GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP URBAN EXPERT

Stadtentwicklung und Mobilität Integrierte Stadtentwicklung Planung Beratung Forschung GbR und Beteiligungsprozesse









Interkommunales Verkehrskonzept Niederbarnimer Fließlandschaft

Kapitel 5.2

Einzelmaßnahmen und Einzelstrategien

Stand: 14. März 2022

Gefördert durch:



EUROPÄISCHE UNION Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung

efre.brandenburg.de

Inhalt

Vorwort	3
Radverkehr (inkl. Fußverkehr)	4
ÖPNV	65
KFZ-Verkehr	89
Inter- und Multimodalität	97
Mobilitätsmanagement	.119
	Vorwort

Vorwort

In diesem Kapitel werden die einzelnen Maßnahmen in Maßnahmenblättern detaillierter erläutert. Auf den Maßnahmenblätter finden sich die Nummer der Maßnahmen, die Bezeichnung, die relevanten Handlungsfelder sowie textliche Erläuterungen zur Ausganglage, Ziel der Maßnahme, eine Beschreibung sowie Hinweise zu Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen, Kostenrahmen, CO₂-Einsparpotenziale, Fördermöglichkeiten sowie den nächsten Umsetzungsschritten.

Die "Kostenrahmen" und "CO₂-Einsparpotenziale" sind dabei wie folgt definiert:

Tabelle 1: Kostenrahmen und CO₂-Einsparungspotenziale

Kostenrahmen			
Investitionskosten bzw. Betriebskosten	Einstufung		
Unter 10.000 €	0		
10.000 bis 100.000 €	€		
100.000 bis 1.000.000 €	€€		
1.000.000 bis 10.000.000 €	€€€		
über 10.000.000 €	€€€€		
CO2-Einsparpotenzial			
Tonnen/Jahr	Einstufung		
Bis 100 to	0		
100 bis 500 to	+		
500 bis 2.000 to	++		
über 2.000 to	+++		

Teilweise sind konkrete Kostenschätzungen angegeben, wo dies möglich ist.

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR Integriere Stadtentwicklung und Beteiligungsprozesse

Radverkehr (inkl. Fußverkehr)



Nr.	Bezeichnung	Bezeichnung		Handlungsfelder	i F
FR 1	Qualitätsstandards für Radverkehrsinfrastruktur		Fuß- und Radverkehr		
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Sehr Hoch	Mittel	Kurz- bis mittelfristig	Land, Kreis, Gemeinden		
wege sir schwind • Die über	nd im Hinblick auf di igkeiten von E-Bikes rwiegend existierend	ie heutigen Ansprüche des Rac s, die Nutzung von Fahrradanh	m und 2,0 m genügen oftmals nicht den Anforderun-	 Ziel der Maßnahme Erhöhung der Verkehl Förderung des Radvel 	

Die anzustrebenden Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen werden derzeit sehr intensiv in den Fachgremien für die Radverkehrsplanung diskutiert. So werden die neuen technischen Regelwerke für Radverkehrsanlagen (ERA-Nachfolger) voraussichtlich unterschiedliche Wegekategorien definieren und für diese Qualitätsstandards bzgl. Breite, Oberfläche etc. vorgeben.

Um eine möglichst einheitliche Qualität der Radverkehrsanlagen im GMBH-Gebiet (und darüber hinaus) anstreben zu können, ist aufgrund der unterschiedlichen Straßenbaulastträger eine verbindliche Definition von Qualitätsstandards mindestens auf der Kreisebene, besser noch auf der Landesebene und in Zusammenarbeit mit Berlin erforderlich. Gerade im Hinblick auf den großen Anteil der Landesstraßen am überörtlichen Streckennetz im GMBH-Gebiet wird nach unserer Ansicht nur eine landesweite Vorgabe die entsprechende Umsetzung von Qualitätsstandards sicherstellen können.

Folgende Qualitätsstandards sollten im Projektgebiet langfristig angestrebt werden:

Regionale Hauptrouten (Oberste Kategorie, verbinden mindestens drei Gemeinden):

- Radweg / Radfahrstreifen + Fahrradstraßen: Einrichtungsverkehr: mögl. 3m, mind. 2,5m – Zweirichtungsverkehr: mögl. 4m, mind. 3m
- Gemeinsame Geh-/Radwege möglichst vermeiden: Einrichtungsverkehr: mind. 3m – Zweirichtungsverkehr: mind. 4m

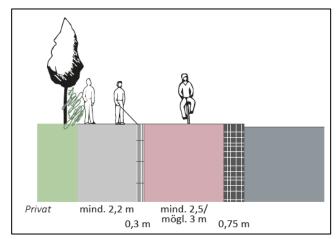


Abbildung 1: Regionale Hauptrouten – Querschnitt getrennter Radweg Quelle: Eigene Darstellung

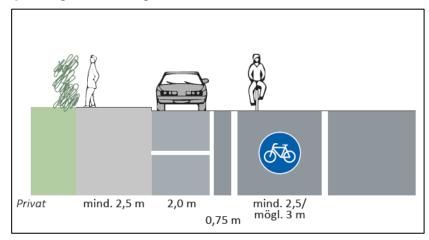


Abbildung 2: Regionale Hauptroute - Querschnitt Radfahrstreifen mit Parkstreifen

Quelle: Eigene Darstellung

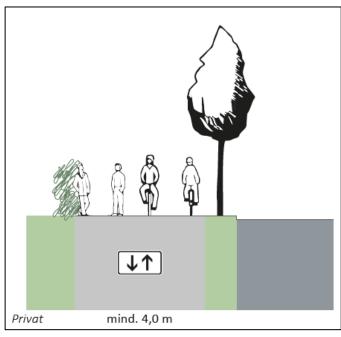


Abbildung 3: Regionale Hauptroute - Querschnitt Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsradweg) außerorts

Quelle: Eigene Darstellung

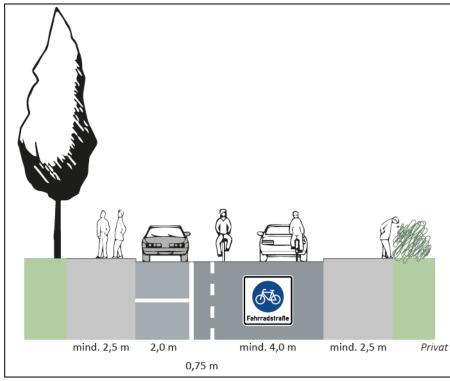


Abbildung 4: Regionale Hauptroute/ Hauptroute - Querschnitt Fahrradstraße Quelle: Eigene Darstellung

Hauptrouten (Verbindungen zu Nachbarkommunen und innergemeindliche Hauptroute):

- Radweg/Radfahrstreifen + Fahrradstraßen: Einrichtungsverkehr: mind. 2m - Zweirichtungsverkehr: mind. 3m
- Gem. Geh-/Radwege nur bei sehr geringem Fußverkehrsaufkommen: Einrichtungsverkehr: mind. 2,5m – Zweirichtungsverkehr: mind. 3m
- Tempo 30-Nebennetz

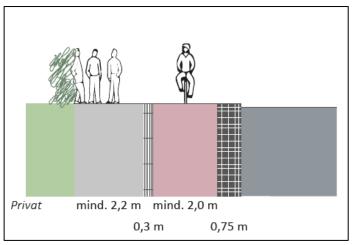


Abbildung 5: Hauptroute - Querschnitt getrennter Radweg Quelle: Eigene Darstellung

14.03.2022

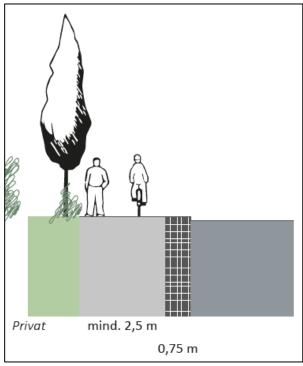


Abbildung 6: Hauptroute - Querschnitt Gemeinsamer Geh- und Radweg Quelle: Eigene Darstellung

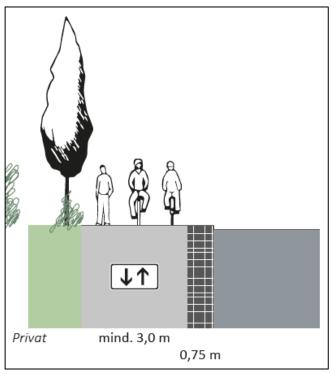


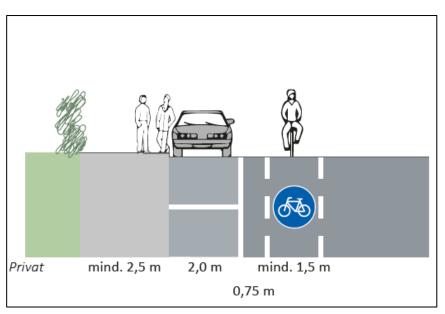
Abbildung 7: Hauptrouten - Querschnitt Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsradweg) außerorts

Quelle: Eigene Darstellung

-8-

Ergänzungsrouten (weitere innergemeindliche Verbindungen)

• Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Mischverkehr im Tempo 30-Nebennetz: Mindeststandard nach ERA (Neu)



Wenn Qualitätsstandards z.B. aufgrund von zu geringen Straßenraumbreiten nicht umsetzbar sind, müssen bestmögliche Alternativen gefunden werden.

Abbildung 8: Ergänzungsroute - Querschnitt Schutzstreifen mit Parkstreifen

Quelle: Eigene Darstellung

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte	
FR 2 und FR 3			
Kosten Fördermöglichkeiten			CO ₂ -Einsparung
€€, einzelfallabhängig			+++

Nr.	Bezeichnung				Handlungsfelder	* F-
FR 2	Regionales Haup	otradroutennetz			Fuß- und Radverkehr	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure			
Sehr Hoch	Mittel	Kurz- bis mittelfristig	Land, Kreis, Gem	einden		
kehrsstr	aßen weist diverse L ren im Mischverkehr en Kfz-Geschwindigk	snetz entlang der überörtliche	en Hauptver- nrenden aufgrund	 Ziel der Maßnahme Förderung des Radverkehrs of len Radverkehrsnetzes Herstellen eines sicher und konnt auch auch auch auch auch auch auch auch	skonzepten verzahnt ist, damit	egenetzes, das auch die ein- te Radschnell-

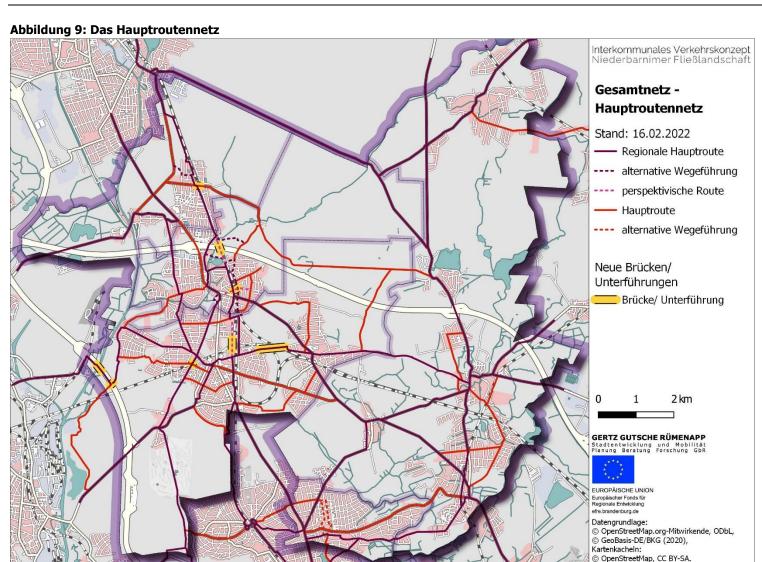
Umsetzung der regionalen Hauptradrouten (s. Abbildung 10) mit den Einzelmaßnahmen FR 2a bis FR 2i. Die zweite Kategorie – die Hauptrouten – werden in den Maßnahmenblättern FR 2j bis FR 2m je Gemeinde dargestellt. Das gesamte Hauptradroutennetz wird zunächst in der folgenden Abbildung abgebildet. Es wurde ebenfalls im Kapitel 5.1. zusammen mit dem Gesamtnetz (Hauptrouten inkl. Ergänzungsrouten) bereits erläutert.

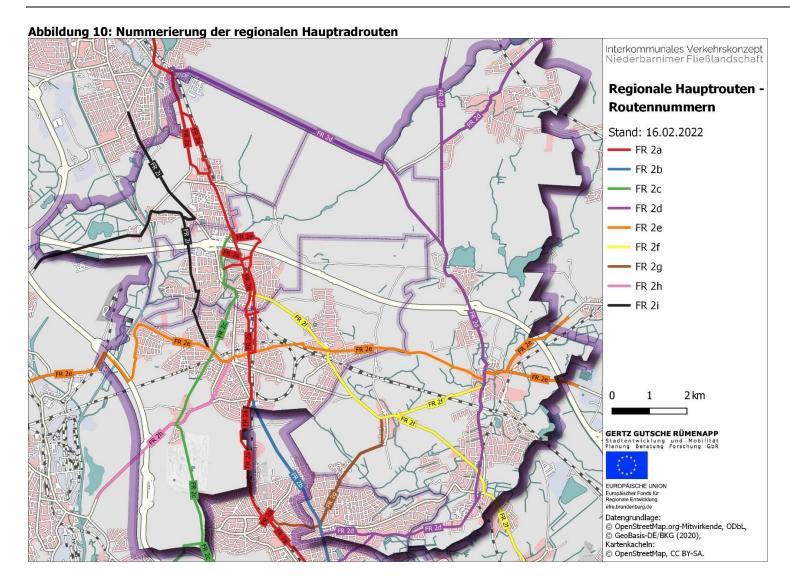
Allgemein ist in den Kommunen zu prüfen, inwiefern mit provisorischen Maßnahmen bereits kurzfristig Verbesserungen erreicht werden können.

Kosten	Fördermöglichkeiten	CO ₂ -Einsparung
€€€		+++

-10-

Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR Integrierte Stadtentwicklung und Beteiligungsprozesse





Nr.	Bezeichnung	Handlungsfelder	å Æ
FR 2a	Regionale Hauptroute entlang der S-Bahntrasse	Fuß- und Radverkehr	

Abschnitt	Straßenzug	Maßnahme	Länge [m]
Hohen Neuendorf (Borgsdorf)	Chausseestr.	Oberflächenverbesserung Radweg Chausseestr.	350
		Querungshilfe in Höhe Drosselweg/straßenunabhängiger Weg	
	Straßenunabhängiger Weg entlang der Bahn	Schaffung attraktive Radverkehrsverbindung entlang der Bahn mit ausreichenden Wegebreiten und guten Oberflächen (Alternativ kann auch die Route weiter auf der Chausseestr. geführt werden, dann über den straßenunabhängigen Weg schräg in die Georgstraße – Albrechtstr. bis zur Clara-Zetkin-Str.; hier wäre eine Querungshilfe weiter südlich des Drosselwegs notwendig, sowie die Schaffung einer attraktiven Radwegeverbindung auf dem straßenunabhängigen Weg)	1.500
	Heinrichstr., Clara-Zetkin-Str., An der Nordbahn	Ausweisung als Fahrradstraßen	1.800
	Bahnhofstr.	ggf. Querungshilfen	
	Berliner Str.	Oberflächenverbesserung Berliner Straße (Kopfsteinpflaster)	150
Birkenwerder	Grenzweg nach Wensickendorfer Weg	Verbreiterung und Oberflächenverbesserung	200
Abschnitt vo	n Wensickendorfer Weg bis Brieseallee – Perspekti	ivische Route:	
	Neue Autobahnbrücke	Neue Zuwegung und Neubau Fußgänger- und Radfahrerbrücke	650
Abschnitt vo	n Wensickendorfer Weg bis Brieseallee – Alternativ	/e:	
	Nutzung Brücke Wensickendorfer Weg		
	Straßenunabhängiger Weg von Wensickendor- fer Weg nördlich des Boddensees bis Brieseal- lee	Schaffung attraktive Radverkehrsverbindung mit ausreichenden Wegebreiten und guten Oberflächen (Beachtung Naturschutzbelange)	550

Abschnitt voi	n Wensickendorfer Weg bis Brieseallee – Kurzfristig	ge Alternative:	
	Nutzung der Route FR 2c bis Knotenpunkt Sacco-Vanzetti-Str./ Am alten Friedhof/ Burg- stellenweg	s. FR 2c	
Abschnitt voi	n Wensickendorfer Weg bis Brieseallee – Alternativ	ve Route über Fichteallee:	
	Straßenunabhängiger Waldweg von Wensickendorfer Weg bis Fichteallee	Schaffung attraktive Radverkehrsverbindung mit ausreichenden Wegebreiten und guten Oberflächen	1.000
	Fichteallee	Es erfolgt derzeit die Planung für einen grundhaften Umbau. Angesichts dieses konkreten und detaillierteren Planungsprozesses werden an dieser Stelle keine eigenen Maßnahmenvorschläge entwickelt.	550
Abschnitt voi	n Brieseallee bis Zühlsdorfer Straße:		
	Brieseallee	Kenntlichmachung und Attraktivierung des Übergangs zwischen Führung im Mischverkehr und dem straßenunabhängigen Geh- und Radweg entlang der Bahn (Akazienweg), Rückbau des nicht benutzungspflichtigen Radwegs, ggf. "Fußweg – Rad frei" als Servicelösung für unsicherere Radfahrende	130
	Akazienweg	Verbreiterung des straßenunabhängigen Weges und Erneuerung der Oberfläche (Grunderwerb erforderlich), Attraktivierung des Übergangs vom straßenunabhängigen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn	450
	An der Bahn, Ludwig-Richter-Str., Im Winkel	Ausweisung als Fahrradstraßen und Oberflächenverbesserung (Kopfsteinpflaster)	900
	KP B96a/ An der Bahn/ Ludwig-Richter-Str.	Knotenpunktgestaltung ggf. mit LSA (Verlegung der Lichtsignalanlage von der Weimarer Str.) Clara-Zetkin-Str./An der Bahn/ Ludwig-Richter-Str.	
Hohen Neuendorf	Kurze Straße, Zühlsdorfer Straße	Ausweisung als Fahrradstraßen	400

Abschnitt vo	on Brieseallee bis Zühlsdorfer Straße - Alternative F	Route:	
Birkenwerder	Friedensallee, Fichteallee, Unter den Ulmen, Leistikowstr. bis Menzelstr.	Ausweisung als Fahrradstraßen	1.600
	Leistikowstr. ab Menzelstr. bis Karl-Marx-Str.	Oberflächenverbesserung, Verbreiterung des straßenunabhängigen Geh- und Radwegs	180
Hohen Neuendorf	Zühlsdorfer Straße, Rampe zu Puschkinallee	Attraktivierung der Rampenzuwegung (enge Kurve)	
Abschnitt vo	on Zühlsdorfer Straße bis Waldstraße - Perspektivis	sche Route:	
Hohen Neuendorf	Straßenunabhängiger Weg von Zühlsdorfer Straße bis Kiefernallee	Schaffung attraktiver Radverkehrseinrichtungen mit ausreichenden Breiten und glatten Oberflächen	200
	Kiefernallee	Ausweisung als Fahrradstraße und ggf. Oberflächenverbesserung	380
	Neue Bahnbrücke	Neubau Fußgänger- und Radfahrerbrücke	280
Abschnitt vo	on Zühlsdorfer Straße bis Waldstraße - Alternative	Route:	
Hohen Neuendorf	Zühlsdorfer Straße, Puschkinallee	Ausweisung als Fahrradstraßen	1.400
Abschnitt vo	on Waldstraße bis Frohnau		
	Wilhelm-Külz-Straße, Bahnstraße	Ausweisung als Fahrradstraßen, teilweise Oberflächenverbesserung	1.000
		Knotenpunktgestaltung ggf. mit LSA Wilhelm-Külz-Str./Schönfließer Str./ Bahnstraße	
	Kreisverkehr B96/ Stolper Straße	Veränderung der Verkehrsregelung entsprechend der Regellösung für innerörtliche Kreisverkehre (Fußgängerüberwege und Radwegefurten, kein "Vorfahrt achten" für den Radverkehr), um eine eindeutige, für alle Verkehrsteilnehmenden verständliche Verkehrsregelung herzustellen.	
	Florastr.	Ausweisung als Fahrradstraße	250
Berlin	Invalidensiedlung	Ausweisung als Fahrradstraßen und Oberflächenerneuerung	700
	Unbefestigter Weg von Mauerweg bis Neubrücker Straße	Schaffung attraktiver Radverkehrseinrichtungen mit ausreichenden Breiten und glatten Oberflächen	300

Nr.	Bezeichnung	Handlungsfelder	i H
FR 2b	Regionale Hauptroute entlang der B96 von Hohen Neuendorf nach Glienicke und weiter	Fuß- und Radverkehr	

