-/40-Minuten-Takt).....	26
Tabelle 5: Jährliche Betriebskosten Stadtbuslinie (60-Minuten-Takt).....	26
Tabelle 6: Kostenübersicht der Gewerbegebietslinie Variante 1	38
Tabelle 7: Kostenübersicht der Gewerbegebietslinie Variante 2	40
Tabelle 8: Kostenübersicht der Varianten der Gewerbegebietslinie	44
Tabelle 9: Kostenübersicht Taktverdichtung Linie 807 (Gesamt)	46
Tabelle 10: Kostenübersicht Taktverdichtung Linie 807 (Hennigsdorf)	47
Tabelle 11: Kostenübersicht Taktverdichtung Linie 809 (Gesamt)	50
Tabelle 12: Kostenübersicht Taktverdichtung Linie 809 (Hennigsdorf)	51
Tabelle 13: Betriebskosten bei Ausweitung der Betriebszeit der Linie 807	52
Tabelle 14: Betriebskosten bei Ausweitung der Bedienzeit Linie 809	53
Tabelle 15: Infrastrukturkosten Übersicht (Stadtbuslinie).....	57
Tabelle 16: Infrastrukturkosten Übersicht (Anbindung Gewerbegebiet Nord).....	57
Tabelle 17: Jährliche Gesamtbetriebskosten (Übersicht)	58
Tabelle 18: Jährliche Betriebskosten Anteil Hennigsdorf (Übersicht)	59

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
Bhf.	Bahnhof
Buskm	Streckenkilometer des Verkehrssystems Bus
HVZ	Hauptverkehrszeit
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ODV	On-Demand-Verkehre
OHBV	Oberhavel Holding Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH
OVG	Oberhavel Verkehrsgesellschaft GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr (SPNV und üÖPNV)
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
S-Bahn	Stadtschnellbahn
SEV	Schienenersatzverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragung
SVZ	Schwachverkehrszeit
üÖPNV	übriger/kommunaler öffentlicher Personennahverkehr
VBB	Verkehrsverbund Berlin–Brandenburg GmbH

Anhang

Bahnhof Hennigsdorf		Abf. Linie	X36			807		809		824			S25		817	808	RB55		RE6	RB20			
Übergangszeiten in Minuten		in Richtung	Spandau			Velten		S Hermsdorf		Oranienburg			Teltow		S Hennigsdorf	Kremme Velten	Wittenberge	Berlin	Oranien				
Ankommende Linie	Aus Richtung	Ankunftsmin. ▼	14	34	54	33	53	1	21	3	23	43	8	28	48	12	42	13	31	52	10	35	
X36	Spandau	19	-	-	-	14	34	42	2	44	4	24	49	9	29	53	53	54	12	33	51	16	
		39	-	-	-	54	14	22	42	24	44	4	39	49	9	33	3	34	32	13	31	56	
		59	-	-	-	34	54	22	22	4	24	44	9	29	49	9	13	43	14	48	33	11	35
807	Velten	25	49	9	29	-	-	36	56	38	58	18	43	3	23	47	17	48	6	27	45	10	
		43	31	51	11	-	-	18	38	20	40	0	25	45	5	29	59	20	48	9	27	52	
		37	57	57	17	39	19	-	-	16	46	6	11	31	11	20	5	30	54	15	38	39	
809	S Hermsdorf	15	35	35	34	34	-	-	4	24	44	9	29	49	9	13	43	14	33	53	11	36	
		15	39	39	19	39	-	-	6	-	-	-	13	33	33	33	33	33	33	33	33	33	
		35	39	39	19	39	18	-	-	6	-	-	-	13	33	33	33	33	33	33	33	33	0
824	Oranienburg	55	39	39	39	38	38	38	6	-	-	-	13	33	33	33	47	38	38	38	15	40	
		7	7	37	47	37	46	37	14	34	34	10	36	-	-	5	35	6	45	45	3	38	
		27	47	47	7	46	36	14	34	16	36	16	-	-	-	15	46	4	41	5	23	48	
S25	Teltow	41	27	47	7	46	36	14	34	16	36	16	-	-	15	46	4	41	5	23	48		
		41	33	13	33	12	32	31	40	11	40	2	20	40	5	45	9	-	28	49	7	33	
		3	11	31	51	3	50	58	18	0	20	40	5	45	9	-	28	49	7	33	33	10	
817	Hennigsdorf	25	39	9	13	8	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	
		49	45	45	5	48	4	12	32	14	34	14	34	14	34	14	34	14	34	14	34	14	
		10	4	24	24	3	43	9	21	11	31	11	31	11	31	11	31	11	31	11	31	11	0
RB55	Kremmen Velten	52	22	42	2	41	9	21	11	31	11	31	11	31	11	31	11	31	11	31	11	31	
		52	46	6	46	5	35	43	53	13	33	13	33	13	33	13	33	13	33	13	33	13	
		28	46	6	46	5	35	43	53	13	33	13	33	13	33	13	33	13	33	13	33	13	

Anschlussgültigkeit	
0-2 Minuten	schlecht
3-4 Minuten	befriedigend
5-10 Minuten	gut
11-15 Minuten	befriedigend
ab 16 Minuten	kein Anschluss

Abbildung 46: Übergangszeiten am Bahnhof Hennigsdorf (Empfohlene Maßnahmen, Mo-Fr)

[Quelle: Eigene Darstellung]

Für eine bessere Lesbarkeit wurde im Bericht auf die vollständige Auflistung der Konzeptfahrpläne, die seitens der OVG erstellt wurden, verzichtet. Im Folgenden werden die Pläne in Gänge aufgezeigt. Beginnend mit der Stadtbuslinie (817), gefolgt von der Stolpe-Süd-Schleife (808) und abschließend die Taktverdichtung der 807 über da Gewerbegebiet Nord.

BUS 817

S-Hennigsdorf ▶ Rehlake ▶ Waldpark

OVG

BUS 817

BUS 817 Montag - Freitag

Fahrtnummer	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	
	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	
S25		:07	:07	:07											
S Hennigsdorf	ab	5.12	6.12	7.12	8.12	9.12	10.12	11.12	12.12	13.12	14.12	15.12	16.12	17.12	18.12
Hennigsdorf, Poststraße		5.13	6.13	7.13	8.13	9.13	10.13	11.13	12.13	13.13	14.13	15.13	16.13	17.13	18.13
Hennigsdorf, Adolph-Kolping-Platz		5.15	6.15	7.15	8.15	9.15	10.15	11.15	12.15	13.15	14.15	15.15	16.15	17.15	18.15
Hennigsdorf, Waldstraße		5.16	6.16	7.16	8.16	9.16	10.16	11.16	12.16	13.16	14.16	15.16	16.16	17.16	18.16
Hennigsdorf, Am Waldrand		5.18	6.18	7.18	8.18	9.18	10.18	11.18	12.18	13.18	14.18	15.18	16.18	17.18	18.18
<u>Hennigsdorf, Rehlake</u>		<u>5.19</u>	<u>6.19</u>	<u>7.19</u>	<u>8.19</u>	<u>9.19</u>	<u>10.19</u>	<u>11.19</u>	<u>12.19</u>	<u>13.19</u>	<u>14.19</u>	<u>15.19</u>	<u>16.19</u>	<u>17.19</u>	<u>18.19</u>
Hennigsdorf, Kiefernstraße		5.21	6.21	7.21	8.21	9.21	10.21	11.21	12.21	13.21	14.21	15.21	16.21	17.21	18.21
Hennigsdorf, Tucholskystraße		5.23	6.23	7.23	8.23	9.23	10.23	11.23	12.23	13.23	14.23	15.23	16.23	17.23	18.23
Hennigsdorf, Fritz-Reuter-Straße		5.24	6.24	7.24	8.24	9.24	10.24	11.24	12.24	13.24	14.24	15.24	16.24	17.24	18.24
Hennigsdorf, Kita		5.25	6.25	7.25	8.25	9.25	10.25	11.25	12.25	13.25	14.25	15.25	16.25	17.25	18.25
Hennigsdorf, Eichenhain		5.27	6.27	7.27	8.27	9.27	10.27	11.27	12.27	13.27	14.27	15.27	16.27	17.27	18.27
Hennigsdorf, Karl - Liebknecht - Str.		5.28	6.28	7.28	8.28	9.28	10.28	11.28	12.28	13.28	14.28	15.28	16.28	17.28	18.28
Hennigsdorf, Waldpark	an	5.30	6.30	7.30	8.30	9.30	10.30	11.30	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30