Abschnitt	Straßenzug	Maßnahme	Länge [m]
Hohen Neuendorf	Kreisverkehr B96/ Stolper Straße bis kurz vor Gewerbestraße	Verbreiterung und Oberflächenverbesserung vorhandener Radwege (beidseitig)	200
	kurz vor Gewerbestraße bis Ortsausgang	Neubau als Weiterführung der Radwege bis Ortsausgang (beidseitig)	100
Berlin	B96 OA Hohen Neuendorf bis Zeltinger Str.	Neubau gemeinsame Geh- und Radwege beidseitig	2.200
	Alternative	Neubau einseitiger Zweirichtungsradweg (gemeinsamer Geh- und Radweg)	2.200
		Sicherung Ende/Anfang Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel 2x	
	B96 Zeltinger Straße bis Bundschuhweg	Neugestaltung Straßenraum zugunsten beidseitiger Radverkehrseinrichtungen (separater Radweg oder Radfahrstreifen)	450
	B96 Bundschuhweg bis Leipziger Straße	Verbreiterung und Oberflächenverbesserung der Radwege (beidseitig)	300
Glienicke/ Nordbahn	B96 Leipziger Straße bis Nohlstraße	Verbreiterung und Oberflächenverbesserung der Radwege beidseitig	600
	B96 von Nohlstraße bis Schönfließer Str./ Fürstendamm	Verbreiterung und Oberflächenverbesserung der Radwege (Ostseite); Oberflächenverbesserung seitlich geführter straßenunabhängiger Weg	600
	B96 von Schönfließer Str./ Fürstendamm bis Ortsein-/-ausgang Glienicke	Verbreiterung und Oberflächenverbesserung der Radwege (beidseitig)	400
Berlin	B96 Ortsausgang Glienicke bis Waldseeweg	Verbreiterung und Oberflächenverbesserung der Radwege beidseitig	900
		Knotenpunktgestaltung mit LSA Berliner Straße/ Waldseeweg (Abstand zu LSA Hermsdorfer Damm: ca. 160m)	

– 16 **–**

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	i FA
FR 2c	Regionale Hauptroute Anbindung an neue Berliner Radschnellverbindung			Fuß- und Radverkehr	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Hoch	Mittel	Kurz- bis langfristig	Land, Kreis, Gemeinden		

Abschnitt	Straßenzug	Maßnahme	Länge [m]
Birkenwerder	Wensickendorfer Weg	Ausweisung als Fahrradstraße	900
	Sacco-Vanzetti-Str. von Wensickendorfer Weg bis KP Sacco-Vanzetti-Str./ Am alten Friedhof	Oberflächenverbesserung und Verbreiterung	200
	Knotenpunkt Sacco-Vanzetti-Str./ Am alten Friedhof/ Burgstellenweg	Neugestaltung Knotenpunkt	
	Burgstellenweg/ Am Werder	Ausweisung als Fahrradstraße, Oberflächenverbesserung	400
	Hauptstraße B96 von Am Werder bis Rathaus- kreuzung	Neugestaltung und Attraktivierung Radverkehrseinrichtungen als regionale Hauptroute	400
	Knotenpunkt Hauptstraße/ Clara-Zetkin-Straße	Neugestaltung Knotenpunkt	
	Hauptstraße B96 von Rathauskreuzung bis Birkenwerderstraße	Neubau Zweirichtungsradweg mit ausreichenden Breiten auf westlicher Straßenseite	200
Hohen Neuendorf	Birkenwerderstraße von Seestraße bis Karl-Marx- Straße	Ausweisung als Fahrradstraße und Ertüchtigung (bisher teilweise unbefestigt und teilweise Kopfsteinpflaster)	1.200
	Knotenpunkt Birkenwerderstr./ Karl-Marx-Str.	Neugestaltung Knotenpunkt (Erhöhung der Verkehrssicherheit)	
	Birkenwerderstr. von Karl-Marx-Str. bis Berliner Außenring	Ausweisung als Fahrradstraße, Oberflächenverbesserung	200
	Neue Brücke/ Unterführung über Schienenwege	Neubau Brücke oder Unterführung für Fußgänger und Radfahrende	100
	Jägerstr., Kirschallee	Ausweisung als Fahrradstraßen	500
Hohen Neuendorf (Stolpe)	Stolpe - Dorfstraße	Oberflächenverbesserung, Spur für Radfahrende	900
	Frohnauer Weg	Oberflächenverbesserung	300

Hohen Neuendorf (Stolpe)	Tegeler Weg	Ertüchtigung straßenunabhängiger Weg (ausreichende Breiten und Erhöhung der Oberflächenqualität)	1.700
Hohen Neuendorf	Mauerweg bis Höhe Helweg	Oberflächenverbesserung, Reduzierung von Wurzelaufbrüchen	1.500
Abschnitt v	on Mauerweg über Rote Chaussee bis zur Radschn	ellroute	
	Verbindung bis Stadtgrenze	Ertüchtigung Waldweg (ausreichende Breiten und Erhöhung der Oberflächenqualität)	600
Berlin	Straßenunabhängiger Weg von Stadtgrenze bis Rote Chaussee	Ertüchtigung Waldweg (ausreichende Breiten und Erhöhung der Oberflächenqualität)	200
	Rote Chaussee	Ausweisung als Fahrradstraße	
Alternative	Route von Mauerweg durch Tegeler Forst bis Rupp	niner Chaussee	
Hohen Neuendorf	Verbindung bis Stadtgrenze	Ertüchtigung Waldweg (ausreichende Breiten und Erhöhung der Oberflächenqualität)	200
Berlin	Straßenunabhängiger Weg von Stadtgrenze bis Rote Chaussee	Ertüchtigung Waldweg (ausreichende Breiten und Erhöhung der Oberflächenqualität)	500
	Knotenpunkt straßenunabhängiger Weg / Rote Chaussee	Sicherstellen einer sicheren Querungsmöglichkeit für Radfahrende	
	Waldweg Tegeler Forst	Ertüchtigung Waldweg (ausreichende Breiten und Erhöhung der Oberflächenqualität)	2.800

Nr.	Bezeichnung	Handlungsfelder
FR 2d	Regionale Hauptroute von Zühlsdorf – Mühlenbeck – Schildow – Glienicke nach Frohnau und Hermsdorf	Fuß- und Radverkehr

Abschnitt	Straßenzug	Maßnahme	Länge [m]
Abschnitt von W	andlitz bis Kreisverkehr L21/ K6503		
Mühlenbecker Land (Zühlsdorf)	K6503 Wandlitzer Chaussee von Ortsgrenze bis Bahnhofstr.	Langfristig: Verbreiterung auf mind. 4m; Kennzeichnung/ Beschilderung Führung zum straßenbegleitenden Radweg Ri Wandlitz	1.900
	K6503 Dorfstr. von Bahnhofstr. bis Basdorfer Str.	Durchgängige Temporeduzierung auf 30 km/h, Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn, Sicherung Beginn/ Ende Zweirichtungsradweg; Neubau Gehweg mit verkehrsrechtlicher Anordnung "Radfahrer frei" ist bereits in Umsetzung	700
	K6503 Birkenwerderstr. bis Kreisverkehr Zühlslake	Ertüchtigung gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsradweg), Verbreiterung und Oberflächenverbesserung	1.600
Abschnitt von W	ensickendorf bis Kreisverkehr L21/ K	6503	
Mühlenbecker Land	L21 bis Kreisverkehr Zühlslake	Neubau Zweirichtungsradweg (Gemeinsamer Geh- und Radweg) mit mindestens 4m Breite, asphaltiert	1.500
Abschnitt von Kr	reisverkehr Zühlslake bis Knotenpunk	t (KP) L21/ L211	_
Mühlenbecker Land	Kreisverkehr L21/ K6503	Neugestaltung Kreisverkehr mit umlaufenden gemeinsamen Geh- und Radwegen	
	L21 Kreisverkehr Zühlslake bis KP L21/ L211	Neubau Zweirichtungsradweg (Gemeinsamer Geh- und Radweg) mit mindestens 4m Breite, asphaltiert	3.200
Abschnitt von Le	ehnitz bis Knotenpunkt L21/ L211		
Birkenwerder	L211 von Ortsgrenze bis Ortsgrenze	Neubau Zweirichtungsradweg (Gemeinsamer Geh- und Radweg) mit mindestens 4m Breite, asphaltiert	3.000
	KP 211/ K6503	Neugestaltung Knotenpunkt mit Mittelinsel	

- 19 -

Mühlenbecker Land	L211 von Ortsgrenze bis L21	Neubau Zweirichtungsradweg (Gemeinsamer Geh- und Radweg) mit mindestens 4m Breite, asphaltiert	300
Abschnitt von Knot	tenpunkt L21/ L211 bis Hermsdorf	er Straße	
Mühlenbecker Land (Müh-	KP L211/ L21	Neugestaltung Knotenpunkt mit Mittelinsel	
lenbeck)	L21 KP L21/ L211 bis Nordufer Summt	Neubau Zweirichtungsradweg (Gemeinsamer Geh- und Radweg) mit mindestens 4m Breite, asphaltiert	300
	L21 Summt innerorts	Sicherung des Beginns/ Endes des Zweirichtungsradwegs, Einrichtung von Gemeinsamen Geh- und Radwegen beidseitig	1.400
		neue Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr (z.B. Höhe Seepromenade, Forststr., Seering	
		Sicherung des Beginns/ Endes des Zweirichtungsradwegs in Höhe Fischerweg	
	L 21 von Höhe Fischerweg (Summt) bis OE Mühlenbeck	Ertüchtigung des Zweirichtungsradwegs (gemeinsamer Geh- und Radweg)	2.000
	L21 innerorts Mühlenbeck und Schildow	Für die L21 erfolgt derzeit die Planung für einen grundhaften Umbau. Angesichts dieses konkreten und detaillierteren Planungsprozesses werden an dieser Stelle keine eigenen Maßnahmenvorschläge entwickelt. Geplant ist für den Radverkehr eine Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr.	
Mühlenbecker Land (Schildow)	KP L21 In den Ruthen	Neugestaltung Knotenpunkt für eine sichere Weiterführung der Hauptroute auf der Straße in den Ruthen	
	In den Ruthen	Öffnung der zukünftigen Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung; Oberflächenverbesserung auf den südlichsten Abschnitt	300; 200
	KP In den Ruthen/ B96a/ Triftweg	Neugestaltung Knotenpunkt: Schaffung von (indirekten) Linksabbiegemöglichkeiten für Radfahrende auf der B96a	
	Triftweg	Ausweisung als Fahrradstraße; Oberflächenverbesserung	130

	Unbefestigter Weg parallel zur Heidekrautbahn von Triftweg bis Krumme Straße	Ertüchtigung unbefestigter Weg (ausreichende Breiten auch bei höherem Fußver- kehrsaufkommen im Zuge des Ausbaus der neuen Heidekrautbahnhöfe, Erhöhung der Oberflächenqualität)	600
	KP Bahnhofstraße/ unbefestigter Weg entlang der Heidekrautbahn	Neugestaltung Knotenpunkt	
	Franz-Schmidt-Str./ Hermsdorfer Str.	Ausweisung als Fahrradstraße (Tempo-30-Zone bereits angeordnet und umgesetzt)	2.300
Abschnitt in Rich	htung BHF Hermsdorf		
Glienicke/ Nordbahn	Alte Schildower Straße bis OE	Ausweisung als Fahrradstraße (inkl. Buslinie) ist im Hinblick auf Netzkategorie empfehlenswert; Überprüfung Oberflächenverbesserung	1.500
Berlin	Schildower Straße, Waldseeweg	Ausweisung als Fahrradstraße (inkl. Buslinie) ist in Hinblick auf Netzkategorie empfehlenswert, Oberflächenverbesserung	1.600
	KP B96/ Waldseeweg	Neugestaltung Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage	
Abschnitt in Rich	htung Entenschnabel/ Frohnau		
Glienicke/ Nordbahn	KP Karlsplatz	Umbau als Knotenpunkt von Hauptradverbindungen	
	Moskauer Str.	Lückenschluss als eigenständiger Radweg im Zuge der Regionalen Hauptroute	100
	Moskauer Str., Adalbertstr., Niederstr.	Ausweisung als Fahrradstraße; Überprüfung Oberflächenverbesserung	1.600
	KP B96/ Niederstr.	Neugestaltung Knotenpunkt	

Nr.	Bezeichnung	Handlungsfelder	
FR 2e	Regionale Hauptroute West-Ost von Velten mit angehängter Kanalbrücke nach Hohen	Fuß- und Radverkehr	♣
	Neuendorf und mit neuer Brücke über Bergfelde bis nach Mühlenbeck		

Abschnitt	Straßenzug	Maßnahme	Länge [m]
Velten	von K6517 Hohenschöppinger Str. bis Gemeindegrenze	Ertüchtigung und ggf. Neubau Waldweg in Richtung Kanalbrücke Hohen Neuendorf (Angehängte Brücke an Autobahnbrücke)	800
Hohen Neuendorf	Gemeindegrenze bis Schwarzer Weg	Zuwegung und Bau neue Fußgänger- und Fahrradbrücke über die Havel (angehängte Brücke an Autobahn)	500
	Neue Autobahnbrücke Schwarzer Weg	Zuwegung und Bau neue Fußgänger- und Fahrradbrücke über Autobahn (evtl. zusammenhängend mit Havelbrücke)	200
	Schwarzer Weg, Schillerpromenade bis Goethestraße	Ausweisung als Fahrradstraßen und Oberflächenverbesserung (Schwarzer Weg), Abbau Beschilderung Gemeinsamer Geh- und Radweg in Schillerpromenade (ggf. Freigabe Gehweg für unsichere Radfahrende) → Prüfung, ob mit dieser Maßnahme die Förderfähigkeit der Route im Rahmen des Berlin-Kopenhagen-Radwegs bestehen bleibt	1.600
	Goethestr. von Schillerpromenade bis Grillparzer Str.	Geschwindigkeitsreduzierung KFZ-Verkehr auf 30 km/h, ansonsten Beibehaltung der Regelung Radfahrende im Mischverkehr auf der Straße inkl. Fußweg, Fahrrad frei (einseitig, in beide Richtungen befahrbar), Markierung/Aufpflasterung der Fuß- und Radfahrerfurten bei Einmündungen (Gefahrenquelle Zweirichtungsradverkehr!)	1.100
	Friedrich-Engels-Str., Karl-Marx-Str. bis Knotenpunkt (KP) Birkenwerderstr.	Geschwindigkeitsreduzierung KFZ-Verkehr auf 30 km/h, Prüfung Einrichtung eines einseitigen Schutzstreifens in Richtung Niederheide (bergab) inkl. Parkverbot auf der Fahrbahn, Fußweg, Fahrrad frei (beidseitig), Markierung/Aufpflasterung der Fuß- und Radfahrerfurten bei Einmündungen	1.200

	KP Karl-Marx-Str. Birkenwerderstr.	Neugestaltung Knotenpunkt (s. FR 2c)	
	Karl-Marx-Str. von Birkenwerderstr. bis Kurt-Tucholsky-Str.	Für diesen Abschnitt der Karl-Marx-Str. erfolgt derzeit ein grundhafter Umbau: Radfahrer sollen im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren, Fußwege werden für den Radverkehr freigegeben; wichtig ist, dass kurz vor Kreisverkehr die Führung des Radverkehrs von der Fahrbahn auf den getrennten Radweg zum Kreisverkehr bzw. Führung vom Radweg vom Kreisverkehr auf die Fahrbahn erfolgt, Geschwindigkeitsreduzierung Kfz-Verkehr auf 30 km/h	50
	KP Kreisverkehr Karl-Marx-Str./ Kurt- Tucholsky-Str.	Führung des nMIV als getrennter Geh- und Radweg, Änderung der Vorfahrtsregelung: Fuß- und Radverkehr haben Vorrang vor Kfz-Verkehr - Markierung der Radfurten, Zebrastreifen für den Fußverkehr im Kreisverkehr	
	Karl-Marx-Str. von Kreisverkehr bis B96	Oberflächenverbesserung und Verbreiterung getrennter Geh- und Radweg	300
	Knotenpunkt Karl-Marx-Str./ Triftstr./ E-mile-Zola-Str.	Neugestaltung Knotenpunkt	
	Triftstr., Waldstr.	Ausweisung als Fahrradstraße	1.500
	Neue Brücke über Schienenwege	Neubau Fußgänger- und Radfahrerbrücke	800
Hohen Neuendorf (Bergfelde)	Hohen Neuendorfer Weg, Sommerstr.	Ausweisung als Fahrradstraße; Oberflächenverbesserung	900
	KP B96a/ Sommerstr./ Dorfstr.	Neugestaltung Knotenpunkt	
	Dorfstr.	Ausweisung als Fahrradstraße	300
	Mühlenbecker Str.	Ausweisung als Fahrradstraße, Oberflächenverbesserung (Kopfsteinpflaster!)	1.300
	Straßenunabhängiger Weg von Mühlenbecker Str. bis Ortsgrenze	Ertüchtigung straßenunabhängiger Weg (ausreichende Breiten und Ober- flächenverbesserung (Schulweg)), Beleuchtung	600

14.03.2022

Mühlenbecker Land (Mühlenbeck)	Unbefestigter Weg von Ortsgrenze bis Birkenwerder Str.	Ertüchtigung unbefestigter Weg (ausreichende Breiten und Oberflächenverbesserung (Schulweg)), Beleuchtung	1.800
	Birkenwerder Str. bis Hauptstr.	Ausweisung als Fahrradstraße, Oberflächenverbesserung	700
	KP Hauptstr. / Bahnhofstr.	Neugestaltung Knotenpunkt (wird durch Landesbetrieb geplant (Planfest- stellung))	
	Bahnhofstr. bis Ortsende	Beibehaltung Führung im Mischverkehr inkl. Tempo 30; bei ausreichenden Seitenraumbreiten, Freigabe Gehweg für unsichere Radfahrende	420
	L30 von Ortsende bis KP L30/ L305	Schaffung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs auch in Richtung außer- orts, Nutzung des gegenüberliegenden gemeinsamen Geh- und Radwegs nur als Einrichtungsradweg, gesicherter Anfang/ gesichertes Ende des Rad- wegs von/ auf der/ die Fahrbahn	300
	KP L30/ L305	Schaffung von Querungshilfen mit Mittelinsel, evtl. Schaffung Kreisverkehr mit umlaufenden gemeinsamen Geh- und Radwegen und Querungen mit Mittelinsel	
	L30	Beibehaltung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs (Zweirichtungsradweg) außerorts, innerorts: Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn inkl. gesichertes Ende/ gesicherter Anfang des Zweirichtungsradwegs (Prüfung Mittelinsel, auch für Geschwindigkeitsregulierung Kfz-Verkehr), Gehwege für unsichere Radfahrer freigeben	
	L 305	Schaffung neuer gemeinsamer Geh- und Radwege beidseitig mit ausrei- chenden Breiten (im Hinblick auf zukünftige Bebauung)	1.400
	KP L305/ neue Zuwegung zum Heide- krautbahnhof	Neugestaltung Knotenpunkt (ggf. Mittelinsel)	
	L305	Sicherung Beginn/ Ende Zweirichtungsradweg über Autobahnbrücke	

- 24 -

Nr.	Bezeichnung	Handlungsfelder	
FR 2f	Regionale Hauptroute vom Bahnhof Birkenwerder über Schönfließ nach Mühlenbeck oder Schildow	Fuß- und Radverkehr	*

Besc		

Abschnitt	Straßenzug	Maßnahme	Länge [m]
Birkenwerder	KP B96a/ An der Bahn/ Ludwig- Richter-Str.	s. FR 2a - In Richtung Rathauskreuzung vor Knotenpunkt Sicherung Anfang/ Ende nicht benutzungspflichtiger Radweg	
	Bergfelder Str. Ortsgrenze	Sicherung Beginn/ Ende Zweirichtungsradweg	
Hohen Neuendorf (Bergfelde)	B96a Birkenwerder Str. außerorts	Langfristig: Verbreiterung auf mind. 4m	1.200
	B96a Birkenwerder Str.	Temporeduzierung Kfz-Verkehr auf 30 km/h	900
	B96a Mittelstraße, Schönfließer Str.	Prüfung Neugestaltung Straßenraum: Schutzstreifen beidseitig (1,50), Temporeduzierung auf 30 km/h, ggf. Fußwege für Radfahrende freigeben, Verbreiterung Brücke	900
	Schönfließer Str. Ortsgrenze	Sicherung Beginn/ Ende Zweirichtungsradweg	
Mühlenbecker Land (Schönfließ)	B96a Bergfelder Chaussee au- ßerorts	Langfristig: Verbreiterung auf mind. 4m	1.800
	B96a OE Schönfließ	Sicherung Beginn/ Ende Zweirichtungsradweg	
	B96a Bergfelder Chaussee, Schildower Chaussee bis KP B96/ L30/ Am Teich	Verbreiterung Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsradweg) auf möglichst 3,50m, Oberflächenverbesserung, Umbau von Einmündungen/Einfahrten: Aufpflasterung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit; Fahrbahnbreite 6,50m (ggf. Verengung), Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit auf 30km/h	500
	KP B96/ L30/ Am Teich	Verbreiterung der Aufstellfläche für bei Rot wartende Radfahrende Richtung Schildow (Verringerung Konfliktpotential für Radfahrende in/aus Richtung Mühlenbeck), Enteignung ggf. erforderlich	

– 25 **–**

Abschnitt in l	Richtung Mühlenbeck		
Mühlenbecker Land (Schönfließ)	L30 Dorfstraße	Verbreiterung Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsradweg) auf möglichst 3,50m, Oberflächenverbesserung, Umbau von Einmündungen/Einfahrten): Aufpflasterung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit; Fahrbahnbreite 6,50m (ggf. Verengung), Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit auf 30km/h	150
	L30 Mühlenbecker Chaussee	Langfristig: Verbreiterung auf mind. 4m	1.400
Mühlenbecker Land (Mühlenbeck)	L30 Brücke über Schienenwege	Erneuerung der Brücke und Verbreiterung gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsradweg)	80
	L30 Schönfließer Str.	Langfristig: Verbreiterung auf mind. 4m	600
	L30 Schönfließer Str. OE Mühlenbeck	Sicherung Beginn/ Ende Zweirichtungsradweg und Führung von der/ auf die Fahrbahn	
	L30 Schönfließer Str. innerorts	Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn, Gehweg für unsichere Radfahrende frei machen und ggf. verbreitern	600
Abschnitt in I	Richtung Schildow/ Berlin		
Mühlenbecker Land (Schildow)	B96a Schildower Chaussee au- ßerorts	Langfristig: Verbreiterung auf mind. 4m	1.800
	B96a Schönfließer Str. von Mittelstr. bis Dianastr.	Verbreiterung Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsradweg) auf möglichst 3,50m, Oberflächenverbesserung, Umbau von Einmündungen/Einfahrten: Aufpflasterung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	300
	B96a Schönfließer Str. von Dia- nastr. bis ca. An der Heide- krautbahn	Sicherung Beginn/ Ende Zweirichtungsradweg und Führung von der/ auf die Fahrbahn; Prüfung Verbreiterung der Fahrbahn und Einrichtung von Schutzstreifen (min. 1,50m), beidseitiger Fußweg ab Florastr.	1.000
	KP In den Ruthen/ B96a/ Trift- weg	s. FR 2d	
	B96a Schönfließer Str. von ca. An der Heidekrautbahn bis L21	Sicherung Beginn/ Ende Radweg; Verbreiterung Fußwege und Einrichtung als Gemeinsame Geh- und Radwege beidseitig mind. 3,0m	100
	KP B96a/ L21	Neugestaltung Knotenpunkt ggf. LSA	

14.03.2022

Nr.	Bezeichnung	Handlungsfelder	* F-
FR 2g	Regionale Hauptroute von Schönfließ über Glienicke/ Nordbahn nach Frohnau	Fuß- und Radverkehr	

Abschnitt	Straßenzug	Maßnahme	Länge [m]
Mühlenbecker Land (Schönfließ)	KP B96a/ Feldweg	Neugestaltung Knotenpunkt evtl. im Zusammenhang mit Pförtnerampel (s. Maßnahmensteckbrief K 1b)	
	L 30 Glienicker Chaussee innerorts	Sicherung Beginn/ Ende gemeinsamer Zweirichtungsgeh- und -radweg in Höhe Feldweg	
	L30 Glienicker Chaussee, Schönfließer Str. bis Ortsgrenze	Langfristig: Verbreiterung auf mind. 4m	1.500
Glienicke/ Nordbahn	L30 Schönfließer Str.	Prüfung Verbreiterung Fahrbahn und Anlage von Schutzstreifen (je mind. 1,50m)	1.200
	KP L30/ B96	Neugestaltung Knotenpunkt mit Lösungen für von L30/ Fürstendamm kommende und geradeausfahrende oder linksabbiegende Radfahrende; Sicherung des Radwegbeginns/ -endes und Führung von der/ auf die Fahrbahn von rechtsabbiegenden Radfahrenden	

Nr.	Bezeichnung	Handlungsfelder	i I
FR 2h	Regionale Hauptroute von Hohen Neuendorf über Stolpe nach Hennigsdorf	Fuß- und Radverkehr	

Abschnitt	Straßenzug	Maßnahme	Länge [m]
Hohen Neuendorf	Emile-Zola-Str.	Ausweisung als Fahrradstraße mit Bevorrechtigung gegenüber querenden Straßen	1.000
	Verbindungsweg Emile-Zola-Str./ Kurt-Tuch-olsky-Str.	Ertüchtigung straßenunabhängiger Weg, Verbreiterung + Oberflächenverbesserung	100
	KP Verbindungsweg/ Kurt-Tucholsky-Str.	Neugestaltung Knotenpunkt mit Querungshilfe	
	L171 Hohen Neuendorfer Weg von Kreisver- kehr bis Adolf-Herrmann-Str	Verbreiterung und Oberflächenverbesserung	600
Hohen Neuendorf (Stolpe)	L171 Hohen Neuendorfer Weg von Adolf- Herrmann-Str. bis Dorfstr.	aktuell: Lückenschluss Radweg im Bereich Stolpe	700
	Hennigsdorfer Chaussee von Dorfstr. Bis Ortsgrenze	Beheben von Wurzelaufbrüchen Hennigsdorfer Chaussee; Langfristig: Verbreiterung auf mind. 4m	1.400

Nr.	
FR	2i

Bezeichnung

Regionale Hauptroute von Velten oder Oranienburg über Pinnow, Birkenwerder nach Hohen Neuendorf

Handlungsfelder

Fuß- und Radverkehr



Abschnitt	Straßenzug	Maßnahme	Länge [m]
Abschnitt von	Velten über Pinnow		
Hohen Neuendorf (Borgsdorf/ Pinnow)	L20 Veltener Chaussee Ortsgrenze bis OE Pinnow	Neubau Weiterführung des gemeinsamen Geh- und Radwegs (Zweirichtungsradweg)	2.000
	OE Pinnow	Sicherung Beginn/ Ende Zweirichtungsradweg und Führung von der/ auf die Fahrbahn	
	L20 Veltener Chaussee OE Pinnow bis Dorfkirche	Prüfung Neugestaltung Straßenraum: Schutzstreifen beidseitig (1,50), Temporeduzierung auf 30 km/h, Fußwege für Radfahrende freigeben	500
	L 20 Hauptstr. von Dorfkirche bis kurz vor Kanalstr.	Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn, Gehweg für unsichere Radfahrende frei machen, Temporeduzierung auf 30 km/h	600
	L20 Hauptstraße Höhe Kanalstr.	Sicherung Beginn/ Ende Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	KP Hauptstraße/ Lindenstr.	Neugestaltung Knotenpunkt	
	Lindenstraße	Ausweisung als Fahrradstraße (mit Busverkehr)	900
Abschnitt von	Oranienburg über Havelhausen		
Hohen Neuendorf (Borgsdorf)	Havelhausener Brücke (Bauwerk)	Verbreiterung und Einrichtung von 3m breiten gemeinsamen Geh- und Radwegen beidseitig	150
	Havelhausener Brücke, L20 Berliner Chaussee	Langfristig: Verbreiterung beidseitiger gemeinsamer Geh- und Radwege auf mind. 3m	2.200
	Alte Trift	Ausweisung als Fahrradstraße	400

Abschnitt von	Abschnitt von Stolper Weg bis Friedrich-Engels-Str.		
Hohen Neuendorf (Borgsdorf)	Stolper Weg bis OE	Ausweisung als Fahrradstraße	1.000
Birkenwerder	Industriestr., Humboldtallee, Hohen Neuendorfer Weg bis OE	Ausweisung als Fahrradstraße und Oberflächenverbesserung (Humboldtallee ab Brücke Richtung Hohen Neuendorf und Hohen Neuendorfer Weg)	2.000
Hohen Neuendorf	Rudolf-Breitscheid-Straße	Ausweisung als Fahrradstraße	900

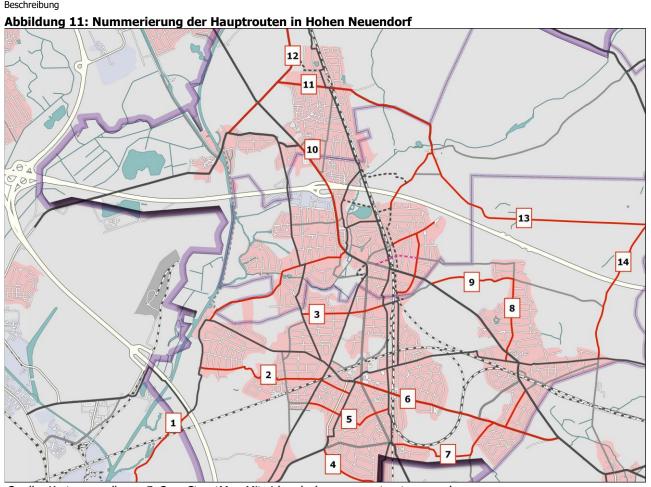
Nr. Bezeichnung

FR 2i Maßnahmen des Hauptroutennetzes in Hohen Neuendorf Handlungsfelder

Fuß- und Radverkehr



Beschreibung



Quelle: Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende (www.openstreetmap.org)

Nr.	Priorität	Maßnahmenbezeichnung	
1	Hoch	Ertüchtigung Berlin-Kopenhagen-Radweg, Oberflächenverbesserung	
2	Hoch Havelstraße: Ausweisung als Fahrradstraße		
	Mittel	Ertüchtigung Waldweg und straßenunabhängige Wege, Verbreiterung + Oberflächenverbesserung	
	Hoch	Ernst-Toller-Straße: Ausweisung als Fahrradstraße	
	Sehr hoch	Neugestaltung Knotenpunkt Kurt-Tucholsky-Str./ Ernst-Toller-Str.	
3	Hoch	Erdmannstr.: Ausweisung als Fahrradstraße	
4	Niedrig	Ertüchtigung/ Neubau straßenunabhängiger Weg	
5	Hoch	Eichenallee/ Waldemarstr./ Albert-Gottheiner-Str.: Ausweisung als Fahrradstraßen und teilweise Oberflächenverbesserung	
6	Sehr hoch	Umgestaltung Knotenpunkt B96/ L171 Schönfließer Str./ Karl-Marx-Str. ("Kauflandkreuzung")	
	Hoch	Schönfließer Str. von B96 bis Puschkinallee: Ausbau als Hauptroute	
7	Hoch	Ertüchtigung straßenunabhängige Wege von Parkstr. bis Mauerweg und von Mauerweg bis Glienicker Str.	
	Hoch	Glienicker Str./ Ahornallee: Ausweisung als Fahrradstraßen und Oberflächenverbesserung (Ahornallee)	
	Sehr hoch	Neugestaltung Knotenpunkt B96a Schönfließerstr./ Ahornallee	
8	Hoch	Briesestraße: Ausweisung als Fahrradstraße	
9	Hoch	Heideplan: Ausweisung als Fahrradstraße und ggf. Oberflächenverbesserung	
	Hoch	Neugestaltung Knotenpunkt B96a/ Heideplan (Schutzinsel)	
	Mittel	B96a von Heideplan bis OE Birkenwerder: Neubau Radweg auf nördlicher Seite (ca. 150m)	
10	Mittel	Berliner Chaussee: Ertüchtigung Gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Sehr hoch	Umbau von Einmündungen an Berliner Chaussee zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf straßenbegleitenden Radwegen	
11	Hoch	Ausbau der Bahnhofstraße als Hauptroute	
	Sehr hoch	Friedensallee/ Briese: Sicherung Beginn/ Ende Zweirichtungsradweg (Gemeinsamer Geh- und Radweg)	
	Sehr hoch	Ausbau gefährliche Kurve im Bereich Bogenluch als Hauptroute	
12	Sehr Hoch	Oberflächenverbesserung Gemeinsamer Geh- und Radweg in Chausseestr., langfristig: Verbreiterung auf 4m	
	Sehr hoch	Umbau von Einmündungen an Chausseestr. zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf straßenbegleitenden Radwegen	

13	Verbindung von Ortsgrenze zu Birkenwerder bis Ortsgrenze zum Mühlenbecker Land: Es erfolgt derzeit die Planung für einen grundhaften Umbau. Angesichts dieses konkreten und detaillierteren Planungsprozesses werden an dieser Stelle keine eigenen Maßnahmenvorschläge entwickelt. Geplant ist die Einrichtung einer Fahrradstraße.
14	Oberflächenverbesserung und Ausweisung als Fahrradstraße (Brücke wird im Zuge des Autobahnausbaus erneuert)

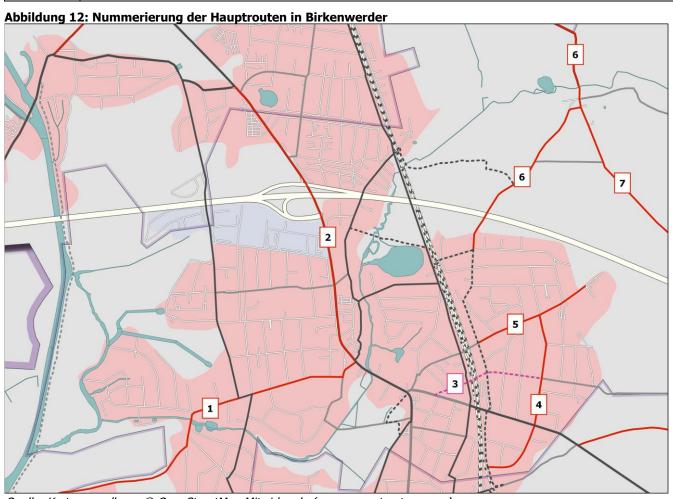
GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR Integnerte Stadtentwiddung
und Beteiligungsprozesse

Nr. Bezeichnung FR 2k Maßnahmen des Hauptroutennetzes in Birkenwerder

Handlungsfelder Fuß- und Radverkehr



Beschreibung



Quelle: Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende (www.openstreetmap.org)

Nr.	Priorität	Maßnahmenbezeichnung
1	Niedrig	Saumweg: Verbreiterung/ Reduzierung Randkanten
	Sehr hoch	Stolper Weg/ Havelstr.: Ausweisung als Fahrradstraße und teilweise Oberflächenverbesserung (Havelstr., Umbau bereits genehmigt)
2	Hoch	B96 Hauptstraße Ausbau als Hauptroute
	Sehr hoch	Umbau von Einmündungen an Hauptstraße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf straßenbegleitenden Radwegen
3	Gering	Ethel- und Julius-Rosenberg-Straße: Ausbau als Hauptroute / Fahrradstraße
		Im Zuge des Umbaus des Bahnhofs Birkenwerder und des Neubaus eines Regionalbahnsteigs wird der Bau eines neuen Zugangs im nördlichen Drittel des Bahnsteigs erwägt (Oranienburger Generalanzeiger: "Bahn will Bahnhofsgebäude in Birkenwerder verkaufen" vom 03.02.2021). Ausbau dieses Zugangs als neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke von Bahnstraße zu Unter den Ulmen.
4	Hoch	Karl-Marx-Str.: Ausbau als Hauptroute / Fahrradstraße
5	Hoch	Summter Str.: Ausbau als Hauptroute / Fahrradstraße
6		Für Fichteallee erfolgt derzeit im Zuge der Brückenbauarbeiten der grundhafte Umbau. Angesichts dieses konkreten und detaillierteren Planungsprozesses werden an dieser Stelle keine eigenen Maßnahmenvorschläge entwickelt.
		Der Beschluss "Lückenschluss Fernradwanderweg" der Gemeinde sieht vor, zwischen der Autobahnbrücke (Fichteallee) bis zum OT Briese in 2022 einen Radweg anzulegen. Zwischen dem OT Briese und dem Anschluss in Borgsdorf (Friedensallee) ist ein parallel zur Fahrbahn geführten Radweg im Bestand vorhanden. Angesichts dieses konkreten und detaillierteren Planungsprozesses werden an dieser Stelle keine eigenen Maßnahmenvorschläge entwickelt.
7		Verbindung von Waldschule Briesetal bis Ortsgrenze nach Hohen Neuendorf: Es erfolgt derzeit die Planung für einen grundhaften Umbau. Angesichts dieses konkreten und detaillierteren Planungsprozesses werden an dieser Stelle keine eigenen Maßnahmenvorschläge entwickelt. Geplant ist die Einrichtung einer Fahrradstraße.

Nr. Bezeichnung FR 2I Maßnahmen des Hauptroutennetzes im Mühlenbecker Land

Handlungsfelder Fuß- und Radverkehr

♣

Beschreibung Abbildung 13: Nummerierung der Hauptrouten im Mühlenbecker Land 6 Zühlsdorf

14.03.2022

Nr.	Priorität	Maßnahmenbezeichnung
1	Sehr hoch	Umbau von Einmündungen an Glienicker Straße und Bahnhofstr. zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf straßenbegleitenden Radwegen
2	Hoch	Mönchmühlenstraße/ Kastanienallee/ Hermann-Grüneberg-Str.: Ausbau als Hauptroute / Fahrradstraße (Anm.: teilweise Busverkehr)
3	Hoch	Schillerstr./ Mittelstr.: Ausbau als Hauptroute / Fahrradstraße
4		Neubau Zuwegung neuer Bahnhof als Hauptroute
		Neubau Knotenpunkt an L305 (s. FR 2e)
5	Hoch	Kornblumenstr./ Kirschweg/ Schmachtenhagener Str./ Triftweg: Ausbau als Hauptroute / Fahrradstraße
6		Verbindung von Ortsgrenze zu Hohen Neuendorf bis Liebenwalder Str. in Summt: Es erfolgt derzeit die Planung für einen grundhaften Umbau. Angesichts dieses konkreten und detaillierteren Planungsprozesses werden an dieser Stelle keine eigenen Maßnahmenvorschläge entwickelt. Geplant ist die Einrichtung von Fahrradstraßen.
7	Sehr hoch	L171 Hohen Neuendorfer Str.: Ausbau als Hauptroute
	Sehr hoch	Neugestaltung Knotenpunkt L171/ B96a
8		Ausbau der Basdorfer Str. als Hauptroute

- 38 -

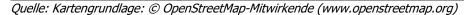
Nr. Bezeichnung FR 2m

Maßnahmen des Hauptroutennetzes in Glienicke/Nordbahn

Handlungsfelder Fuß- und Radverkehr



Beschreibung Abbildung 14: Nummerierung der Hauptrouten in Glienicke/Nordbahn 5



Nr.	Priorität	Maßnahmenbezeichnung		
		Umbau von Einmündungen an Hauptstraße und Karl-Liebknecht-Straße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf straßenbegleitenden Radwegen		
	Hoch	Hoch Schutzinsel Hauptstraße / Karl-Liebknecht-Straße Höhe Charlottenstraße / Schillerstraße		
	Hoch	Schutzinsel Hauptstraße Höhe Tschaikowskystraße/ Einfahrt Parkplatz Sportplatz		
2	Sehr hoch	Ausbau der Leipziger Straße als Hauptroute / Fahrradstraße		
3	Mittel	Ertüchtigung straßenunabhängiger Weg: Verbreiterung, um Konflikte mit Fußgängern zu vermeiden		
4	Hoch	Rosenstraße/ Ahornallee: Ausweisung als Fahrradstraße		
5	Hoch	Tschaikowskystr.: Ausweisung als Fahrradstraße		
	Hoch	Lückenschluss Tschaikowskystr. als eigenständiger Radweg		
	Hoch	Umbau von Knotenpunkten zur Bevorrechtigung von Hauptrouten / Fahrradstraßen		
	Hoch	Qualitativer und quantitativer Ausbau der Abstellanlagen im Ortskernbereich, an den Schulstandorten etc.		