BUS 817 Montag - Freitag Samstag

Fahrtnummer	29	31	201	203	205	207	209	211	213	215			
	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪	⓪			
S25													
S Hennigsdorf	ab	19.12	20.12			9.12	10.12	11.12	12.12	13.12	14.12	15.12	16.12
Hennigsdorf, Poststraße		19.13	20.13			9.13	10.13	11.13	12.13	13.13	14.13	15.13	16.13
Hennigsdorf, Adolph-Kolping-Platz		19.15	20.15			9.15	10.15	11.15	12.15	13.15	14.15	15.15	16.15
Hennigsdorf, Waldstraße		19.16	20.16			9.16	10.16	11.16	12.16	13.16	14.16	15.16	16.16
Hennigsdorf, Am Waldrand		19.18	20.18			9.18	10.18	11.18	12.18	13.18	14.18	15.18	16.18
<u>Hennigsdorf, Rehlake</u>		<u>19.19</u>	<u>20.19</u>			<u>9.19</u>	<u>10.19</u>	<u>11.19</u>	<u>12.19</u>	<u>13.19</u>	<u>14.19</u>	<u>15.19</u>	<u>16.19</u>
Hennigsdorf, Kiefernstraße		19.21	20.21			9.21	10.21	11.21	12.21	13.21	14.21	15.21	16.21
Hennigsdorf, Tucholskystraße		19.23	20.23			9.23	10.23	11.23	12.23	13.23	14.23	15.23	16.23
Hennigsdorf, Fritz-Reuter-Straße		19.24	20.24			9.24	10.24	11.24	12.24	13.24	14.24	15.24	16.24
Hennigsdorf, Kita		19.25	20.25			9.25	10.25	11.25	12.25	13.25	14.25	15.25	16.25
Hennigsdorf, Eichenhain		19.27	20.27			9.27	10.27	11.27	12.27	13.27	14.27	15.27	16.27
Hennigsdorf, Karl - Liebknecht - Str.		19.28	20.28			9.28	10.28	11.28	12.28	13.28	14.28	15.28	16.28
Hennigsdorf, Waldpark	an	19.30	20.30			9.30	10.30	11.30	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30

⓪ Kleinbus; beschänkte
Platzkapazität

BUS 817 Waldpark ▶ Kleiststraße ▶ S-Hennigsdorf

OVG **BUS 817**

BUS 817 Montag - Freitag

Fahrtnummer		2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28
		①	①	①	①	①	①	①	①	①	①	①	①	①	①
Hennigsdorf, Waldpark	ab	5.31	6.31	7.31	8.31	9.31	10.31	11.31	12.31	13.31	14.31	15.31	16.31	17.31	18.31
Hennigsdorf, Eichenhain		5.33	6.33	7.33	8.33	9.33	10.33	11.33	12.33	13.33	14.33	15.33	16.33	17.33	18.33
Hennigsdorf, Kita		5.34	6.34	7.34	8.34	9.34	10.34	11.34	12.34	13.34	14.34	15.34	16.34	17.34	18.34
Hennigsdorf, Kleiststr.		5.36	6.36	7.36	8.36	9.36	10.36	11.36	12.36	13.36	14.36	15.36	16.36	17.36	18.36
Hennigsdorf, Humboldtstr.		5.38	6.38	7.38	8.38	9.38	10.38	11.38	12.38	13.38	14.38	15.38	16.38	17.38	18.38
Hennigsdorf, Stauffenbergstr.		5.40	6.40	7.40	8.40	9.40	10.40	11.40	12.40	13.40	14.40	15.40	16.40	17.40	18.40
S Hennigsdorf	an	5.41	6.41	7.41	8.41	9.41	10.41	11.41	12.41	13.41	14.41	15.41	16.41	17.41	18.41
S25		:48	:48	:48											

BUS 817 Montag - Freitag Samstag

Fahrtnummer		30	32	202	204	206	208	210	212	214	216
		①	①	①	①	①	①	①	①	①	①
Hennigsdorf, Waldpark	ab	19.31	20.31	9.31	10.31	11.31	12.31	13.31	14.31	15.31	16.31
Hennigsdorf, Eichenhain		19.33	20.33	9.33	10.33	11.33	12.33	13.33	14.33	15.33	16.33
Hennigsdorf, Kita		19.34	20.34	9.34	10.34	11.34	12.34	13.34	14.34	15.34	16.34
Hennigsdorf, Kleiststr.		19.36	20.36	9.36	10.36	11.36	12.36	13.36	14.36	15.36	16.36
Hennigsdorf, Humboldtstr.		19.38	20.38	9.38	10.38	11.38	12.38	13.38	14.38	15.38	16.38
Hennigsdorf, Stauffenbergstr.		19.40	20.40	9.40	10.40	11.40	12.40	13.40	14.40	15.40	16.40
S Hennigsdorf	an	19.41	20.41	9.41	10.41	11.41	12.41	13.41	14.41	15.41	16.41
S25											

① Kleinbus; beschränkte Platzkapazität

Machbarkeitsstudie für Maßnahmen aus der Defizit- und Bedarfsanalyse für den straßengebundenen ÖPNV der Stadt Hennigsdorf