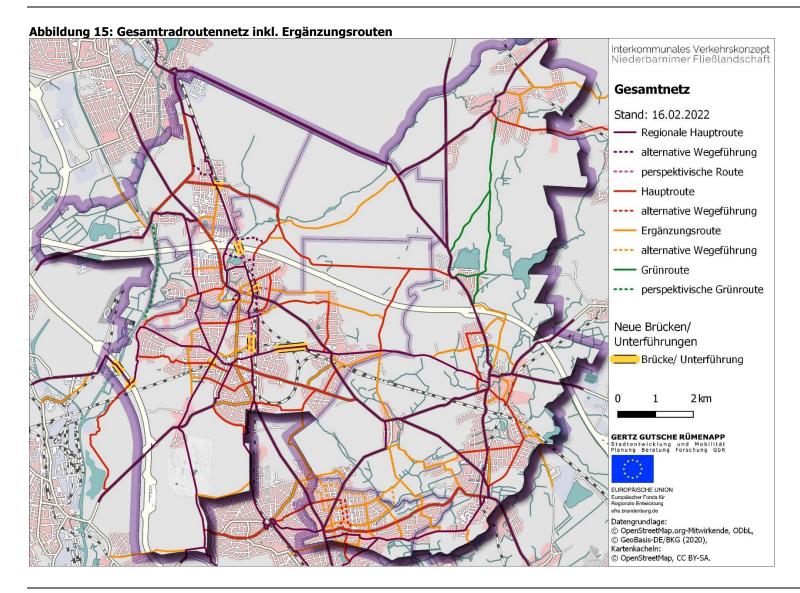
14.03.2022

Nr.	Bezeichnung				Handlungsfelder	i F-
FR 3	Ergänzung des Hauptroutennetzes durch Ergänzungsrouten			n in den Gemeinden	Fuß- und Radverkehr	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure			
Hoch	Mittel	Kurz- bis mittelfristig	Land, Kreis, Gemeinden			
Ausgangslage	Ausgangslage			Ziel der Maßnahme		

Beschreibung

Umsetzung der nachfolgend dargestellten Ergänzungsrouten mit den Einzelmaßnahmen R3a bis R3d

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte	
Kosten	Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung
€€€			++



Nr.	Bezeichnung	Handlungsfelder	i H
FR 3a	Ergänzung des Hauptroutennetzes durch Ergänzungsrouten in Hohen Neuendorf	Fuß- und Radverkehr	

Abbildung 16 Nummerierung der Ergänzungsrouten in Hohen Neuendorf

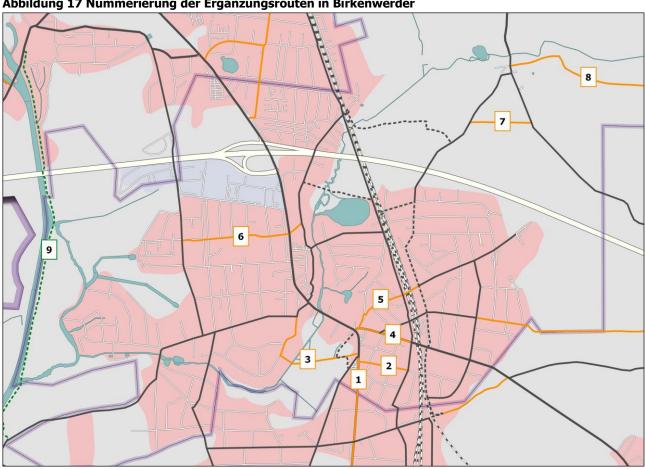
Nr.	Priorität	Maßnahmenbezeichnung		
1	Gering	Oberflächenverbesserung unbefestigter Weg von Autobahnbrücke zum bereits ausgebauten Mauerweg		
3	Mittel	Ausbau Stolper Straße als Radverbindung		
4	Sehr hoch	Eichenallee und Hennigsdorfer Straße: Prüfung, inwieweit Fußweg auch für Radfahrende in Gegenrichtung freigegeben werden kann. Einfärbung/ Aufpflasterung der einmündenden Straßen und Einfahrten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Schulweg!)		
5	Sehr hoch	Jmbau von Einmündungen an B96 Berliner Straße und Oranienburger Straße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf straßen- begleitenden Radwegen		
8		Neubau straßenunabhängiger Geh- und Radweg von Birkenwerder Straße zu Oranienburger Chaussee und weiter bis Kiefernallee (auch als Zuwegung zum neuen Standort des Regionalbahnhofs Hohen Neuendorf-West) im Zuge der Entwicklung des neuen Wohnstandorts		
9	Gering	Oberflächenverbesserung Heideplan		
12	Gering	Neubau perspektivische Grünroute entlang der Havel		

Nr. Bezeichnung FR 3b Ergänzung des Hauptroutennetzes durch Ergänzungsrouten in Birkenwerder Handlungsfelder

Fuß- und Radverkehr



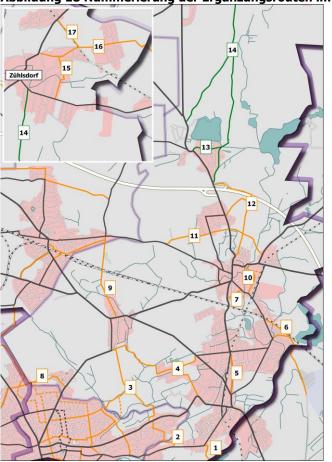
Abbildung 17 Nummerierung der Ergänzungsrouten in Birkenwerder



Nr.	Priorität	Maßnahmenbezeichnung		
1	Sehr hoch	Umbau von Einmündungen an B96 Hauptstraße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf straßenbegleitenden Radwegen		
2		Ludwig-Richter-Straße: Oberflächenverbesserung und Ausweisung als Fahrradstraße		
4	Sehr hoch	Umbau von Einmündungen an B96a Clara-Zetkin-Straße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf straßenbegleitenden Radwegen		
5	Mittel	Oberflächenverbesserung Erich-Mühsam-Straße von Brieseallee bis An der Bahn		
6	Hoch	Schutzinsel (oder ggf. LSA) B96 Hauptstraße/ Friesenstraße/ Wensickendorfer Weg		
7+8	Gering	Ertüchtigung unbefestigte Waldwege		
9	Gering	Neubau perspektivische Grünroute entlang der Havel		

Nr.	Bezeichnung	Handlungsfelder	i F
FR 3c	Ergänzung des Hauptroutennetzes durch Ergänzungsrouten im Mühlenbecker Land	Fuß- und Radverkehr	

Abbildung 18 Nummerierung der Ergänzungsrouten im Mühlenbecker Land



Nr.	Priorität	Maßnahmenbezeichnung
3	Gering	Ertüchtigung/ Verbreiterung unbefestigter Weg (Kindelweg)
4	Gering	Oberflächenverbesserung Bahnhofstraße von Glienicker Straße bis Katharinenstr. und Katharinenstr.
	Gering	Ertüchtigung/ Verbreiterung unbefestigter Weg
6	Mittel	Oberflächenverbesserung Straßen/ Weg entlang der Bahnlinie (Berliner Außenring) von Kastanienallee über Wiesenstraße, Parkstraße, Rotdornallee, Am Arkenberg
7	Hoch	Schutzinsel L 21/ Mühlenring
8	Mittel	Ertüchtigung Mauerweg
9		Für Dorfstraße in Summt und Summter Weg liegen Planungen vor, daher werden hier keine weiteren Maßnahmen benannt. Geplant ist die Einrichtung einer Fahrradstraße.
10	Mittel	Oberflächenverbesserung Woltersdorfer Str.
11	Mittel	Oberflächenverbesserung Bergfelder Str.
13	Gering	Oberflächenverbesserung Dammsmühler Weg und Fischerweg
	Hoch	Schutzinsel L21 Liebenwalder Str./ Dammsmühler Str.
14	Gering	Oberflächenverbesserung Grüner Weg
17	Mittel	Ertüchtigung Waldweg entlang der Heidekrautbahn vom Bahnhof Zühlsdorf nach Seefeld

Nr. Bezeichnung

FR 3d

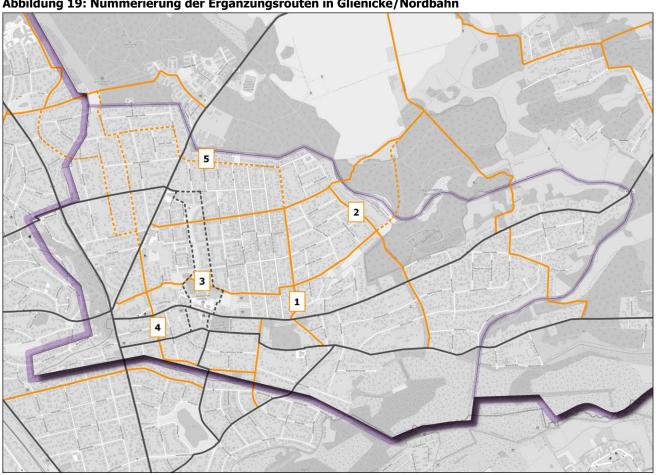
Ergänzung des Hauptroutennetzes durch Ergänzungsrouten in Glienicke/Nordbahn

Handlungsfelder

Fuß- und Radverkehr



Abbildung 19: Nummerierung der Ergänzungsrouten in Glienicke/Nordbahn



Quelle: Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR	
--	--

Nr.	Priorität	Maßnahmenbezeichnung	
1	Hoch	Schutzinsel Hauptstraße / Karl-Liebknecht-Straße Höhe Charlottenstraße / Schillerstraße	
2	Mittel	Ausbau Maxim-Gorki-Straße als Radverbindung	
3	Mittel	Durchgängige Verbindung Ahornallee – Goebenstraße als eigenständiger Radweg	
4	Mittel	Ausbau Hermannstraße als Radverbindung	
5	Mittel	Ausbau Breitscheidstraße als Radverbindung	

Nr.	Bezeichnung				Handlungsfelder	i I
FR 4	Fahrrad- und fußgängerfreundlicher Aus- und Umbau von Kreuzungen, Querungen und Kreisverkehren			Fuß- und Radverkehr		
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure			
Sehr Hoch	Mittel	Kurz- bis mittelfristig	Land, Kreis, Gem	einden		
Sehr Hoch Mittel Kurz- bis mittelfristig Land, Kreis, Gemendausgenges Im GMBH-Gebiet gibt es Knotenpunkte mit und ohne Lichtsignalanlagen und in Hohen Neuendorf auch drei Kreisverkehre an Hauptverkehrsstraßen. Die Sichtbeziehungen zwischen Kfz und Fußgängern bzw. Radfahrenden sind nicht immer gut, wie z.B. an der Rathauskreuzung in Birkenwerder oder der "Kaufland-Kreuzung" in Hohen Neuendorf. Auch sind vor allem in den Kreisverkehren die Vorfahrtsregeln unklar. Außerdem fehlen oft gesicherte Querungsstellen zum einen an Kreuzungspunkten zwischen Radrouten und Hauptverkehrsstraßen und zum anderen auch zu Beginn bzw. Ende eines Zweirichtungsradweges.			Ziel der Maßnahme Erhöhung der Verkehrssicherheit Förderung des Radverkehrs			
Beschreibung						

Die folgenden Knotenpunkte und Querungsstellen mit Handlungsbedarf wurden identifiziert. In den Steckbriefen FR 4a bis FR 4d werden programmatisch Lösungen für fahrrad- und fußgängerfreundliche Knotenpunkte und Querungsstellen vorgestellt.

Allgemein ist zu prüfen, inwiefern die Kommunen mit provisorischen Maßnahmen bereits kurzfristig Verbesserungen erreichen können.

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte	
FR 1-3, K 3			
Kosten	Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung
€€			+

Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR Integrierte Stadtentwicklung und Beteiligungsprozesse

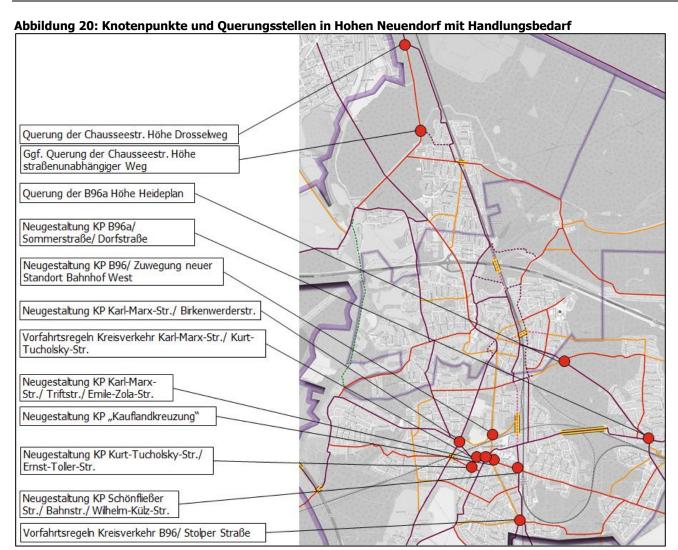


Abbildung 21: Knotenpunkte und Querungsstellen in Birkenwerder mit Handlungsbedarf Neugestaltung KP L211/ K6503 Querungsstelle L20 / Zum Waldfriedhof Querungsstelle B96 / Friesenstraße Neugestaltung KP Sacco-Vanzetti-Str./ Am Alten Friedhof/ Burgstellenweg Neugestaltung KP B96/ Havelstr./ Burgstellenweg Neugestaltung KP B96a/ B96/ Brieseallee Neugestaltung KP B96a/ Ludwig-Richter-Str./ An der Bahn Querungsstelle KP B96a/ Unter den Ulmen/ Leistikowstr. Querungsstelle B96/ Birkenwerderstr./ Kleiststr. Querungsstelle B96a/ Karl-Marx-Str.

Abbildung 22: Knotenpunkte und Querungsstellen im Mühlenbecker Land mit Handlungsbedarf

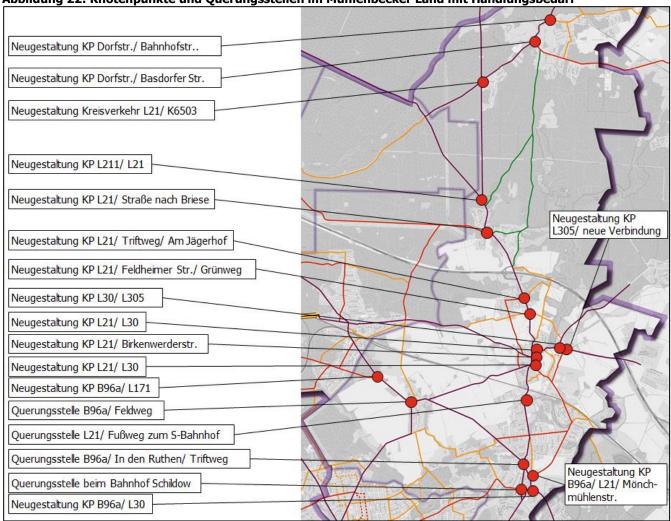


Abbildung 23: Knotenpunkte und Querungsstellen in Glienicke/Nordbahn mit Handlungsbedarf Querungsstelle Karl-Liebknecht-Neugestaltung KP L30/ Leipziger Str./ Kindelwaldpromenade/ Str./ Rosenstr. Querungsstelle Hauptstr./ Grünweg Rathaus/ Schule Erich-Vehse-Weg Querungsstelle Hauptstr./ Schillerstr./ Charlottenstr. Neugestaltung KP B96 / L30/ Fürstendamm Neugestaltung KP B96/ Hauptstr. Neugestaltung KP B96/ Niederstr. Umbau Knotenpunkt Karlsplatz

Nr.	Bezeichnung	Handlungsfelder	i F-
FR 4a	Kreisverkehre an Hauptverkehrsstraßen	Fuß- und Radverkehr	

Derzeit gibt es innerorts in Hohen Neuendorf und Glienicke/Nordbahn vier Kreisverkehre im Hauptverkehrsstraßennetz an den folgenden Knotenpunkten:

- Kurt-Tucholsky-Straße/Karl-Marx-Straße
- Berliner Straße/Stolper Straße/Florastraße
- Hohen Neuendorfer Weg/Kurt-Tucholsky-Straße/Stolper Str.
- L30 Schönfließer Str./ Hattwichstr./ Lindenstr.

Die Vorfahrtsregeln sind sehr unübersichtlich und nur wenige Kfz-Fahrer:innen verhalten sich regelkonform.

Ziel der Maßnahme

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung des Radverkehrs

Beschreibung

Alle Kreisverkehre innerorts (auch zukünftige) sollten einheitlich gestaltet sein und es sollten einheitliche Regeln gelten. Zu empfehlen sind die Einrichtung von Radwegen und Radfahrerfurten zusammen mit Fußgängerüberwegen. Damit hätten immer Fußgänger und Radfahrende stets Vorfahrt vor dem Kfz-Verkehr.

Wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt, so sollten trotzdem Fußgängerüberwege eingerichtet werden.

Abbildung 24: Radwegeführung im Kreisverkehr



Quelle: Der Kreisverkehr ein ADAC Leitfaden für die Praxis, 2005, S.39

Nr.	Bezeichnung	Handlungsfelder	i FA
FR 4b	Gesicherte Radwegeenden	Fuß- und Radverkehr	

Außerorts sind ausschließlich Zweirichtungsradwege vorhanden, die innerhalb der Ortschaften teilweise ungesichert enden und für Radfahrende, die sich in den Kfz-Verkehr auf der Straße oder einen Radweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite einordnen müssen, eine Gefahrenstelle darstellen. Aus diesem Grunde sollten alle Radwegeenden gesichert werden. Auch ist für die Erleichterung der Zielerreichung von Radfahrenden und Fußgängern sowie in Bereichen von kreuzenden straßenunabhängigen Wegen auf gesicherte Querungsstellen zu achten.

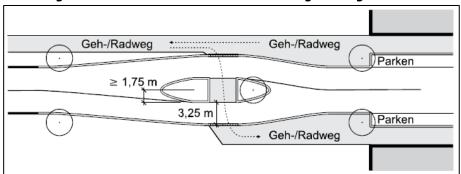
Ziel der Maßnahme

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung des Radverkehrs

Beschreibung

Mittelinseln erleichtern die Ouerung von Hauptverkehrsstraßen. Es sollte darauf geachtet werden, dass sie auch für Lastenräder und Räder mit Anhänger ausreichend dimensioniert sind.

Abbildung 25: Gesichertes Ende eines Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel



Quelle: ERA 2010, S. 57

Unter Umständen reichen Mittelinseln nicht aus, sondern es sind, insbesondere bei hochbelasteten Straßen, Lichtsignalanlagen notwendig.

Nr.	Bezeichnung	Handlungsfelder	\$ F-3
FR 4c	Aufpflasterungen bei Querung des Fuß- und Radwegs von untergeordneten Straßen	Fuß- und Radverkehr	

Für eine höhere Sicherheit von im Seitenraum von Hauptverkehrsstraßen Radfahrenden und Fußgängern vor abbiegenden Kfz sollten die Anliegerstraßen im Bereich der Querungsstellen aufgepflastert werden. Dadurch wird die Geschwindigkeit des abbiegenden Kfz-Verkehrs verringert und die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrenden erhöht.

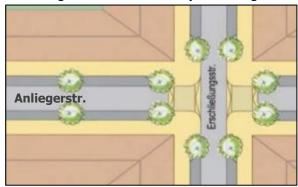
Ziel der Maßnahme

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung des Radverkehrs

Beschreibung

Entlang der B 96, B 96a, L 21, L 30 und K 6501 sollte die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrende im Bereich der die Anliegerstraßen querenden Fußund/oder Radwege durch Aufpflasterungen erhöht werden. Für Kfz-Fahrer:innen wird dadurch der Beginn des Nebenstraßennetzes und der Tempo-30-Zonen verdeutlicht.

Abbildung 26: Schema von Aufpflasterungen



Quelle: Lärmaktionsplan Erkner

Abbildung 27: Beispiel einer Aufpflasterung in Eberswalde



Quelle: Lärmaktionsplan Erkner

Nr.

Bezeichnung

Vorfahrtsregelung von Fahrradstraßen und Überquerungsanlagen von Radhauptverbindungen

Handlungsfelder

Fuß- und Radverkehr



Ausgangslage

FR 4d

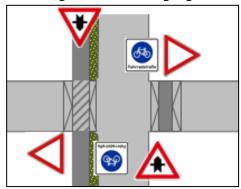
Fahrradstraßen sind derzeit noch sehr selten innerhalb des Projektgebietes, sollen jedoch zur Umsetzung des Hauptradroutennetz auch verstärkt eingeführt werden. Eine ergänzende Maßnahme ist die Bevorrechtigung einer Fahrradstraße oder einer separaten Radhauptverbindung gegenüber guerenden Straßen mit untergeordneter Bedeutung. Ziel der Maßnahme

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung des Radverkehrs

Beschreibung

Durch Aufpflasterungen der querenden Nebenstraßen entweder im Zusammenhang mit Fußwegen oder auch nur als Plateaupflasterung wird eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße oder Radhauptverbindung noch verdeutlicht.

Abbildung 28: Bevorrechtigung der Fahrradstraße



Quelle: Eigene Darstellung

Wichtig ist aber, dass auf der Fahrradstraße nur wenig Kfz-Verkehr vorhanden ist, da dieser ebenfalls bevorrechtigt wäre, was ggf. zu erhöhten KfzGeschwindigkeiten und dadurch zu einer Verringerung der Verkehrssicherheit führen könnte. Außerdem darf die guerende Straße keine Erschließungsfunktion haben.

Abbildung 29: Aufpflasterung bei einer querenden Radhauptverbindung



Quelle: Eigenes Foto

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	i I	
FR 5	Erhöhung der Ba	rrierefreiheit		Fuß- und Radverkehr		
Priorität	Umsetzbarkeit Umsetzungszeitraum Akteure					
Sehr hoch	Mittel	Kurzfristig				
Ausgangslage				Ziel d	ler Maßnahme	
Radfahrende, Eltern mit Kinderwägen oder Menschen mit Geheinschränkungen sind sehr empfindlich vor Hindernissen und Unebenheiten. Im Projektgebiet gibt es häufig hohe Bordsteinkanten, die das Vorankommen erschweren. Auch gibt es vereinzelt Umlaufsperren, die so eng sind, dass sie mit einem Lastenrad, Kinderwagen oder Rollstuhl nur schwer zu passieren sind. Ein Beispiel wäre die Umlaufsperre zwischen der Birkenwerderstraße und dem Fußweg zur Friedrich-Naumann-Straße.					Förderung des Fuß- und Ra	adverkehrs

Beschreibung

- Abflachung der Bordsteinkanten bei Überwegen
- Abbau von Umlaufsperren bzw. deren Umbau, um auch Lastenräder, Anhänger, Kinderwagen o.ä. die Durchfahrt zu ermöglichen/ erleichtern

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte	
FR 2, FR 3			
Kosten	Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung
€			0

Fördermöglichkeiten

Ermittlung der konkreten Bedarfe und möglichen Standorte in den Gemeinden

Nr.	Bezeichnung				Handlungsfelder	i Fa
FR 6	Ausbau der Rad	abstellanlagen			Fuß- und Radverkehr	
Ausgangslage Die an den für den Radverkehr relevanten Zielorten vorhandenen Radabstell- anlagen sind für den heutigen und vor allem eine für die Zukunft anzustre- bende stärkere Radverkehrsnutzung qualitativ und quantitativ unzureichend. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf ein diebstahlsicheres Abstellen hochwertiger Fahrräder und E-Bikes sowie bzgl. Lademöglichkeiten für E-Bi-				ernehmen/Eigentümer Ziel der Maßnahme Förderung des Radverkehrs	;	
 kes. Beschreibung Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten an Bildungs-, Einkaufs-, Versorgungs-, Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen sowie an zentralen öffentlichen Orten. Dabei, wenn möglich, Kooperation mit Unternehmern und Grundstücks-/Immobilieneigentümern, Vereinen etc. Verwendung qualitativ hochwertiger Bügelhalter; vollständiger Verzicht von Vorderradhaltern: Abbau/Ersatz vorhandener Vorderradhalter, ggf. Festsetzung entsprechender Mindeststandards in den Stellplatzsatzungen, Unterstützung von 			n zentralen öf- Grundstücks- ger Verzicht von ng entsprechen-	 vor Geschäften und Dienstle Ausstattung mit Witterungs Weitergehender Diebstahlse boxen etc.) Förderung der Elektromobil auf den Freizeitverkehr – de 	•	nlagen (Fahrrad- ch im Hinblick eiten flächende-

I 1 Kosten

€€

CO₂-Einsparung

Nr.	Bezeichnung				Handlungsfelder	i F
FR 7	Instandhaltun	Instandhaltung, Reinigung und Winterdienst auf den Radrouten und Fußwegen				♣
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure			
Hoch	Mittel	Kurzfristig, Daueraufgabe	Kurzfristig, Daueraufgabe Land, Kreis, Gemeinden			
Ausgangslage			Ziel der Maßnahme			
Der Insta	andhaltungszustand	der vorhandenen Radwege ist i	nsgesamt unzu-	Erhöhung der Verkehrssicherheit		
reichend.	. Die Oberflächen we	eisen häufig Hebungen bzw. Wu	ırzelaufbrüche,	Förderung des Radverkehrs		
Senkunge	en, Ablösungen und	Risse auf. Auch der Winterdien:	st ist mangelhaft,			
da Hauseigentümer für ihren Straßenabschnitt eigenverantwortlich sind, und						
bei Schnee und Eis keine einheitlich geräumten Wege vorhanden sind. Glei-						
ches gilt für die Laubentfernung im Herbst.						

Beschreibung

Unterhaltung:

- Verstärkte Anstrengungen und damit auch finanzielle Aufwendungen zur Instandsetzung der vorhandenen Radverkehrsanlagen.
- Erarbeitung eines langfristigen und kontinuierlichen Instandhaltungsprogramms entsprechend der Straßeninstandhaltungsprogramme.
- Es sind nachhaltige Maßnahmen zum Wurzelschutz bzw. Wurzelführung umzusetzen.

• Da reine Instandhaltungsmaßnahmen nicht förderfähig sind, sollte bei anstehenden Maßnahmen immer die Verknüpfung mit einem förderfähigen Ausbau der Radverkehrsanlagen geprüft werden. (nach ERA (Neu))

Winter-/Herbstdienst:

- Kontinuierliche Räumung der Hauptrouten von Schnee und Eis ab den frühen Morgenstunden und über den gesamten Tag, regelmäßige Laubentfernung im Herbst
- Räumung eines Netzes erforderlich, Einstellung eines Räumdienstleisters evtl. für alle GMBH-Gemeinden

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte	
FR 2, FR 3			
Kosten	Fördermöglichkeiten	CO ₂	₂ -Einsparung
€, einzelfallabhängig		0	

Nr.	Bezeichnung					Handlungsfelder	i F
FR 8	Ausbau der Weg	Ausbau der Wegweisung und Beschilderung			Fuß- und Radverkehr		
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure				
Hoch	Hoch	Kurzfristig	Land, Kreis, Gen	nein	den		
Ausgangslage Bisher ist im Projektgebiet für eine Wegweisung des Routennetzes das Knotenpunktsystem des Landkreises umgesetzt. Doch innerörtliche Ziele sind hier nicht gekennzeichnet. Um Umwege zu vermeiden und das neue Radroutennetz besser erkenntlich zu machen, ist eine Ausweitung des Wegweisungssystems erforderlich.							
Beschreibung Ausdifferenzierung des Knotenpunktsystems mit interkommunalen bzw. innerörtlichen Zielen			•	Verknüpfung mit BerlinMarkierung der Hauptrouten			
Wechselwirkun	Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			Nächste Umsetzungsschritte			
R 2, R 3							
Kosten		Fördermöglichkeiten	·		-		CO ₂ -Einsparung
€							0

Fördermöglichkeiten

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	♣ ⊁ →
FR 9	Kampagnen und	Öffentlichkeitsarbeit		Fuß- und Radverkehr	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
s. M 5	s. M 5	s. M 5	Gemeinden, ADFC, Schulen/Einrichtungen/E	Betriebe	
neben der S Überzeugur erforderlich	Schaffung einer ange ngsarbeit durch Kam	s und der Verkehrssicherheit allgemein is emessenen Infrastruktur auch Informati pagnen, Öffentlichkeitsarbeit und Werb für eine weitere Ausdifferenzierung des für den Radverkehr.	on und ung		
Beschreibung Mögliche Bausteine / Aktionen: Stadtradeln Radtouren für Neubürger Schulaktionen (Projekte, Bike Train, Walking Bus) "Lichterfahrt" (zum Start der "Beleuchtungssaison") "Kostenlose" Fahrradwartung auf dem Marktplatz oder an Bahnhöfen: "Sie fahren zum Einkauf/zur Arbeit, wir machen Ihr Rad fit für die Saison" (zum Saisonstart, Zusammenarbeit mit /Fahrradhandel)			5	ndlichster Betrieb / Schule tionen im Bereich der Schule positiv mit Spaß und dem Si	en zu beginnen,

Nächste Umsetzungsschritte

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen

30.000,- € pro Jahr (GMBH)

(Empfehlung Nationaler Radverkehrsplan:

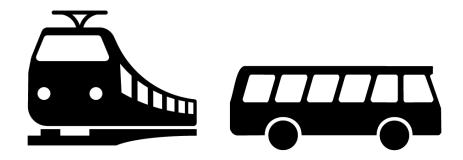
M 2, M 5

0,5 €/Einwohner)

CO₂-Einsparung

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR Integrierte Stadtentwicklung und Beteiligungsprozesse

ÖPNV



Nr. Bezeichnung	ezeichnung				
Ö 1 Angebotsverbe	Angebotsverbesserung auf der S1, S8, RB20 und Heidekrautbahn			ÖPNV	
Priorität Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure			
s. Ö1a-e s. Ö1a-e	s. Ö1a-e	Länder Berlin und	l Brandenburg, DB Netz AG, Niederba	rnimer Eisenbahn AG, V	BB
Ausgangslage			Ziel der Maßnahme		
Die vorhandenen S-Bahnlinien S 1, S 8 sowie die Regionalbahnen RB 20 und RB 27 bilden das Rückgrat des ÖPNV im Projektgebiet. Doch der gegenwärtige 20-Minutentakt der S-Bahnen und fehlende Bedienzeiten der RB 20 am Wochenende waren nicht zuletzt oft genannte Mängel der Bürgerbeteiligung. Mit der Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn mit drei neuen Bahnhöfen im Mühlenbecker Land ist ein großer Schritt zur Stärkung des SPNVs getan. Doch könnte eine Taktverdichtung der vorhandenen Linien deren Attraktivität noch zusätzlich steigern und mehr Menschen dazu bringen, auf den ÖPNV umzusteigen.			Förderung des ÖPNVs		

• In den Steckbriefen Ö1a bis Ö1d werden die Maßnahmen im Einzelnen erläutert.

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte	
Kosten	Fördermöglichkeiten		CO₂-Einsparung
€€€€			+++

€€€€ (11 Mio. Investitionskosten + 3,7 Mio. € Betriebskosten)

Nr.	Bezeichnung				Handlungsfelder	
Ö 1a	10-Minuten-Ta	akt auf der Nordbahn			ÖPNV	
Priorität Hoch Ausgangslage	Umsetzbarkeit Mittel	Umsetzungszeitraum Mittelfristig	Akteure Länder Berlin und	d Brandenburg, DB Netz AG, Niederba Ziel der Maßnahme	rnimer Eisenbahn AG, V	ВВ
bahnhoTaktveiFrohnaPlanumbarInfrastr	 Taktverdichtung zwischen Gesundbrunnen und Frohnau durch S 15 Hauptbahnhof – Frohnau erfolgt 2022/23 Taktverdichtung der S1 erfordert 2. Gleis zwischen Hohen Neuendorf und Frohnau Planum ist zweigleisig ausgelegt, Ausbau ist baulich relativ einfach umsetz- 		 10-Minuten-Takt macht die S1 o Kurze Wartezeiten Höhere Kapazität Gleichmäßigere Auslastung Der Busverkehr in Birkenwerder Minuten-Takt deutlich effiziente den 	g der Züge · und Hohen Neuendorf		
Kosten			Fördermöglichkeite	n		CO ₂ -Einsparung

+++

Nr.	Bezeichnung					Handlungsfelder	
Ö 1b1	Taktverdichtun	g S8 abends und am Woche	enende			ÖPNV	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure				
Mittel	Hoch	Kurz- bis mittelfristig	Länder Berlin un	d Bra	andenburg, VBB		
Ausgangslage				Ziel	der Maßnahme		
chenende	im Abschnitt Blanke	z zu anderen S-Bahn-Linien abe enfelde – Birkenwerder nur im 6 en – Blankenfelde im 20-Minute	60-Minuten-Takt,		erstellung des S-Bahn-Standards au aktive Alternative zum Pkw zu scha		szeit, um eine at-
schnitt Blar S-Bahn ver Hierzu sind verlängern	nkenfelde – Birkenwe dichtet werden. I die Züge, die heute	g abends und am Wochenende erder vom 60- auf den üblichen e in Blankenfelde enden, bis Birk	20-Minuten der	n: W	ls Übergangslösung könnte ein Bu ach Bergfelde im 20-Minuten-Takt rerden.		
Wechselwirku	ngen zu anderen Maßnahmei	n		Näc	hste Umsetzungsschritte		
Kosten	·	-	·		Fördermöglichkeiten	·	CO₂-Einsparung
€€ (keine	Investitionskosten +	+ 2 Mio. € Betriebskosten incl. 7	Trassenentgelten)				+

Nr.	Bezeichnung				Handlungsfelder	
Ö 1b2	Taktverdichtu	Taktverdichtung S8 zum 10-Min-Takt			ÖPNV	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure			
Gering	Mittel	Langfristig	Länder Berlin und	d Brandenburg, DB Netz AG, VBB		
Ausgangslage				Ziel der Maßnahme		

Beschreibung

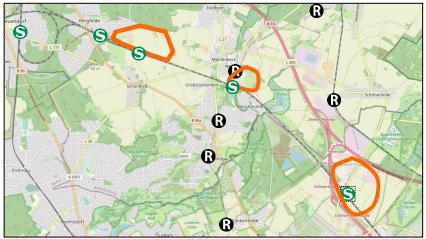
Die Modellberechnungen zeigen, dass durch einen 10-Minuten-Takt die Nachfrage an den Stationen im GMBH-Gebiet um über 50 % gesteigert werden könnten. Allerdings hat die S 8 heute noch Kapazitäten, da die Siedlungsdichte entlang der S-Bahnhöfe teilweise gering ist. Teilweise wurde schon gezielt Siedlungsentwicklung an der Schiene betrieben (Bergfelde)

Langfristig könnte die Siedlungsentwicklung weiter entlang der S 8 konzentriert werden, so dass die Nachfrage auch für einen 10-Minuten-Takt ausreicht, z.B. in:

- Schönfließ
- Mühlenbeck-Mönchmühle
- Neuer Haltepunkt Schönerlinder Straße/ Bucher Straße

Für einen 10-MinutenTakt wäre ein zweigleisiger Ausbau zwischen Schönfließ und der Einfahrt in den Bahnhof Mönchmühle erforderlich.

Abbildung 30: Standorte weiterer Siedlungsentwicklung



Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte	
Kosten	Fördermöglic	hkeiten	CO₂-Einsparung
€€€€ (ca. 10 Mio. € Investitionskosten + 5 Mio. € Betriebskosten)			++

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	(
Ö 1c	Reaktivierung St	Reaktivierung Stammstrecke Heidekrautbahn im 30-Min-Takt bis Gesundbrunnen			
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Sehr hoch	Hoch	Kurzfristig	Länder Berlin und Brandenburg, Niederbarnimer Eisenbahn A	G	

Die Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn wird 2022/2023 erfolgen. Das Betriebskonzept sieht zunächst einen 60-Minuten-Takt zwischen Wilhelmsruh und Basdorf vor.

Ziel der Maßnahme

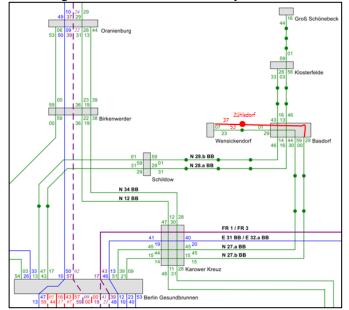
Einführung attraktiver Direktverbindungen im 30-Minuten-Takt bis Gesundbrunnen

Beschreibung

Umsetzung des Fahrplanentwurfs des Deutschland-Takts

- 30-Minuten-Takt zwischen Gesundbrunnen, Mühlenbeck, Basdorf, Wandlitz und Klosterfelde
- Zugkreuzung zur vollen und halben Stunde in Schildow
- Deutliche Aufwertung der Fahrbeziehungen und Erreichbarkeiten für alle betroffenen Kommunen
- Durch abgestimmtes ÖPNV-Angebot kann weiteres Potential an die Bahn herangeführt werden
- Zühlsdorf und Wensickendorf werden nach dem Fahrplanentwurf alle 60 Minuten von Gesundbrunnen über Karow bedient

Abbildung 31: Ausschnitt aus Zielfahrplan Deutschlandtakt



Quelle: BMVI, 3. Gutachterentwurf Deutschlandtakt

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen Nächste Umsetzungsschritte Kosten Fördermöglichkeiten CO₂-Einsparung €€€€ +++



14.03.2022 -70 -

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	A	
Ö 1d	Heidekrautbahn	im 30-Min-Takt nach Zühl	sdorf und Wensickendorf	ÖPNV		
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure			
Gering	Hoch	Mittel- bis langfristig	Länder Berlin und Brandenburg, Niederbarnimer Eisenbahn AG			

- Die Strecke der Heidekrautbahn von Gesundbrunnen Karow Basdorf wird nach den Fahrplanentwürfen künftig alle 30-Minuten bedient.
- Alle 60-Minuten fahren die Züge weiter nach Zühlsdorf und Wensickendorf
- Die übrigen Züge enden in Basdorf und haben dort eine Wendezeit von 31 Minuten

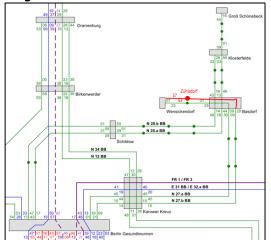
Ziel der Maßnahme

Taktverdichtung für Zühlsdorf Verbesserung der Anschlüsse nach Oranienburg in Wensickendorf

Beschreibung

- Unter Ausnutzung der Wendezeit kann ohne Fahrzeugmehrbedarf das Angebot bis Zühlsdorf und Wensickendorf auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden
- Besonders bei verstärkter Siedlungsentwicklung und bei einer Verknüpfung mit dem PlusBus nach Oranienburg in Wensickendorf ist diese sinnvoll.

Abbildung 32: Ausschnitt aus Zielfahrplan Deutschlandtakt mit Taktverdichtung RB27



Quelle: BMVI, 3. Gutachterentwurf Deutschlandtakt

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte	
Kosten	Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung
€€€ (ca. 1 Mio. €/a Betriebskosten)			+



14.03.2022 -71-

Nr.	Bezeichnung				Handlungsfelder	[*
Ö 1e	Taktverdichtung	der RB20			ÖPNV	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure			
Mittel	Mittel	Kurz- bis mittelfristig	Land Brandenbur	g, DB Regio		
Ausgangslage 60-Minuter	n-Takt zwischen Oran	ienburg, Hennigsdorf und Pot	sdam	Nachfragesteigerung zwischen Henburg Bessere Umsteigeverbindungen r	,	dorf und Orani-
 Taktverd 	Aufnahme Wochenendbetrieb auf der RB 20 Taktverdichtung zwischen Hennigsdorf, Hohen Neuendorf-Mitte, Birkenwerder und Oranienburg auf einen 30-Minuten-Takt		1itte, Birkenwer-	Anschluss in Hennigsdorf an die von Gesundbrunnen – Tegel nach	-	n RE 6 (künftig
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen Bahnhof Hohen Neuendorf-West				Nächste Umsetzungsschritte		
Kosten		Fördermöglichkeiten				CO ₂ -Einsparung
€€ 0,8 Mio.	. € Betriebskosten					++

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	
Ö 2	Reaktivierung der	Reaktivierung der Strecke Oranienburg – Schmachtenhagen bzw. Wensickendorf - Liebenwalde			
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Gering		Mittel- bis langfristig	Land, DB Netz AG, Niederbarnimer Eisenbahn		

Zwischen Wensickendorf und Oranienburg bzw. Liebenwalde ist die Bahnstrecke stillgelegt. Das Land Brandenburg beschäftigt sich zurzeit mit der Machbarkeit der Reaktivierung dieser Bahnstrecken.

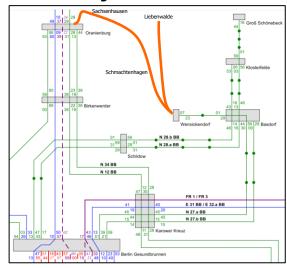
Ziel der Maßnahme

- Verbesserung der Erreichbarkeit von Liebenwalde
- Schaffung einer tangentialen Verbindung nördlich von Berlin
- Direktverbindungen von Zühlsdorf in die Kreisstadt und weiter nach Birkenwerder und Hohen Neuendorf

Beschreibung

- Maßnahme liegt außerhalb der GMBH-Gemeinden
- GMBH-Gemeinden unterstützen die Reaktivierung durch das Land
- Ertüchtigung/Wiederaufbau der Bahngleise zwischen Schmachtenhagen und Sachsenhausen sowie zwischen Wensickendorf und Liebenwalde
- Bedienung Wensickendorf nach Oranienburg alle 60 Minuten mit Durchbindung auf die RB 20 nach Birkenwerder, Hohen Neuendorf Mitte (s. Ö 1d) und Hennigsdorf
- Bedienung Wensickendorf Liebenwalde alle 60 Minuten
- Hierdurch wird Zühlsdorf im 30-Minuten-Takt bedient.

Abbildung 33: Ausschnitt aus Zielfahrplan Deutschlandtakt mit Stammstrecke Oranienburg – Wensickendorf und Liebenwalde



Quelle: BMVI, 3. Gutachterentwurf Deutschlandtakt

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte	
Ö 1c			
Kosten	Fördermöglic	hkeiten	CO ₂ -Einsparung
€€€€ (Investitionskosten: ca. 10 Mio. €, Betriebskosten: 1,5 Mio. €)			++

-73 -14.03.2022

Nr.	Bezeichnung				Handlungsfelder		
Ö3	Regionalbah	Regionalbahnhof Birkenwerder					
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure				
Hoch	Hoch	Mittelfristig	Länder Berlin un	Länder Berlin und Brandenburg, DB Netz AG, VBB			
Ausgangslag	Ausgangslage			Ziel der Maßnahme			
In Birken	nwerder hält heute	nur die RB 20 am S-Bahnst	eig mit nicht barriere-	e- Der Regionalbahnsteig Birkenwerder soll einen barrierefreien Halt von Regio-			
freiem Ein-/Ausstieg. Andere Regionalzüge fahren ohne Halt durch.			nalzügen in Richtung Ostkreuz und zum BER sowie Richtung Hennigsdorf-				
Die Gemeinde Birkenwerder hat mit der DB ein Erstgespräch über einen Regi-				Potsdam bieten.		-	

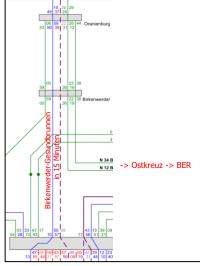
Beschreibung

Regionalbahnsteig Birkenwerder

onalbahnhof geführt.