BUS 808 Hennigsdorf, Alsdorfer Str. ▶ Stolpe Süd

OVG **BUS 808**

BUS 808		Montag - Freitag													
<i>Fahrnummer</i>		101	103	105	1	109	111	113	11	115	13	117	7	119	9
<i>Verkehrshinweise</i>		①	①	①		①	①	①		①		①		①	
S25		:27	:27			:27	:27	:27							
S Hennigsdorf	ab	5.42	6.42	7.42		9.42	10.42	11.42		12.42		13.42		14.42	
Hennigsdorf, Alsdorfer Str.									12.08		13.08		14.08		15.08
Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str.									12.09		13.09		14.09		15.09
Hennigsdorf, Reinickendorfer Str.									12.10		13.10		14.10		15.10
Hennigsdorf, Fontanesiedlung Nord									12.12		13.12		14.12		15.12
Hennigsdorf, Fontanesiedlung Mitte									12.13		13.13		14.13		15.13
Hennigsdorf, Akazienweg									12.15		13.15		14.15		15.15
Hennigsdorf, Heideweg									12.16		13.16		14.16		15.16
Hennigsdorf, Feldstr.									12.17		13.17		14.17		15.17
Hennigsdorf, Friedhof									12.19		13.19		14.19		15.19
Hennigsdorf, Fontaneschule									12.20		13.20		14.20		15.20
Hennigsdorf, Rathenaustr.									12.21		13.21		14.21		15.21
S Hennigsdorf					9.40				12.23		13.23		14.23		15.23
Hennigsdorf, Poststraße		5.43	6.43	7.43	9.41	9.43	10.43	11.43	12.24	12.43	13.24	13.43	14.24	14.43	15.24
Hennigsdorf, Am Bahndamm		5.46	6.46	7.46		9.46	10.46	11.46		12.46		13.46		14.46	
Hennigsdorf, Rathenaustr.					9.42				12.25		13.25		14.25		15.25
Hennigsdorf, Neuendorfstr.					9.43				12.26		13.26		14.26		15.26
Hennigsdorf, Hauptstr.					9.44				12.27		13.27		14.27		15.27
Hennigsdorf, Neubrück		5.49	6.49	7.49	9.47	9.49	10.49	11.49	12.30	12.49	13.30	13.49	14.30	14.49	15.30
Stolpe, Hasensprung		5.52	6.52	7.52		9.52	10.52	11.52		12.52		13.52		14.52	
Hennigsdorf, Stolpe Süd	an	5.53	6.53	7.53	9.50	9.53	10.53	11.53	12.33	12.53	13.33	13.53	14.33	14.53	15.33

99 nur an Schultagen ① Kleinbus; beschränkte Platzkapazität

BUS 808		Montag - Freitag					Samstag				
<i>Fahrnummer</i>		121	125	127	129	202	204	206	208	210	212
<i>Verkehrshinweise</i>		①	①	①	①	①	①	①	①	①	①
S25											
S Hennigsdorf	ab	15.42	17.42	18.42	19.42	9.42	10.42	11.42	13.42	14.42	15.42
Hennigsdorf, Alsdorfer Str.											
Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str.											
Hennigsdorf, Reinickendorfer Str.											
Hennigsdorf, Fontanesiedlung Nord											
Hennigsdorf, Fontanesiedlung Mitte											
Hennigsdorf, Akazienweg											
Hennigsdorf, Heideweg											
Hennigsdorf, Feldstr.											
Hennigsdorf, Friedhof											
Hennigsdorf, Fontaneschule											
Hennigsdorf, Rathenaustr.											
S Hennigsdorf											
Hennigsdorf, Poststraße		15.43	17.43	18.43	19.43	9.43	10.43	11.43	13.43	14.43	15.43
Hennigsdorf, Am Bahndamm		15.46	17.46	18.46	19.46	9.46	10.46	11.46	13.46	14.46	15.46
Hennigsdorf, Rathenaustr.											
Hennigsdorf, Neuendorfstr.											
Hennigsdorf, Hauptstr.											
Hennigsdorf, Neubrück		15.49	17.49	18.49	19.49	9.49	10.49	11.49	13.49	14.49	15.49
Stolpe, Hasensprung		15.52	17.52	18.52	19.52	9.52	10.52	11.52	13.52	14.52	15.52
Hennigsdorf, Stolpe Süd	an	15.53	17.53	18.53	19.53	9.53	10.53	11.53	13.53	14.53	15.53

① Kleinbus; beschränkte Platzkapazität

Machbarkeitsstudie für Maßnahmen aus der Defizit- und Bedarfsanalyse für den straßengebundenen ÖPNV der Stadt Hennigsdorf



BUS 808 Stolpe Süd ▶ Hennigsdorf, Alsdorfer Str.