- Halt von zwei stündlichen Regionalbahnlinien Richtung Karower Kreuz Ostkreuz – BER
- Fahrzeit zum Ostkreuz in 30 Minuten, zum BER in 46 Minuten
- Halt der RB 20 Oranienburg Hennigsdorf Potsdam
- Mit Regionalexpress wären Reisezeiten Birkenwerder <> Gesundbrunnen von 15 Minuten und zum Hauptbahnhof in 23 Minuten erreichbar., Halt des RE5 Richtung Gesundbrunnen/Hauptbahnhof in Birkenwerder ist nach Aussagen des VBB nicht möglich

Abbildung 34: Ausschnitt aus Zielfahrplan Deutschlandtakt mit Angebotsverbesserungen am Regionalbahnhof Birkenwerder



Quelle: BMVI, 3. Gutachterentwurf Deutschlandtakt

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte	
Kosten	Fördermöglichkeiten	L	CO ₂ -Einsparung
€€€			++



14.03.2022 -74-

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	A
Ö 4	Verlegung des R	Verlegung des Regionalbahnhofs Hohen Neuendorf -West			
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Hoch	Mittel	Mittelfristig	Land, DB Netz AG, Stadt Hohen Neuendorf		

- Der heutige Bahnhof hat nur eine geringe Erschließungswirkung und keine Verknüpfungsmöglichkeit mit dem Busverkehr.
- Außerdem ist der Bahnsteig sanierungsbedürftig
- Nördlich der Regionalbahn rund um den Wasserturm plant die Stadt den Bau eines neuen Wohngebietes

Ziel der Maßnahme

- Verbesserte Erschließungswirkung des Bahnhofs
- Bessere Verknüpfung mit Busverkehr
- Erschließung der städtebaulichen Entwicklungen in Hohen Neuendorf

Beschreibung

- Heutiger Bahnsteig müsste ohnehin irgendwann saniert werden
- Verlegung näher ans Ortszentrum in den Bereich Himmelspagode baulich relativ einfach machbar
- Fußläufige Erreichbarkeit des Ortszentrums verbessert sich deutlich
- Aufwertung der Achse Hennigsdorf<>Hohen Neuendorf
- Parkplätze sind vorhanden, eine Bus-/Bahn-Verknüpfung ist möglich

Abbildung 35: Verlegung des Regionalbahnhofs Hohen Neuendorf-West



Quelle: Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende (www.openstreetmap.org)

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte		
Kosten	Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung	
€€€ (Investitionskosten ca. 2 Mio. €)			++	



Nr.	Bezeichnung	Bezeichnung			
Ö 5	Integriertes gemeindeübergreifendes Buskonzept			ÖPNV	
Priorität	Umsetzbarkeit Umsetzungszeitraum Akteure				
s. Ö5a-g	s. Ö5a-g s. Ö5a-g Kreis, OVG, BVG, Gemeinden, Berlin				
Ausgangslage		Ziel der Maßnahme			
in Randlage	des GMBH-Projektgo e bzw. fahren sehr ichen ein klares str	als Alternative zu	r Verknüpfung zwi-		

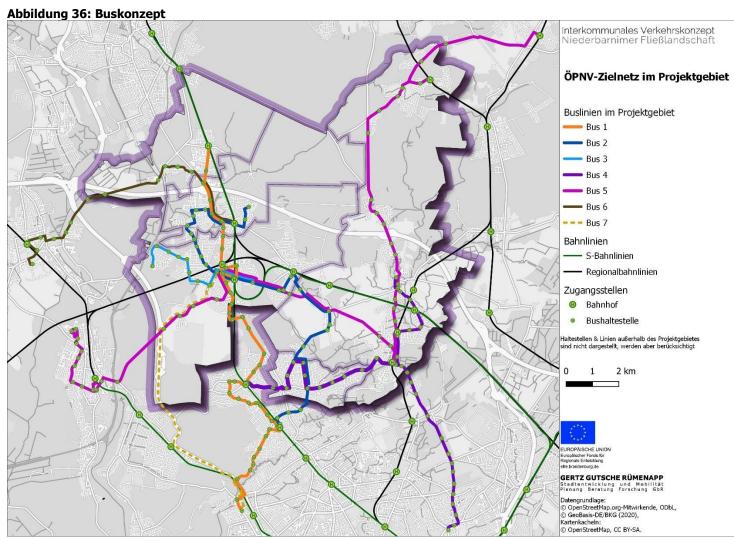
Beschreibung

- Integriertes **Ortsbussystem** für die GMBH-Gemeinden
 - Fokus auf guten Anschlüssen zum Schienenverkehr
 - Erschließung aller relevanten Quell- und Zielorte ohne zu große Umwege
 - Attraktives Taktschema und optimierter Fahrzeugeinsatz
 - Einbeziehung und Verknüpfung mit Berliner Buslinien (107, 125, 326)
- Starke Ost-West-Achse zwischen Nordbahn und Heidekrautbahn
 - Weiterentwicklung des Kiezbus-Systems zu den S-Bahnhöfen
 - Funktion als Bahnzubringer für Glienicke und das Mühlenbecker Land im dichten Takt

- Verknüpfung in Frohnau, Schildow und Mühlenbeck-Mönchmühle zur Bahn
- Stärkung der regionalen Busverbindungen in Richtung Hennigsdorf, Ve-Iten und Berlin-Tegel

Das gesamte Buskonzept wird in Abbildung 37 dargestellt. Die Maßnahmen werden im Einzelnen in den Steckbriefen Ö 5a bis Ö 5g dargestellt.

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen	Nächste Umsetzungsschritte		
Market	F2d a 2 ali a		CO. Financian
Kosten	Fördermöglic	nkeiten	CO ₂ -Einsparung
€€€ (rd. 4 Mio. € Mehrkosten gegenüber heutigem Busangebot)			+++



Quelle: Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende (www.openstreetmap.org)

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	777	
Ö 5a	Linie 1 – "Die starke Nord-Süd-Achse"			ÖPNV		
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure			
Hoch	Mittel	Kurz- bis mittelfristig	Kreis, OVG, BVG, Stadt Hohen Neuendorf, Gemeinde Birkenwerder, Bezirk Reinickendorf			

Die Buslinie 125 fährt derzeit von Tegel über Hermsdorf, Frohnau und Glienicke bis zur Invalidensiedlung an der Grenze zu Hohen Neuendorf, Eine Verlängerung dieser Linie über Hohen Neuendorf, Birkenwerder bis nach Borgsdorf würde eine Ergänzung zur S 1 bedeuten und Glienicke, hohen Neuendorf und Birkenwerder besser miteinander vernetzen.

Ziel der Maßnahme

- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV als Alternative zum Kfz-Verkehr
- Stärkere Vernetzung zwischen Birkenwerder, Hohen Neuendorf und Frohnau bzw. Tegel

Beschreibung

S Borgsdorf - Birkenwerder - S Hohen Neuendorf -Invalidensiedlung – S Frohnau – U Alt-Tegel

- Starke **Nord-Süd-Achse** entlang der B96
- Als Verlängerung der heutigen Berliner Linie **125** ab der Invalidensiedlung
- Neue Haltestellen entlang der B96
- 20'-Takt mit Ausrichtung auf folgende Anschlüsse
 - Borgsdorf: S1 von/nach Oranienburg
 - Birkenwerder: Zum Bus 2 (z.B. zum Krankenhaus oder nach Birkenwerder West)
 - Hohen Neuendorf: S1/S8 von/nach Berlin und Bus 2 in Richtung Schönfließ/Glienicke bzw. Bus 6 in Richtung Mühlenbecker Land
 - Frohnau: S1 von/nach Berlin
 - Je nach zukünftiger Fahrplanlagen der S-Bahn könnte zukünftig ein Halt am S-Bahnhof Birkenwerder sinnvoll sein. Hier ist

Abbildung 37: Linienführung der Linie 1



abzuwägen, welche zusätzlichen Anschlüsse erreicht werden gegenüber dem Fahrzeitverlust.

Wendemöglichkeit in Birkenwerder ist zu prüfen (Schleifenfahrt östlich oder westlich des Bahnhofs oder Wendeschleife im Zusammenhang mit dem Bau

des Regionalbahnsteigs und P+R-Ausbaus).

Idee: Direkte Bedienung des Bf. Hermsdorf für Optimierung der Umsteigeverbindung Tegel -Hermsdorf – S1 n. Oranienburg

Abbildung 38: Änderung der Linienführung der Linie am S-Bahnhof Hermsdorf



Quellen aller Abbildungen dieser Seite: Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende (www.openstreetmap.org)

-78 -14.03.2022

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	775	
Ö 5b	Linie 2 – "Drei G	inie 2 – "Drei Gemeinden – eine Ortsbuslinie"				
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure			
Hoch	Hoch	Kurz- bis mittelfristig	Kreis, OVG, BVG, Gemeinde Glienicke, gemeinde Birkenwerder, Stadt Hohen Neuendorf, Bezirk Reinickendorf			

Die Gemeinde Birkenwerder verfügt derzeit über keinen Busverkehr, so dass weder das Ortszentrum, der Bahnhof noch weiteren relevanten Ziele wie z.B. die Schulen oder das Krankenhaus mit dem ÖPNV erreichbar sind. Außerdem sind Birkenwerder, Hohen Neuendorf und Glienicke eng miteinander verflochten. Angedacht ist von den Gemeinden bislang die Verlängerung der derzeitigen Buslinie 822 von der Niederheide bis nach Birkenwerder oder ein eigenständiger Ortsbus Birkenwerder. Bei der vorhandenen starken Verflechtung der Gemeinden Hohen Neuendorf und Birkenwerder und darüber hinaus auch Glienickes – nicht nur im Schülerverkehr – würden die vorhandenen Planungen allerdings zu kurz greifen. Als Ergänzung zur Linie 1 (s. Maßnahmensteckbrief Nr. Ö 5a) kommt daher folgende Linie 2 ins Spiel.

Ziel der Maßnahme

- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV als Alternative zum Kfz-Verkehr
- Stärkere Vernetzung zwischen Birkenwerder, Hohen Neuendorf und Glienicke

Beschreibung

Krankenhaus Birkenwerder – Bahnhof Birkenwerder – Birkenwerder/ Hohen Neuendorf West – S Hohen Neuendorf – S Bergfelde – Schönfließ – Glienicke – Waldseeviertel - S Hermsdorf

- Integriertes Ortsbussystem f
 ür die drei Gemeinden
- Verbindung der Bahnhöfe und der relevanten Zielorte mit den Wohngebieten
- Keine Stich- und Schleifenfahrten, sondern effizienter Fahrweg mit relativ kurzen Fahrzeiten zum nächsten Bahnhof
- 20'-Takt mit Ausrichtung auf folgende Anschlüsse
 - Birkenwerder: Zur S1/S8 beide Richtungen und zum Bus 1 zur Nord-Süd-Erschließung entlang der B 96
 - Hohen Neuendorf: Zur S1 von/nach Berlin
 - Bergfelde: Zur S8 von/nach Berlin
 - Glienicke: Zum Bus 4 von/nach Frohnau und Glienicke-Ost/Schildow
 - Hermsdorf: Zur S1 von/nach Berlin

- Die Linie würde das Waldseeviertel erschließen und mit Glienicke und Hermsdorf verbinden. Abstimmung mit Berlin, ob Linie 326 einbezogen werden kann.
- Birkenwerder Nord würde durch die Linie 1 erschlossen.
- Als kurzfristig umsetzbarer Vorlaufbetrieb ist die Verlängerung der Linie 822 von Hohen Neuendorf bis Birkenwerder Nord über Birkenwerder Krankenhaus umsetzbar.
- Führung in Glienicke über Schillerstr. und Alte Schildower Str. in Richtung Waldseeviertel

Quelle: Kartengrundlage: © OpenStreet-Map-Mitwirkende (www.openstreetmap.org)

Abbildung 39: Linienführung der Linie 2



Nr.	Bezeichnung		Handlungsfelder	775	
Ö 5c	Linie 3 – "Der Ni	Linie 3 – "Der Niederheide-Shuttle"			
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Hoch	Hoch	Kurzfristig	Kreis, OVG, Gemeinden		

Momentan wird die Siedlung Niederheide in Hohen Neuendorf durch die Buslinie 822 mit dem Zentrum sowie S-Bahnhof Hohen Neuendorf verbunden. Die Linie 822 hat nur einen sehr unregelmäßigen Takt, führt über zwei verschiedene Routen und ist nicht immer auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahnen abgestimmt. Aus diesem Grunde wird das Potential einer Buslinie in diesen Siedlungsbereich, der mit dem Frohnauer Wohnpark zu einer der dichter besiedelten Gebiete Hohen Neuendorfs gehört, nicht abgeschöpft.

Ziel der Maßnahme

- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV als Alternative zum Kfz-Verkehr
- Durch einen 20-Minuten-Takt mit optimierten Anschlüssen zur S-Bahn kann die Nachfrage verdreifacht werden

Beschreibung

Niederheide – Hohen Neuendorf West – S Hohen Neuendorf

Abbildung 40: Linienführung der Linie 3



Quelle: Kartengrundlage: @ OpenStreetMap-Mitwirkende (www.openstreetmap.org)

- Feinerschließung in Hohen Neuendorf
- Kurzer und einheitlicher Laufweg zur effizienten Bedienung
- Direkte Anschlüsse zu den anderen Buslinien in Hohen Neuendorf
- 20'-Takt mit Ausrichtung auf folgende Anschlüsse
 - o Hohen Neuendorf: S1/S8 von/nach Berlin und zu den anderen Buslinien
- Als Vorlaufbetrieb für Linie 2 Verlängerung bis Birkenwerder möglich.

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	775
Ö 5d	Linie 4a+4b – "V	Linie 4a+4b – "Von West nach Ost alle 10 Minuten"			
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Hoch	Hoch	Kurz- bis mittelfristig	Kreis, OVG, BVG, Gemeinden Glienicke/Nordbahn und	Mühlenbecker Land, Bezirk R	Reinickendorf

Glienicke und Schildow werden heute durch die Linie 806 alle 10 Minuten bedient, allerdings alternierend von Hermsdorf und Frohnau aus. Für die Fahrgäste, die mit der S-Bahn aus Berlin kommen und nach Glienicke wollen, ist es oft unklar, wo sie umsteigen sollen.

Ziel der Maßnahme

• Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV als Alternative zum Kfz-Verkehr

Beschreibung

S Frohnau – Glienicke – Bf. Schildow alle 10 Minuten

4a: alle 20 Minuten weiter nach Blankenfelde - Niederschönhausen/Pankow

4b: alle 20 Minuten weiter bis Mühlenbeck/Schule

Starke Haupterschließung für Glienicke und Schildow im 10-Minuten-Takt ab Frohnau

- Neue Direktverbindung in Richtung Niederschönhausen alle 20 Minuten
- Direkte Anschlüsse zum 30-Minuten-Takt der Heidekrautbahn in Schildow
- Direkte Anschlüsse in Glienicke zum Ortsbus nach Hohen Neuendorf/Birkenwerder bzw. Hermsdorf
- 20'-Takt mit Ausrichtung auf folgende Anschlüsse
 - Frohnau: S 1 von/nach Berlin
 - Glienicke: Bus 2 in Richtung Hermsdorf bzw. Schönfließ/Hohen Neuendorf
 - Schildow: Heidekrautbahn in Richtung Gesundbrunnen und Groß Schönebeck

Abbildung 41: Linienführung der Linie 4a+b

Quelle: Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende (www.openstreetmap.org)

- Mühlenbeck-Mönchmühle: S8 von/nach Berlin
- Mühlenbeck Schule: Bus 6 von/nach Zühlsdorf

Für die Linienführung im Bereich Glienicke sind unterschiedliche Varianten möglich

- Direkt über die Schönfließer Straße
- Über Hattwichstraße/Kirche
- Verstärkerfahrten als Direktverbindung über die Hauptstraße

Diese Details müssen im Kontext der Knotenpunktuntersuchung Hauptstraße/B 96 geprüft werden, um eine staufreie Verbindung zur S-Bahn und optimale Erschlie-Bung bei zugleich kurzen Fahrzeiten zu erreichen.

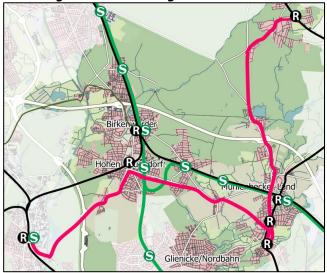
Kurzfristig bis zur Umsetzung o.g. Maßnahmen sollte auf der Buslinie 806 eine Taktverdichtung und eine Ausweitung der Bedienzeiten in den Abendstunden erfolgen.

Nr. Ö 5e	Bezeichnung Linie 5 – "De	Bezeichnung Linie 5 – "Der regionale Querschlag"				741
Priorität Mittel	Umsetzbarkeit Hoch	Umsetzungszeitraum Kurz- bis mittelfristig	Akteure Kreis, OVG, BVG, Bezirk Reinickend	Stadt Hohen Neuendorf, Gemeinden (lorf	Glienicke/Nordbahn,	Mühlenbecker Land,
Ausgangslage	e			Ziel der Maßnahme		

Beschreibung

Hennigsdorf - Stolpe - Hohen Neuendorf - Schönfließ - Schildow - Mühlenbeck - Feldheim - Summt - Zühlsdorf

Abbildung 42: Linienführung der Linie 5



Quelle: Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende (www.openstreetmap.org)

- Regionale Ost-West-Verbindung von Hennigsdorf nach Zühlsdorf
- Lokale Direktverbindung zwischen Hohen Neuendorf und dem Mühlenbecker Land
- Verbesserte Erschließung von Großstückenfeld und Anbindung an das Versorgungszentrum Schildow
- Optimale Anschlüsse zur reaktivierten **Heidekrautbahn** in Schildow durch 30-Minuten-Taktschema
- Anschluss von/nach Wensickendorf in Zühlsdorf
- Grundtakt alle 60 Minuten als regionale Hauptlinie
- Verdichtung zum 30-Minuten-Takt zwischen Hennigsdorf und Summt

Eine Weiterführung nach Wandlitz wurde geprüft. Diese Verbindung weist aber für einen ganztägigen Linienverkehr keine ausreichende Nachfrage auf, da die Verbindung Mühlenbeck – Wandlitz künftig besser mit der Heidekrautbahn bedient wird. Zühlsdorf-Wandlitz kann besser durch ein On-Demand-Angebot bedient werden.

Nr.	Bezeichnung				Handlungsfelder	775
Ö 5f	Linie 6 – "Übe	r Venedig nach Velten"	ÖPNV			
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure			
Hoch	Hoch	Kurz- bis mittelfristig	Kreis, OVG, Gemeinden			
Ausgangslage				Ziel der Maßnahme		

Beschreibung

Velten – Pinnow – Birkenwerder

Abbildung 43: Linienführung der Linie 6



Quelle: Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende (www.openstreetmap.org)

- Regionale Ergänzungslinie
- Führung ins Ortszentrum statt nach Borgsdorf (Ersatz durch Linie 1)
- Verbesserte Anbindung aus Velten und Pinnow an das Ortszentrum und den Bahnhof Birkenwerder
- 60'-Takt mit Ausrichtung auf folgende Anschlüsse
 - o Birkenwerder: S 1 von/nach Oranienburg, S 8 von/nach Berlin, Regionalbahn zum BER und zu den anderen Buslinien
- Wendemöglichkeit in Birkenwerder ist zu prüfen (Schleifenfahrt östlich oder westlich des Bahnhofs oder Wendeschleife im Zusammenhang mit dem Bau des Regionalbahnsteigs und P+R-Ausbaus).

Nr.	Bezeichnung	ezeichnung			777
Ö 5g	Linie 7 – "Schnell von Hohen Neuendorf nach Tegel"			ÖPNV	
Priorität	Umsetzbarkeit Umsetzungszeitraum Akteure				
Gering	Hoch	Mittelfristig	Kreis, OVG, Gemeinden		
Ausgangslage		Ziel der Maßnahme			
Die Haushal	ltsbefragung hat gez	 Erhöhung der Attraktivit 	tät des ÖPNV		
Tegel beste	hen. Die meisten Pe	als Alternative zum Kfz-	Verkehr		
hen Neuend	lorf nach Tegel –inn				
bieten.	J				

-84 -

Beschreibung

Hohen Neuendorf - Stolpe - Tegel

- Schnellbus im Berufsverkehr
- Direkte Verbindung von Hohen Neuendorf nach Alt-Tegel mit Anschluss zur U6
- Verkürzung der Reisezeiten im Berufsverkehr zu den Arbeitsplätzen in Tegel und entlang der U6
- Durch Fahrweg über die Autobahn kann der Fahrzeugeinsatz reduziert werden
- Außerhalb des Berufsverkehrs besteht die Verbindung Hohen Neuendorf -Tegel mit der S-Bahn über Hermsdorf mit Umstieg zum Bus 125

30'-Takt von 6-9 und 15-19 Uhr.

Abbildung 44: Linienführung der Linie 7



Quelle: Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende (www.openstreetmap.org)

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	
Ö6	Flexible Zubr	Flexible Zubringersystems			
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Mittel	Gering	Kurz- bis mittelfristig	Gemeinden, Anbieter		
Ausgangslage	2			Ziel der Maßnahme	
traktives	n Aufbau von stark ÖPNV-Angebot ha n Takt auf allen B	Verbesserung deErhöhung der At als Alternative zu	traktivität des ÖPNV		

Beschreibung

Geeignete Bediengebiete sind Gebiete mit

- relativ geringer Siedlungsdichte, in denen sich normaler ÖPNV nicht lohnt
- flankierenden starke ÖPNV-Achsen, um die Zubringerfahrt kurz zu halten
- engen Straßen oder Stichstraßen, in denen eine Busbedienung nicht sinnvoll möglich ist

Im Projektgebiet wären solche Gebiete Bergfelde-Nord, Zühlsdorf sowie Teile von Birkenwerder.

Abbildung 45: Geeignete Bediengebiete für flexible Zubringersysteme

hebliche Erleichterung für mobilitätseingeschränkte Nutzergruppen bedeuten. Durch Digitalisierung und zukünftig

autonome Fahrzeuge kann eine Bündelung von Fahrtwünschen effizient abgewickelt werden.