OVG **BUS 808**

BUS 808		Montag - Freitag													
<i>Fahrtnummer</i>		102	104	2	106	4	6	110	112	114	14	116	16	118	10
<i>Verkehrshinweise</i>				99		99	99				99		99		99
Hennigsdorf, Stolpe Süd	ab	5.53	6.53	7.22	7.53	8.20	9.50	9.53	10.53	11.53	12.33	12.53	13.33	13.53	14.33
Hennigsdorf, Neubrück		5.56	6.56	7.25	7.56	8.23	9.53	9.56	10.56	11.56	12.36	12.56	13.36	13.56	14.36
Hennigsdorf, Hauptstr.		5.59	6.59	7.28	7.59	8.26	9.56	9.59	10.59	11.59	12.39	12.59	13.39	13.59	14.39
Hennigsdorf, Neuendorfstr.		6.00	7.00	7.29	8.00	8.27	9.57	10.00	11.00	12.00	12.40	13.00	13.40	14.00	14.40
Hennigsdorf, Rathenaustr.		6.01	7.01	7.30	8.01	8.28	9.58	10.01	11.01	12.01	12.41	13.01	13.41	14.01	14.41
S Hennigsdorf		6.03	7.03	|	8.03	|	|	10.03	11.03	12.03	|	13.03	|	14.03	|
S25		:08	:08		:08			:08							
S Hennigsdorf	ab	-	-	|	-	|	10.00	-	-	-	12.43	-	13.43	-	14.43
S Hennigsdorf		-	-	7.32	-	8.30	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hennigsdorf, Poststraße		-	-	7.33	-	8.31	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hennigsdorf, Rathenaustr.		-	-	7.34	-	8.32	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hennigsdorf, Fontaneschule		-	-	7.36	-	8.34	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hennigsdorf, Friedhof		-	-	7.37	-	8.35	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hennigsdorf, Feldstr.		-	-	7.39	-	8.37	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hennigsdorf, Heideweg		-	-	7.40	-	8.38	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hennigsdorf, Akazienweg		-	-	7.41	-	8.39	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hennigsdorf, Fontanesiedlung Mitte		-	-	7.43	-	8.41	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hennigsdorf, Fontanesiedlung Nord		-	-	7.44	-	8.42	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hennigsdorf, Reinickendorfer Str.		-	-	7.46	-	8.44	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str.		-	-	7.47	-	8.45	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hennigsdorf, Alsdorfer Str.	an	-	-	7.49	-	8.47	-	-	-	-	-	-	-	-	-
99	nur an Schultagen			①											

Kleinbus; beschränkte Platzkapazität

BUS 808		Montag - Freitag										Samstag				
<i>Fahrtnummer</i>		120	12	122	126	128	130	201	203	205	205	207	209			
<i>Verkehrshinweise</i>				99												
Hennigsdorf, Stolpe Süd	ab	14.53	15.33	15.53	17.53	18.53	19.53	9.53	10.53	11.53	13.53	14.53	15.53			
Hennigsdorf, Neubrück		14.56	15.36	15.56	17.56	18.56	19.56	9.56	10.56	11.56	13.56	14.56	15.56			
Hennigsdorf, Hauptstr.		14.59	15.39	15.59	17.59	18.59	19.59	9.59	10.59	11.59	13.59	14.59	15.59			
Hennigsdorf, Neuendorfstr.		15.00	15.40	16.00	18.00	19.00	20.00	10.00	11.00	12.00	14.00	15.00	16.00			
Hennigsdorf, Rathenaustr.		15.01	15.41	16.01	18.01	19.01	20.01	10.01	11.01	12.01	14.01	15.01	16.01			
S Hennigsdorf		15.03	|	16.03	18.03	19.03	20.03	10.03	11.03	12.03	14.03	15.03	16.03			
S25		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
S Hennigsdorf	ab	-	15.43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
S Hennigsdorf		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Hennigsdorf, Poststraße		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Hennigsdorf, Rathenaustr.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Hennigsdorf, Fontaneschule		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Hennigsdorf, Friedhof		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Hennigsdorf, Feldstr.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Hennigsdorf, Heideweg		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Hennigsdorf, Akazienweg		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Hennigsdorf, Fontanesiedlung Mitte		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Hennigsdorf, Fontanesiedlung Nord		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Hennigsdorf, Reinickendorfer Str.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Hennigsdorf, Alsdorfer Str.	an	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
99	nur an Schultagen			①												

Kleinbus; beschränkte Platzkapazität

BUS 807 Velten, Parkstadt ▶ Velten, Businesspark ▶ S Hennigsdorf

OVG Konzept Aufwertung Linie 807 **BUS 807**

BUS 807 Montag - Freitag

Fahrtnummer		1	3	103	5	105	7	107	9	109	11	111	13	113	15	115	17
Velten, Hedwigpromenade	ab	4.34	4.58		5.58		6.58		7.58		8.58		9.58		10.58		11.58
Velten, Carolinenstr.		4.36	5.00		6.00		7.00		8.00		9.00		10.00		11.00		12.00
Velten, Viktoriastr.		4.37	5.01		6.01		7.01		8.01		9.01		10.01		11.01		12.01
Velten, Bahnhof		4.39	5.03	5.20	6.03	6.20	7.03	7.20	8.03	8.20	9.03	9.20	10.03	10.20	11.03	11.20	12.03
Velten, Bahnstr.		4.40	5.04	5.21	6.04	6.21	7.04	7.21	8.04	8.21	9.04	9.21	10.04	10.21	11.04	11.21	12.04
Velten, Ernst-Thälmann-Str.		4.42	5.06	5.23	6.06	6.23	7.06	7.23	8.06	8.23	9.06	9.23	10.06	10.23	11.06	11.23	12.06
Velten, Hennigsdorfer Str.		4.45	5.09	5.26	6.09	6.26	7.09	7.26	8.09	8.26	9.09	9.26	10.09	10.26	11.09	11.26	12.09
Velten, Industriegebiet		4.46	5.10	5.27	6.10	6.27	7.10	7.27	8.10	8.27	9.10	9.27	10.10	10.27	11.10	11.27	12.10
Velten, Anglerweg		4.47	5.11	5.28	6.11	6.28	7.11	7.28	8.11	8.28	9.11	9.28	10.11	10.28	11.11	11.28	12.11
Velten, Business Park		4.48	5.12	5.29	6.12	6.29	7.12	7.29	8.12	8.29	9.12	9.29	10.12	10.29	11.12	11.29	12.12
Hennigsdorf, Fußgängertunnel		4.50	5.14	5.31	6.14	6.31	7.14	7.31	8.14	8.31	9.14	9.31	10.14	10.31	11.14	11.31	12.14
Hennigsdorf, Eduard-Maurer-Str.				5.33		6.33		7.33		8.33		9.33		10.33		11.33	
Hennigsdorf, August-Burg-Str.				5.36		6.36		7.36		8.36		9.36		10.36		11.36	
Hennigsdorf, Albert-Schweitzer-Straße				5.37		6.37		7.37		8.37		9.37		10.37		11.37	
Hennigsdorf, Schulstraße				5.38		6.38		7.38		8.38		9.38		10.38		11.38	
Hennigsdorf, Gewerbegebiet Nord		4.51	5.15		6.15		7.15		8.15		9.15		10.15		11.15		12.15
Hennigsdorf, Wolfgang-Küntschers-Str.		4.52	5.16		6.16		7.16		8.16		9.16		10.16		11.16		12.16
Hennigsdorf, Seilerstr.		4.54	5.18		6.18		7.18		8.18		9.18		10.18		11.18		12.18
Hennigsdorf, Am Bahndamm		4.55	5.19		6.19		7.19		8.19		9.19		10.19		11.19		12.19
Hennigsdorf, Hauptstr.		4.57	5.21	5.39	6.21	6.39	7.21	7.39	8.21	8.39	9.21	9.39	10.21	10.39	11.21	11.39	12.21
Hennigsdorf, Neuendorfstr.		4.58	5.22	5.40	6.22	6.40	7.22	7.40	8.22	8.40	9.22	9.40	10.22	10.40	11.22	11.40	12.22
Hennigsdorf, Rathenaustr.		4.59	5.23	5.41	6.23	6.41	7.23	7.41	8.23	8.41	9.23	9.41	10.23	10.41	11.23	11.41	12.23
S Hennigsdorf	an	5.01	5.25	5.43	6.25	6.43	7.25	7.43	8.25	8.43	9.25	9.43	10.25	10.43	11.25	11.43	12.25
S 25 Teltow		:08	:28	:48	:28	:48	:28	:48									