Quelle: Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende (www.openstreetmap.org)

- Fahrten aus Bergfelde Nord zu den "Übergabepunkten" S-Bahn Bergfelde und Birkenwerder können durch das On-Demand-System erbracht werden
- In Birkenwerder kann der Waldfriedhof und der Ortsteil Briese mit dem On-Demand-Fahrzeug bedient werden.
- In Zühlsdorf sollte ein gemeindeübergreifendes On-Demand-Angebot mit Wandlitz eingeführt werden, das die Streusiedlungsbereiche an die Bahnhöfe der Heidekrautbahn anschließt und Verbindungen in das Ortszentrum Wandlitz als Versorgungsschwerpunkt schafft.
- Hiermit kann auch ein Anschluss zum PlusBus zwischen Bernau, Wandlitz und Oranienburg hergestellt werden.
- In Schwachlastzeiten kann der Linienverkehr in weiteren Siedlungsbereiche durch das On-Demand-Angebot ersetzt werden

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte	
Ö 5, I 1			
Kosten	Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung
€			0

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	
Ö7	Anforderungen	Anforderungen an das Tarifsystem aus Sicht der Umlandgemeinden			
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Gering	Gering	Mittelfristig	Kreis Oberhavel, VBB		

Das Projektgebiet befindet sich an der Grenze zu Berlin und damit an der Grenze zwischen den Tarifgebieten B und C. Das bedeutet nicht nur preislich eine Erhöhung für ein Einzelticket für den Tarifbereich ABC von 80 Cent im Vergleich zum Tarifbereich AB. Die VBB-Umweltkarten steigen von 86 Euro für den Tarifbereich AB auf 107 Euro für den Tarifbereich ABC. Für viele Einwohner:innen stellen die hohen Kosten für ein VBB-Ticket einen Grund mehr dar, das Auto auf dem täglichen Weg zur Arbeit zu nutzen, anstatt auf die Bahn umzusteigen.

Vor allem verringert die Tarifgrenze auch die Bereitschaft, Buslinien als Zubringer zu den Bahnhöfen zu nutzen, wenn diese noch im Tarifbereich B liegen, wie in Hermsdorf oder Frohnau.

Ziel der Maßnahme

- Attraktivierung des ÖPNV
- Verringerung des Parkdrucks in Frohnau/Hermsdorf durch P+R-Nutzer über die Tarifgrenze

Beschreibung

- Wünschenswert ist Aufnahme der Gemeinden in Tarifbereich B
- Hilfreich wäre auch die Verknüpfung eines ÖPNV Tickets mit flexiblen Zubringersystemen, Carsharing und (Lasten)Bikesharing, um deren Nutzung zu erleichtern

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen Ö 1-3, Ö5, I 1		Nächste Umsetzungsschritte		
Kosten	Fördermöglichkeiten		CO₂-Einsparung	
€€			+	

Nr. Ö 8	Bezeichnung Anschlusssich					
Priorität Hoch	Umsetzbarkeit Mittel	Umsetzungszeitraum Kurzfristig	Akteure OVG, S-Bahn GI		ÖPNV	
Information spätungen zungshem Ausstattur	attung von Haltest on von Fahrgästen o inkl. Umsteigemö omnissen und eine	tellen mit DFI-Anzeigen erm n über die nächsten Fahrgel öglichkeiten und trägt damit r Attraktivierung des ÖPNV n mit DFI-Anzeigen wird da	egenheiten und Ver- t zum Abbau von Nut- bei. Die begonnene	Ziel der Maßnahme • Förderung des ÖPNV		

Beschreibung

- Die Ausstattung mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen gehört in vielen Städten mittlerweile zur Grundausstattung des ÖPNV-Angebots. Langfristiges Ziel ist die Ausstattung aller Haltestellen im GMBH-Gebiet mit modernen DFI-Anzeigen. Kurzfristig ist zunächst eine Konzentration auf bedeutsame Verknüpfungspunkte bzw. Mobilitätsstationen (vgl. I 1+2) vorgesehen bzw. DFI-Light-Anzeigen an Haltestellen, deren Schilderaustausch zeitnah vorgesehen ist. Damit ergibt sich ein deutlicher Komfort-Gewinn für Fahrgäste, da diese mithilfe der Informationen, die auf dem Display angezeigt werden, einen schnellen Überblick über Abfahrten, und Umsteigemöglichkeiten erhalten.
- Digitale Anzeigen in Sichtbarkeit der Busfahrer an den Mobilitätsstationen ermöglicht es, Busse aufeinander warten zu lassen, um Umsteigebeziehungen zu erleichtern.
- Übersichtsanzeigen: Einsatz von statischen Informationsschildern für bedeutsame Haltestellen und Umsteigeknoten, die auch Informationen zu intermodalen Angeboten enthalten (Datenschnittstelle/-verknüpfung)
- Weitere Ausstattung der Bushaltestellen mit ausreichend dimensionierten Wartehäuschen und angemessenen Sitzmöglichkeiten.

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen Ö 1, Ö 5, I 1-4		 Nächste Umsetzungsschritte Entwicklung einer "DFI-Strategie" mit den Grundlagen für die Zusammenstellung der Rahmenbedingungen und Einsatzorte und zur Verfügung stehenden Techniken (Strom- oder Batteriebetrieb) bzw. in Frage kommenden Haltestellen 		
Kosten	Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung	
€			+	

Nr. Ö 9	Bezeichnung Busbeschleuniauna						775
			Aldanina	0.111			
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure				
Hoch	Mittel	Kurz- bis mittelfristig	Länder, Kreis, Gemeinden, ÖPNV-Unternehmen				

- Wartezeiten an Lichtsignalanlagen erhöhen die Reisezeit für die ÖPNV-Nutzenden und stellen einen Unsicherheitsfaktor für das Einhalten des Fahrplans dar. Im GMBH-Gebiet betrifft dies vor allem die Hauptverkehrszeiten und die sowieso schon stauanfälligen Bereiche entlang der B 96. Diese negativen Effekte für den ÖPNV werden sich bei einer Umsetzung der unter Ö 5 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Ausweitung des Busverkehrs noch weiter verstärken.
- Die Priorisierung von Busverkehren an Lichtsignalanlagen durch eine entsprechende Anmeldung des herannahenden Busses an einen Zentralrechner oder an der einzelnen Lichtsignalanlage und der darauffolgenden Schaltung einer Grünphase für den Bus ist in Deutschland inzwischen weit verbreitet und technisch grundsätzlich ausgereift.
- Der Einsatz von Busspuren kann ebenfalls, je nach den örtlichen Verhältnissen alleine oder in Kombination einer signaltechnischen Bevorzugung, eine geeignete Maßnahme zur Busbeschleunigung darstellen. Im Untersuchungsgebiet ist dies in den relevanten Bereichen jedoch i.d.R. aufgrund von Platzmangel kaum umzusetzen.

Ziel der Maßnahme

- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV als Alternative zum Kfz-Verkehr durch Steigerung der Verlässlichkeit/Fahrplantreue und Reduzierung der Reisezeiten
- (ggf. Reduzierung der öffentlichen Zuschüsse zum ÖPNV-Betrieb durch niedrigeren Fahrzeug- und Personaleinsatz)
- Als Nebeneffekt: Erneuerung der vorhandenen Lichtsignalanlagentechnik

Beschreibung

- Implementierung von Busbeschleunigungsmaßnahmen in den höher belasteten und stauanfälligen Bereichen entlang der B96 und B96a, dazu je nach den örtlichen Verhältnissen
- Buskaps als Regellösung bei der Anlage von Haltestellen
 - Ertüchtigung von Lichtsignalanlagen und ÖPNV-Fahrzeugen
 - Prüfung der Anlage einer Busschleuse im Bereich Hauptstraße vor dem Knotenpunkt an der Oranienburger Chaussee (s. I 1a)

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen Ö 5a-g	Nächste Umsetzungsschritte Analyse der Verlustzeiten auf den einzelnen bei Bedarf vertiefte Machbarkeitsuntersuchu	•
Kosten	Fördermöglichkeiten	CO ₂ -Einsparung

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR Integrierte Stadtentwicklung und Beteiligungsprozesse

KFZ-Verkehr



Nr.	Bezeichnung				Handlungsfelder	
K 1a	Optimierung des Verkehrsflusses: B96 Glienicke / Reinickendorf			KZF-Verkehr		
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure			
Sehr hoch	Hoch	Kurzfristig	Bezirk Reinickendorf, Autobahn GMBH, Glienicke/ Nordbahn, Berlin, LS Brandenburg			
Ausgangslage				Ziel der Maßnahme		

Beschreibung

- Optimierung Doppelknoten B96 / Hauptstraße und B96 / Fürstendamm / Schönfließer Straße (Spuraufteilung, Ampelsteuerung)
- Prüfung Zuflussdosierung B96 aus Richtung Hohen Neuendorf
- Detaillierte verkehrstechnische Betrachtung erforderlich

Abbildung 46: Pförtnerampeln zur Zuflussdosierung



Quelle: Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende (www.openstreetmap.org)

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte	
Kosten	Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung
			0



Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	
K 1b	B 96a Schönfließ	}		KZF-Verkehr	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Hoch	Hoch	Kurzfristig	Autobahn GMBH, Mühlenbecker Land, LS Brandenburg		

In dem Ortsteil Schönfließ des Mühlenbecker Landes kreuzen sich die B 96a und die L 30, wodurch zwei Knotenpunkte entstehen: der Knotenpunkt an der Dorfstraße/ Schildower Chaussee und der Knotenpunkt Schildower Chaussee/ Mühlenbecker Chaussee. Hier kommt es zu den Hauptverkehrszeiten häufig zu längeren Staus, vor allem an der LSA Dorfstraße/ Schildower Straße durch rechtsabbiegende Kfz. Dies führt zu einer Verringerung der Aufenthaltsqualität sowie zu Abgas- und Lärmbelastungen für die Anwohner:innen.

Ziel der Maßnahme

- Entlastung des Ortskerns Schönfließ vom Kfz-Verkehr
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Förderung des Radverkehrs

Beschreibung

- Option 1: Optimierung der vorhandenen LSA-Steuerung für eine Verkürzung der Stauzeiten
- Option 2: Untersuchung, inwiefern Pförtnerampeln an den Ortseingängen den Knotenpunkt Dorfstraße/ Schildower Chaussee entlasten können. Der Vorteil von Pförtnerampeln wäre, dass durch eine Steuerung der Verkehrsflüsse an den Ortsgrenzen der Verkehrsfluss in der Ortsdurchfahrt flüssig bleibt und die Knotenpunkte innerorts nicht überlastet werden. Ein etwaiger Rückstau würde in unkritische Bereiche außerorts verlagert. Zudem könnte für den Fuß- und Radverkehr eine sichere Ouerung im Bereich Schildower Chaussee/ Feldweg geschaffen werden. Dort stoßen zwei regionale Hauptrouten aus dem Radverkehrskonzept aufeinander. Es gilt bei der Untersuchung ebenfalls zu beachten, inwiefern der geplante Bau einer Rettungswache am westlichen Ortsrand inkl. einer Warnampel sowie die geplante Fahrradstraße im Summter Weg die Einrichtung von Pförtnerampeln beeinflussen würden.

Abbildung 47: Maßnahmenidee Pförtnerampeln in Schönfließ



Quelle: Kartengrundlage: © Google Earth

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte	
Kosten	Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung



- 91 -14.03.2022

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	
K 2a	Erhöhung der Ve	erträglichkeit des KFZ-Verk	cehrs im Hauptstraßennetz innerorts	KZF-Verkehr	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Hoch	Mittel	Kurz- bis mittelfristig	Kreis, Gemeinden		

An Hauptverkehrsstraßen im Bereich von Schulen, Kindergärten oder Alten- und Pflegeheimen ist im IVK-Gebiet bereits Tempo 30 vorgeschrieben. Außerdem gibt es auf der Hauptstraße in Glienicke/Nordbahn sowie in der Schönfließer Straße von der B 96 bis zur Kreuzung vor dem S-Bahnhof in Hohen Neuendorf und in der Bahnhofstraße in Mühlenbeck auch schon längere Abschnitte mit Tempo 30. Eine Erweiterung dieser Regelung auf andere/ weitere Straßenabschnitte oder sogar als Pilotprojekt flächendeckend innerhalb der Gemeinden wurde in der Bürgerbeteiligung vielfach gefordert. Tempo 30 reduziert die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem Kfz-Verkehr und dem Radverkehr und erhöht das Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität für den nicht-motorisierten Individualverkehr. Jedoch kann laut StVO eine streckenbezogene Temporeduzierung innerorts auf Hauptverkehrsstraßen nur eingeführt werden, wenn diese "aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs" "zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit", "zum Schutz vor Lärm und Abgasen" oder bei Straßenschäden notwendig ist. Es gilt also zu prüfen, inwiefern Tempo 30 – ggf. auch unter zukünftig veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen – auf weitere Strecken ausgeweitet werden kann.

Ziel der Maßnahme

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Beschreibung

Tempo 30 in Hohen Neuendorf:

- (Nachts) B 96 sowie Kurt-Tucholsky-Straße (L 171)
- Durchgehend auf L 171 Schönfließer Straße
- Goethestraße (Niederheide)
- Briesestraße in Bergfelde zw. B96a und Helmut-Just-Straße
- B96a in Bergfelde innerorts

Tempo 30 in Glienicke/Nordbahn:

- Hauptstraße und Karl-Liebknecht-Straße
- Hattwichstraße
- Schönfließer Straße
- Märkische Allee

Tempo 30 in Birkenwerder:

- Hauptstraße B96
- Clara-Zetkin-Str. B96a

Tempo 30 im Mühlenbecker Land:

- Dorfstraße in Schönfließ
- Dauerhaft innerorts in Mühlenbeck
- Mühlenbecker Straße in Schildow
- Dorfstraße in Zühlsdorf

Perspektivisch

- flächendeckend Tempo 30
- Lkw-Durchfahrtsverbot nachts

-92-14.03.2022

Interkommunales Verkehrskonzept Niederbarnimer Fließlandschaft Glienicke - Mühlenbecker Land - Birkenwerder - Hohen Neuendorf

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR und Beteiligungsprozesse

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte	
Kosten	Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung
€			+

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	
K 2b	Erhöhung der Verträglichkeit des KFZ-Verkehrs im Hauptstraßennetz außerorts		KZF-Verkehr		
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure	-	
Mittel	Mittel	Kurzfristig	Kreis, Land, Gemeinden		

Auf vielen Streckenabschnitten außerorts zwischen den vier Projektgemeinden gibt es keine Geschwindigkeitsbeschränkungen, d.h. der Kfz-Verkehr darf dort mit 100 km/h entlangfahren. Zu nennen wäre z.B. die B 96a zwischen Bergfelde und Schönfließ, L 21 zwischen der Abzweigung der L 211 und Zühlslake oder auch die L 30 zwischen Glienicke/Nordbahn und Schönfließ. Diese Streckenabschnitte sind ohnehin relativ kurz, sodass eine Geschwindigkeitsbeschränkung keinen zeitlichen Nachteil erwirkt. Vor dem Hintergrund einer erhöhten Sicherheit und Schadstoffminimierung erscheint eine grundsätzliche Geschwindigkeitsreduzierung zwischen den Gemeinden als sinnvoll.

Ziel der Maßnahme

- Erhöhung der Verkehrssicherheit außerorts
- Verringerung des CO₂-Ausstoßes

Beschreibung

Einführung einer flächendeckenden Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h außerorts zwischen den Projektgemeinden und Ortsteilen. Einzige Ausnahme bildet die L 211 zwischen Summt und Oranienburg. Hier wäre aufgrund des

längeren Streckenabschnitts durch unbesiedeltes waldiges Gebiet Tempo 70 nur schwer durchzusetzen.

Sind auf Abschnitten bereits Temporeduzierungen auf weniger als 70km/h vorhanden, so bleiben diese bestehen.

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte	
Kosten	Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung
0			0

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	
К 3	Verkehrsberuhig	ung		KZF-Verkehr	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Hoch	Mittel	Kurz- bis Mittelfristig	Gemeinden		

Das Nebennetz der vier Projektgemeinden besteht hauptsächlich aus flächendeckenden Tempo 30-Zonen und vereinzelten verkehrsberuhigten Bereichen. Im Rahmen der Bürger:innenbeteiligung wurde jedoch häufig und in allen Gemeinden thematisiert, dass sich Kfz-Fahrer:innen nicht an diese Vorgabe halten und die zulässige Geschwindigkeit überschreiten. Das führt zu Sicherheitsrisiken und Konflikten mit im Mischverkehr fahrenden Fahrrädern oder auch mit guerenden Fußgängern. Hier bedarf es weiterer Maßnahmen, die eine Reduzierung der Geschwindigkeiten induzieren.

Aber auch auf Hauptverkehrsstraßen helfen bauliche Maßnahmen dabei, die Geschwindigkeiten einzuhalten. Dies gilt vor allem für Ortseinfahrten oder längere gerade Streckenabschnitten wie z.B. der B 96 in Hohen Neuendorf und Birkenwerder.

Ziel der Maßnahme

- Erhöhung der Verkehrssicher-
- Erhöhung der Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs

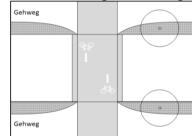
Beschreibung

- Teilaufpflasterungen und Plateaupflasterungen in Erschließungsstraßen
 - o Anheben des Fahrbahnbelags als einfache Plateaupflasterung oder geteilte Plateaupflasterung
 - auch im Zusammenhang mit guerenden bevorrechtigten Anlagen für Rad- und/oder Fußgängerverkehr als durchgängige Aufpflasterung
- Versätze mit oder ohne Insel

Für Geschwindigkeitsdämpfungen am Ortseingang:

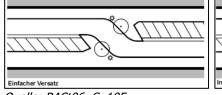
- Geschwindigkeitstrichter (schrittweise Absenkung auf 70km/h und 50km/h im Vorfeld)
- Mittelinseln mit beidseitigem Versatz

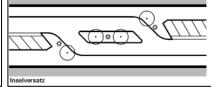
Abbildung 48: Aufpflasterung bei bevorrechtigtem Radweg



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 49: Versätze mit und ohne Insel





Quelle: RASt06; S. 105

Innerorts:

- Wiederkehrende geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen alle 100 bis 150m
- An verkehrssicherheitsbedeutsamen Stellen (z.B. Bahnhofsbereich) Anhebungen der Fahrbahn (Belange des Linienbusverkehrs sind zu beachten)

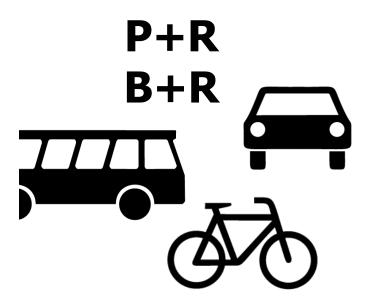
GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR Integretationschaftentwicklung

und Beteiligungsprozesse

- Busbuchten nur in Ausnahmefällen, Busse halten am Fahrbahnrand oder in Buskaps (Ausnahme: Endhaltestellen oder Schulbushaltestellen)
- Versätze mit Mittelinseln
- Ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte	
FR 2-4			
Kosten	Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung
€			0

5. **Inter- und Multimodalität**



Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	P+R 🗸 👝
I 1	Weiterentwicklu	ng der Bahnhöfe zu interm	nodalen Mobilitätsstationen	Inter- + Multimodalität	B+R
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
s. I1a-k	s. I1a-k	s. I1a-k			

Die S- und Regionalbahnen bilden das Rückgrat der Mobilität in dem GMBH-Gebiet. Damit diese noch stärker genutzt werden, ist neben einer Taktverdichtung, die in den Maßnahmenblättern Ö 1 bereits benannt wurde, auch eine bessere Erreichbarkeit der Bahnhöfe mit dem Umweltbund und auch Kfz-Verkehr erforderlich. Alle Hinderungsgründe, die die verschiedenen Bewohner des GMBH-Gebietes haben könnten, um nicht mit der Bahn zu fahren, sollten möglichst minimiert werden. Ausreichende und attraktive Fahrradabstellplätze und eine Abstimmung der Buszubringerlinien mit den Fahrtzeiten der S-Bahn sind da als Beispiel auf jeden Fall notwendig. Auch P+R sollte in Maßen und geordnet möglich sein für Fahrgäste, die nicht auf Fahrrad oder Bus zurückgreifen können.