BUS 807 Montag - Freitag

Fahrtnummer		117	19	119	21	121	23	123	25	125	27	127	29	129
Velten, Hedwigpromenade	ab		12.58		13.58		14.58		15.58		16.58		17.58	
Velten, Carolinenstr.			13.00		14.00		15.00		16.00		17.00		18.00	
Velten, Viktoriastr.			13.01		14.01		15.01		16.01		17.01		18.01	
Velten, Bahnhof		12.20	13.03	13.20	14.03	14.20	15.03	15.20	16.03	16.20	17.03	17.20	18.03	18.20
Velten, Bahnstr.		12.21	13.04	13.21	14.04	14.21	15.04	15.21	16.04	16.21	17.04	17.21	18.04	18.21
Velten, Ernst-Thälmann-Str.		12.23	13.06	13.23	14.06	14.23	15.06	15.23	16.06	16.23	17.06	17.23	18.06	18.23
Velten, Hennigsdorfer Str.		12.26	13.09	13.26	14.09	14.26	15.09	15.26	16.09	16.26	17.09	17.26	18.09	18.26
Velten, Industriegebiet		12.27	13.10	13.27	14.10	14.27	15.10	15.27	16.10	16.27	17.10	17.27	18.10	18.27
Velten, Anglerweg		12.28	13.11	13.28	14.11	14.28	15.11	15.28	16.11	16.28	17.11	17.28	18.11	18.28
Velten, Business Park		12.29	13.12	13.29	14.12	14.29	15.12	15.29	16.12	16.29	17.12	17.29	18.12	18.29
Hennigsdorf, Fußgängertunnel		12.31	13.14	13.31	14.14	14.31	15.14	15.31	16.14	16.31	17.14	17.31	18.14	18.31
Hennigsdorf, Eduard-Maurer-Str.		12.33		13.33		14.33		15.33		16.33		17.33		18.33
Hennigsdorf, August-Burg-Str.		12.36		13.36		14.36		15.36		16.36		17.36		18.36
Hennigsdorf, Albert-Schweitzer-Straße		12.37		13.37		14.37		15.37		16.37		17.37		18.37
Hennigsdorf, Schulstraße		12.38		13.38		14.38		15.38		16.38		17.38		18.38
Hennigsdorf, Gewerbegebiet Nord			13.15		14.15		15.15		16.15		17.15		18.15	
Hennigsdorf, Wolfgang-Küntschers-Str.			13.16		14.16		15.16		16.16		17.16		18.16	
Hennigsdorf, Seilerstr.			13.18		14.18		15.18		16.18		17.18		18.18	
Hennigsdorf, Am Bahndamm			13.19		14.19		15.19		16.19		17.19		18.19	
Hennigsdorf, Hauptstr.		12.39	13.21	13.39	14.21	14.39	15.21	15.39	16.21	16.39	17.21	17.39	18.21	18.39
Hennigsdorf, Neuendorfstr.		12.40	13.22	13.40	14.22	14.40	15.22	15.40	16.22	16.40	17.22	17.40	18.22	18.40
Hennigsdorf, Rathenaustr.		12.41	13.23	13.41	14.23	14.41	15.23	15.41	16.23	16.41	17.23	17.41	18.23	18.41
S Hennigsdorf	an	12.43	13.25	13.43	14.25	14.43	15.25	15.43	16.25	16.43	17.25	17.43	18.25	18.43
S 25 Teltow														

BUS 807 S Hennigsdorf ▶ Velten, Businesspark ▶ Velten, Parkstadt
OVG *Konzept Aufwertung Linie 807* **BUS 807**

BUS 807 Montag - Freitag

Fahrtnummer	2	102	4	104	6	106	8	108	10	110	12	112	14	114	16	116
S 25	:27	:47	:27	:47	:27	:47	:27									
S Hennigsdorf ab	5.33	5.53	6.33	6.53	7.33	7.53	8.33	8.53	9.33	9.53	10.33	10.53	11.33	11.53	12.33	12.53
Hennigsdorf, Poststraße	5.34	5.54	6.34	6.54	7.34	7.54	8.34	8.54	9.34	9.54	10.34	10.54	11.34	11.54	12.34	12.54
Hennigsdorf, Rathenaustr.	5.35	5.55	6.35	6.55	7.35	7.55	8.35	8.55	9.35	9.55	10.35	10.55	11.35	11.55	12.35	12.55
Hennigsdorf, Neuendorferstr.	5.36	5.56	6.36	6.56	7.36	7.56	8.36	8.56	9.36	9.56	10.36	10.56	11.36	11.56	12.36	12.56
Hennigsdorf, Hauptstr.	5.37	5.57	6.37	6.57	7.37	7.57	8.37	8.57	9.37	9.57	10.37	10.57	11.37	11.57	12.37	12.57
Hennigsdorf, Schulstr.		5.58		6.58		7.58		8.58		9.58		10.58		11.58		12.58
Hennigsdorf, Albert-Schweitzer-Straße		5.59		6.59		7.59		8.59		9.59		10.59		11.59		12.59
Hennigsdorf, August-Burg-Str.		6.00		7.00		8.00		9.00		10.00		11.00		12.00		13.00
Hennigsdorf, Eduard-Maurer-Str.		6.03		7.03		8.03		9.03		10.03		11.03		12.03		13.03
Hennigsdorf, Am Bahndamm	5.39		6.39		7.39		8.39		9.39		10.39		11.39		12.39	
Hennigsdorf, Seilerstr.	5.40		6.40		7.40		8.40		9.40		10.40		11.40		12.40	
Hennigsdorf, Wolfgang-Küntscher-Str.	5.41		6.41		7.41		8.41		9.41		10.41		11.41		12.41	
Hennigsdorf, Gewerbegebiet Nord	5.42		6.42		7.42		8.42		9.42		10.42		11.42		12.42	
Hennigsdorf, Fußgängertunnel	5.43	6.05	6.43	7.05	7.43	8.05	8.43	9.05	9.43	10.05	10.43	11.05	11.43	12.05	12.43	13.05
Velten, Business Park	5.46	6.08	6.46	7.08	7.46	8.08	8.46	9.08	9.46	10.08	10.46	11.08	11.46	12.08	12.46	13.08
Velten, Anglerweg	5.47	6.09	6.47	7.09	7.47	8.09	8.47	9.09	9.47	10.09	10.47	11.09	11.47	12.09	12.47	13.09
Velten, Industriegebiet	5.48	6.10	6.48	7.10	7.48	8.10	8.48	9.10	9.48	10.10	10.48	11.10	11.48	12.10	12.48	13.10
Velten, Hennigsdorfer Str.	5.49	6.11	6.49	7.11	7.49	8.11	8.49	9.11	9.49	10.11	10.49	11.11	11.49	12.11	12.49	13.11
Velten, Ernst-Thälmann-Str.	5.52	6.14	6.52	7.14	7.52	8.14	8.52	9.14	9.52	10.14	10.52	11.14	11.52	12.14	12.52	13.14
Velten, Bahnstr.	5.54	6.16	6.54	7.16	7.54	8.16	8.54	9.16	9.54	10.16	10.54	11.16	11.54	12.16	12.54	13.16
Velten, Bahnhof	5.55	6.17	6.55	7.17	7.55	8.17	8.55	9.17	9.55	10.17	10.55	11.17	11.55	12.17	12.55	13.17
Velten, Viktoriastr.	5.56		6.56		7.56		8.56		9.56		10.56		11.56		12.56	
Velten, Hedwigpromenade an	5.58		6.58		7.58		8.58		9.58		10.58		11.58		12.58	

BUS 807 Montag - Freitag

Fahrtnummer	18	118	20	120	22	122	24	124	26	126
S 25										
S Hennigsdorf ab	13.33	13.53	14.33	14.53	15.33	15.53	16.33	16.53	17.33	17.53
Hennigsdorf, Poststraße	13.34	13.54	14.34	14.54	15.34	15.54	16.34	16.54	17.34	17.54
Hennigsdorf, Rathenaustr.	13.35	13.55	14.35	14.55	15.35	15.55	16.35	16.55	17.35	17.55
Hennigsdorf, Neuendorferstr.	13.36	13.56	14.36	14.56	15.36	15.56	16.36	16.56	17.36	17.56
Hennigsdorf, Hauptstr.	13.37	13.57	14.37	14.57	15.37	15.57	16.37	16.57	17.37	17.57
Hennigsdorf, Schulstr.		13.58		14.58		15.58		16.58		17.58
Hennigsdorf, Albert-Schweitzer-Straße		13.59		14.59		15.59		16.59		17.59
Hennigsdorf, August-Burg-Str.		14.00		15.00		16.00		17.00		18.00
Hennigsdorf, Eduard-Maurer-Str.		14.03		15.03		16.03		17.03		18.03
Hennigsdorf, Am Bahndamm	13.39		14.39		15.39		16.39		17.39	
Hennigsdorf, Seilerstr.	13.40		14.40		15.40		16.40		17.40	
Hennigsdorf, Wolfgang-Küntscher-Str.	13.41		14.41		15.41		16.41		17.41	
Hennigsdorf, Gewerbegebiet Nord	13.42		14.42		15.42		16.42		17.42	
Hennigsdorf, Fußgängertunnel	13.43	14.05	14.43	15.05	15.43	16.05	16.43	17.05	17.43	18.05
Velten, Business Park	13.46	14.08	14.46	15.08	15.46	16.08	16.46	17.08	17.46	18.08
Velten, Anglerweg	13.47	14.09	14.47	15.09	15.47	16.09	16.47	17.09	17.47	18.09
Velten, Industriegebiet	13.48	14.10	14.48	15.10	15.48	16.10	16.48	17.10	17.48	18.10
Velten, Hennigsdorfer Str.	13.49	14.11	14.49	15.11	15.49	16.11	16.49	17.11	17.49	18.11
Velten, Ernst-Thälmann-Str.	13.52	14.14	14.52	15.14	15.52	16.14	16.52	17.14	17.52	18.14
Velten, Bahnstr.	13.54	14.16	14.54	15.16	15.54	16.16	16.54	17.16	17.54	18.16
Velten, Bahnhof	13.55	14.17	14.55	15.17	15.55	16.17	16.55	17.17	17.55	18.17
Velten, Viktoriastr.	13.56		14.56		15.56		16.56		17.56	
Velten, Hedwigpromenade an	13.58		14.58		15.58		16.58		17.58	