Ziel der Maßnahme

- Erhöhung der Erreichbarkeiten und Attraktivität der Bahnhöfe
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV als Alternative zum Kfz-Verkehr
- Förderung des Radverkehrs

Beschreibung

Auch wenn es nicht explizit in den folgenden Maßnahmenblätter erwähnt wird, sollten an jedem Bahnhof die folgenden Anforderungen erfüllt/beachtet werden:

Anforderungen an B+R-Anlagen

- Klare Wegeführung zum Bahnhof und den Abstellmöglichkeiten (inkl. Beschilderung)
- Ausreichende Menge qualitativ hochwertiger und leicht bedienbarer Abstellmöglichkeiten
- Abstand laut Empfehlung ADFC bei Hoch-/Tiefeinstellung: 50cm (bei "nur Tiefeinstellung": 70cm)
- Witterungsschutz
- (Teilweise) diebstahlgeschützt
- Angebote zum Abstellen von Lastenrädern, Rädern mit Anhänger oder (E-)Motorrollern
- Teilweise E-Lademöglichkeiten
- Bei Fahrradboxen: Kombination mit Reservierung, um Platz zu garantieren

• Luft-/Reparaturstationen als Standard an jedem Bahnhof

Buszubringer (s. Maßnahmenblätter Ö 5, Ö 6, Ö 8)

- Abstimmung auf Fahrtzeiten des SPNV
- Regelmäßige Bedienung, klare Routen
- Attraktive Haltestellen in guter Sichtbarkeit zum Bahnhof
- Ggf. alternative Bedienformen, wenn Buslinien nicht wirtschaftlich möglich

P+R

- Ausreichend Angebote bereitstellen, wenn Buszubringerverkehr nicht möglich ist
- Sonst da sehr platz- und kostenintensiv (nur) als ergänzendes Angebot zu B+R und Bus
- Bei erhöhtem Parkdruck in umliegenden Wohngebieten, ggf. Parkraumbewirtschaftung und/oder Erweiterung P+R

Kiss+Ride

• Kiss+Ride-Zonen sollten an allen Bahnhöfen vorhanden sein

Car- und Bike-Sharing

 Gemeinsames Konzept mit allen Projektgemeinden (s. Maßnahmenblätter I 3 und I 4)

Anforderungen an Bahnhöfe

- Barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen und Zubringerdiensten
- Bei Rolltreppen und Fahrstühlen: regelmäßige Wartung und Reparatur
- Fahrstühle ausreichend dimensionieren für (Lasten-)Fahrräder/Anhänger
- Witterungs- und Windschutz
- Verhindern von Angsträumen
- Dynamische Fahrtanzeige (auch an größeren B+R-Anlagen, P+R-Platz, Bushaltestellen), Fahrtanzeigen auch am Bahnhof für den Busverkehr
- Einrichtung von WLAN-Hotspots
- Ggf. weitere Serviceeinrichtungen (auch im Bahnhofsumfeld)

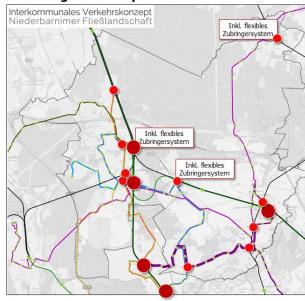
Die Abbildung 50 zeigt die Standorte, die zu großen oder kleinen Mobilitätsstationen – den sogenannten Mobilpunkten oder Mobilpunktehen – weiterentwickelt werden sollten. Größere Mobilitätsstationen befinden sich an gut frequentierten Bahnhöfen. Dies sind die Bahnhöfe Birkenwerder, Hohen Neuendorf, Mühlenbeck-Mönchmühle, Frohnau und Hermsdorf.

Die folgenden Angebote sollten an den Mobilpunkten bereitgestellt werden:

- Personalbesetzte Informations- und Serviceeinrichtung
- Hochwertige B+R-Anlagen mit zusätzlichen Serviceangeboten
- P+R-Angebot und Car- + Bikesharing-Station
- Witterungsgeschützter Wartebereich mit Sitzgelegenheiten
- Versorgungsangebot in der unmittelbaren Umgebung
- WLAN-Hotspot; Dynamische Fahrgastinformation

Kleinere Bahnhöfe oder wichtige Umsteigehalte-

Abbildung 50: Konzept der Mobilitätsstationen



Quelle: Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende (www.openstreetmap.org)

stellen der neuen Buslinien sollten zu Mobilpünktchen ausgebaut werden. Vgl. dazu Maßnahmenblatt I 2.

Einzelne Maßnahmen je Bahnhof werden in den folgenden Maßnahmenblättern I 1a-k erläutert.

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte	
Ö 1, Ö 5-9, I 2- 4			
Kosten	Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung
€€€			++

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	P+R 🕳 👝
I 1a	S-Bahnhof Hohe	n Neuendorf		Inter- + Multimodalität	B+R
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Sehr hoch	Mittel	Kurzfristig			

Der S-Bahnhof Hohen Neuendorf liegt relativ zentral an der Schönfließer Straße und wird von den S-Bahnlinien S 1 und S 8 jeweils im 20-Minuten-Takt angefahren. Der Bahnsteig ist entweder über eine Treppe oder einen Fahrstuhl erreichbar. Es gibt einen P+R-Platz mit 77 Stellplätzen sowie zwei Standorte mit überdachten B+R-Anlagen mit 216 Stellplätzen am Bahnhofsvorplatz und 144 Stellplätzen am Müllheimer Platz. Außerdem halten die Buslinie 809 mit Anbindungen an Stolpe und Bergfelde/ Schönfließ sowie die Buslinie 822 mit Anbindung an die Niederheide am Bahnhof.

Probleme am Bahnhof bestehen nach eigenen Untersuchungen vor allem in der hohen Quote an Fahrraddiebstählen sowie einem ungenügenden Fahrtenangebot der Zubringerbuslinien.

Ziel der Maßnahme

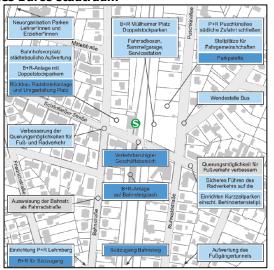
- Verbesserung des Zubringerbusange-
- Erweiterung der P+R- und B+R-Kapazitäten
- Erhöhung des Diebstahlschutzes der Fahrradabstellanlagen
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs für Fußgänger und Radfahrer

Beschreibung

Das Planungsbüro stadtraum hat bereits 2020 ein umfangreiches Verkehrskonzept für den Bahnhofsbereich erarbeitet, welches eine Reihe von Maßnahmen zur Erweiterung der P+R- und B+R-Kapazitäten, eine Wendestelle für den Bus sowie zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer behandelt. Eine Übersicht der Maßnahmen des Büros Stadtraum ist in Abbildung 51 dargestellt.

Vor allem die Einrichtung eines neuen Südzugangs zum Bahnsteig würde aus unserer Sicht eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs für die südlichen Stadtbereiche, Stolpe und neue Wohngebiete nördlich des Hohen Neuendorfer Wegs (L171) bedeuten. Die Errichtung von B+R-Stellplätzen am neuen Zugang sind dabei dringend erforderlich, ggf. in der Form eines Fahrradparkhauses.

Abbildung 51: Übersicht der Maßnahmenideen des Büros stadtraum



Quelle: Büro stadtraum: Mobilitätskonzept S-Bahnhot Hohen Neuendorf und Umgebung; Berlin Juni 2020

Insgesamt ist die Erhöhung der B+R-Kapazitäten am Bahnhof dringend erforderlich. Das Büro stadtraum kam nach eigenen Berechnungen auf den Bedarf von insgesamt 747 B+R-Stellplätzen im Jahr 2030. Berücksichtigt wurde dabei eine Steigerung der Radverkehrsnutzung um den Faktor 1,7, den die infraVelo für die Berechnung der B+R-Nachfrage an Bahnhöfen in Berlin verwendet hat.

Ein besonderes Augenmerk sollte auf den Diebstahlschutz gelegt werden. Die Errichtung von Fahrradboxen, einem bewachten Fahrradparkhaus am Südzugang oder die Einführung von umzäunten Sammelgaragen (z.B. auf dem Bahnsteigdach) mit Transponderschloss wären denkbar.

Nr.	Regionalbahnhof Hohen Neuendorf-West			Handlungsfelder	P+R B+R
I 1b				Inter- + Multimodalität	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Hoch	Mittel	Kurzfristig			

Der Regionalbahnhof Hohen Neuendorf-West der Regionalbahnlinie RB 20 befindet sich am Ende der Birkenwerderstraße mit einem versteckten Zugang um das sich in privater Hand befindliche Bahnhofsgebäude herum. P+R findet im Straßenraum statt. Für B+R gibt es keine attraktiven Abstellmöglichkeiten, sondern nur auf dem Bahnsteig einen nicht überdachten Fahrradständer mit 17 Vorderradhaltern. Und schließlich ist der Bahnhof nur mangelhaft durch die Buslinie 822 Niederheide – Bahnhof Hohen Neuendorf über die ca. 200m entfernte Bushaltestelle "Friedhof" angeschlossen. Im Maßnahmenblatt Ö 4 wird die Empfehlung beschrieben, den Regionalbahnhof Hohen Neuendorf-West in Richtung Zentrum zu verschieben. Dies würde zu einer sehr viel besseren Anbindung und Erschließung des Bahnhofes führen. Falls diese Verlegung des Bahnhofs nicht erfolgen kann, sind Maßnahmen am bestehenden Standort erforderlich, um den Bahnhof Hohen Neuendorf-West zu attraktivieren.

Ziel der Maßnahme

- Verbesserung des Zubringerbusange-
- Erweiterung der P+R- und B+R-Kapazitäten
- Erhöhung des Diebstahlschutzes der Fahrradabstellanlagen
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs für Fußgänger und Radfahrer

Beschreibung

Erweiterung B+R-Anlagen: An dem jetzigen Standort wurden insgesamt max. 15 abgestellte Räder gezählt. Inkl. "Corona-Faktor" von 40 % sowie einem Zuwachsfaktor von 1,7 bis zum Jahr 2030 ergibt sich ein Bedarf von 43 Fahrradständern. Mit etwas Puffer aufgrund der Verdichtung des Regionalbahntaktes empfehlen wir bei Beibehaltung des jetzigen Standortes:

- Bau einer überdachten B+R-Anlage für mindestens 40 Fahrräder ggf. als Doppelstockparker
- Bau von abschließbaren Fahrradboxen ca. 10 Stück

Wird der Bahnhof verlegt und vergrößert sich dadurch das Einzugsgebiet aufgrund der Siedlungsentwicklung um den Wasserturm, so erhöht sich auch der Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten.

P+R: Aufgrund der Lage wäre am jetzigen Standort der Bau von P+R-Stellplätzen

nur schwer realisierbar. Bei Verschiebung des Bahnhofs wäre mehr Fläche für einen P+R-Platz vorhanden. Aufgrund der zentrumsnahen Lage, einer besseren Erschließung durch die neue Buslinie Ö 5a sowie der Stärkung von B+R sollte die Kapazität aber möglichst begrenzt werden.

Zuwegung: Am jetzigen Standort ist bereits im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt festgehalten worden, einen neuen Zugang zum Bahnsteig am Ende der Birkenwerderstraße zu errichten, um den Bahnhof kenntlicher zu machen und den Zugang zum Bahnsteig zu erleichtern (Ouelle: Büro stadtraum, VEP 2015).

Eine Überquerung bzw. Unterführung der Bahnlinie für Fußgänger und Radfahrer:innen als Verbindung der Birkenwerderstraße mit der Jägerstraße ist Bestandteil des Radverkehrskonzepts und damit unabhängig vom Standort des Bahnhofs Hohen Neuendorf – West. Ggf. (bei Beibehaltung des jetzigen Standortes) erhöht sich der Einzugsbereich für den Bahnhof.

Nr.	Bezeichnung		Handlungsfelder	P+R B+R	
I 1c	S- und Regional	bahnhof Birkenwerder	Inter- + Multimodalität		
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Hoch	Mittel	Mittelfristig			

Der Bahnhof Birkenwerder befindet sich an der B 96a. Durch das historische Bahnhofsgebäude ist der Bahnsteig über eine Treppe oder barrierefrei mit einem Fahrstuhl erreichbar. Die S-Bahnen S 1 und S 8 sowie die Regionalbahn RB 20 halten an dieser Station. Es gibt derzeit keinen P+R-Platz und P+R findet im Straßenraum statt. Es wurden kürzlich neue B+R-Anlagen errichtet. Im unmittelbaren Umfeld um den Bahnhof gibt es 5 verschiedene B+R-Anlagen mit insgesamt 304 Stellplätzen, von denen 190 überdacht sind. Einen Buszubringer gibt es in Birkenwerder gar nicht. Es fährt lediglich von Montag bis Donnerstag 3x am Tag ein Shuttle-Bus vom Krankenhaus zum S- und Regionalbahnhof.

Geplant ist die Errichtung eines eigenständigen Regionalbahnsteigs und möglicherweise dem zusätzlichen Halt der Regionalbahnlinie RB12 sowie der neuen Linie RB32 zum Flughafen BER, wodurch sich das SPNV-Angebot in Birkenwerder stark verbessern wird.

Ziel der Maßnahme

- Verbesserung des Zubringerbusangebots
- Erweiterung der P+R- und B+R-Kapazitäten
- Erhöhung des Diebstahlschutzes der Fahrradabstellanlagen
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs für Fußgänger und Radfahrer

Beschreibung

Zuwegung

Die Planungen zur Umgestaltung des Bahnhofs Birkenwerder und dem Regionalbahnsteig sind noch in den Anfängen. Geplant ist ggf. die Errichtung eines neuen Zugangs zum Bahnsteig im nördlichen Drittel des Bahnsteigs (Ouelle: Oranienburger Generalanzeiger 3.2.21: "Bahn will Bahnhofsgebäude in Birkenwerder verkaufen", von Jürgen Liebezeit).

Diese Zuwegung sollte die Gemeinde gleich als Fußgänger- und Radfahrerverbindung von der Ethel-und-Julius-Rosenberg-Straße zur Straße Am Quast nutzen können. Dadurch wird eine Alternative zu der unter Denkmalschutz stehenden Rote Brücke für den Radverkehr geschaffen.

Erweiterung B+R-Anlagen

Es wurden insgesamt max. 221 abgestellte Räder gezählt. Inkl. Corona-Faktor von 40% sowie einem Zuwachs von 70% bis zum Jahr 2030 ergibt sich ein Bedarf von 600 bis 650 Fahrradständern. Es fehlen also mindestens 300

Stellplätze. Weiterhin steigt der Bedarf mit der Angebotsverbesserung im SPNV sowie den weiteren Planungen der Gemeinde, am Bahnhof eine Fläche für den Einzelhandel bereitzustellen. Letzteres führt zu einer Vermischung von B+R und Einkaufsverkehr. Aus diesem Grunde wird der zukünftige Bedarf als sehr viel höher eingeschätzt.

Durch die neue Zuwegung zum Bahnsteig können neue Flächen auf der Ostseite der Bahngleise genutzt werden. Hier könnte ein Fahrradparkhaus mit zwei Ebenen errichtet werden, dessen untere Ebene über den Straßenraum und obere Ebene über die Brücke erreichbar wäre. Die Kapazität dieses Fahrradparkhauses müsste noch genau bestimmt werden. Wichtig ist die Möglichkeit von diebstahlgeschützten Abstellmöglichkeiten sowie Abstellmöglichkeiten für Lastenräder oder Anhänger.

Als Alternative zum Bau eines Fahrradparkhauses könnten Fahrradabstellplätze auf dem Bahnsteigdach mit Zugang von der Brücke aus errichtet werden. Beim Bau einer neuen Überdachung könnte dies gleich berücksichtigt

werden. Diebstahlschutz könnte durch Fahrradboxen oder eine Umzäunung der Abstellanlagen erreicht werden.

P+R

Auch für P+R entsteht neuer Bedarf durch das zusätzliche SPNV-Angebot. Ausreichend Flächen hierfür wären auf dem Bahngelände östlich der Bahngleise vorhanden. Um eine Dauernutzung des P+R-Platzes von Flughafenreisenden oder eine zu große KFZ-Anziehungskraft zu verhindern, sollte die Einführung einer Kostenpflicht oder einer zeitlichen Begrenzung der erlaubten Parkdauer überprüft werden. Hierbei muss aber die Gefahr eines Ausweichens der P+R-Nutzung auf den Straßenraum in angrenzenden Wohngebieten beachtet werden.

Abbildung 52: Maßnahmenideen Bahnhof Birkenwerder



Quelle: Kartengrundlage: Google Earth

Nr.	Bezeichnung S-Bahnhof Borgsdorf			Handlungsfelder	P+R B+R
I 1d				Inter- + Multimodalität	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Hoch	Mittel	Mittelfristig			

Der Bahnhof Borgsdorf befindet sich an einem mit Vollschranken gesicherten Bahnübergang an der Bahnhofstraße. Die S-Bahnlinie S 1 verkehrt hier im 20-Minuten-Takt. Fußgänger haben nur bei offener Schranke die Möglichkeit, den Bahnsteig barrierefrei über einen Zugang mittig der Gleise zu erreichen. Ansonsten gibt es einen Zugang über eine Brücke parallel zur Bahnstraße, die beidseitig über Treppen erreichbar ist.

Einen offiziellen P+R-Platz gibt es nicht, aber es sind viele Stellplätze im Straßenraum in der Berliner Straße, Friedensallee oder Hirschallee vorhanden. Für B+R gibt es insgesamt 136 überdachte Plätze, von denen sich die meisten westlich der Gleise befinden. Viele Fahrräder werden trotz freier Kapazitäten wild an Zäunen und Laternen abgestellt.

Einen Buszubringer gibt es nicht im eigentlichen Sinne, da die Linie 816 nur sehr selten und unregelmäßig verkehrt.

Ziel der Maßnahme

- Erweiterung der B+R-Kapazitäten
- Erhöhung des Diebstahlschutzes der Fahrradabstellanlagen
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnsteigs für Fußgänger und Radfah-

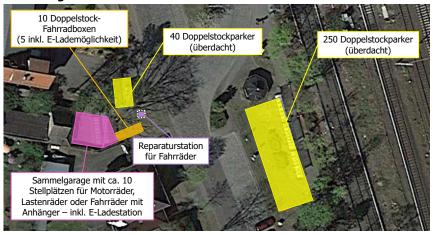
Beschreibung

Erweiterung B+R-Anlagen

Es wurden insgesamt max. 130 abgestellte Räder gezählt. Inkl. Corona-Faktor von 40 % sowie einem Zuwachs von 70 % bis zum Jahr 2030 ergibt sich ein Bedarf von 350 bis 400 Fahrradständern. Es fehlen also etwa 250 Stellplätze. Mit etwas Puffer aufgrund der Verdichtung des S-Bahntaktes empfehlen wir:

- Aufstockung und Erweiterung der vorhandenen B+R-Anlagen durch Doppelstockparker, v.a. westlich der Bahn
- Schaffung von diebstahlgeschützten Abstellmöglichkeiten in Form von Fahrradboxen
- Aufstellung einer Sammelgarage für Diebstahlschutz und Fahrräder in Sondergrößen

Abbildung 53: Maßnahmenideen B+R



Quelle: Kartengrundlage: Google Earth



- 105 -14.03.2022

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR Integriere Stadtentwicklung

und Beteiligungsprozesse

Zuwegung

Für einen barrierefreien Zugang zum Bahnsteig auch bei geschlossenen Schranken sollte untersucht werden, inwiefern Rampen zur Brücke und von der Brücke auf den Bahnsteig realisierbar sind. Dazu zählt auch die Möglichkeit einer Verschiebung des Bahnsteigs nach Norden, damit der Durchrutschweg ausreicht.

Um Stauzeiten aufgrund geschlossener Schranken zu minimieren, sollte geprüft werden, ob eine signaltechnische Anpassung möglich wäre und die Schließzeiten während des S-Bahnhaltes noch verkürzt werden können.

Nr.	Bezeichnung		Handlungsfelder	P+R 🗸 👝	
I 1e	S-Bahnhof Be	rgfelde	Inter- + Multimodalität	B+R	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Gering	Mittel	Kurzfristig			

Der Bahnhof Bergfelde ist von der Brückenstraße und der Ahornallee jeweils über Rampen auf eine Brücke über die Gleise erreichbar. Es gibt einen Fahrstuhl sowie Treppen von der Brücke auf den Bahnsteig. Derzeit gibt es einige Stellplätze für P+R im Straßenraum in der Brückenstraße sowie insgesamt 160 überdachte B+R-Stellplätze, davon 120 nördlich der Bahnlinie und 40 südlich. Der Bus 809 verbindet den Bahnhof mit den südlich gelegenen Wohngebieten und Schönfließ.

In Bergfelde besteht die Planung für den Neubau einer P+R- und B+R-Anlage nördlich der Rampe auf Seite der Brückenstraße. Aufgrund des Neubaus von Wohnungen im direkten Umfeld des Bahnhofs sowie dem Bau eines Sportparks in Schönfließ besteht laut Klimaschutzbericht "Verknüpfungsstelle Bergfelde – Neubau einer P+R- und B+R-Anlage" ein Bedarf von 127 Pkw-Stellplätzen, von denen 74 für den Sportpark geplant sind. Auch der Bedarf für P+R wird laut des Berichtes aufgrund eines erhöhten Pendleraufkommens weiter steigen. Durch ein Zulassen aller Nutzungen soll die Auslastung des geplanten Parkhauses erhöht werden. Gleiches gilt für B+R. Geplant ist eine Sammelschließanlage für 50 Fahrräder und 6 Lastenräder innerhalb der Anlage sowie 19 neue Fahrradbügel für 38 Fahrräder weiter südlich.

Ziel der Maßnahme

- Verbesserung des Zubringerbusangebots
- Erweiterung der P+R- und B+R-Kapazitäten
- Erhöhung des Diebstahlschutzes der Fahrradabstellanlagen

Beschreibung

Erweiterung B+R-Anlagen

Bei der B+R-Erhebung wurden insgesamt max. 103 abgestellte Räder gezählt. Inkl. Corona-Faktor von 40% sowie einem Zuwachs von 70% bis zum Jahr 2030 ergibt sich ein Bedarf von rund 300 Fahrradständern. Es fehlen also 140 Stellplätze. Die aktuellen Planungen aus dem Klimaschutzbericht bringen 94 neue Stellplätze und reduzieren den Bedarf auf ca. 50 Stellplätze. Mit etwas Puffer aufgrund der Verdichtung des S-Bahntaktes empfehlen wir die Erweiterung der vorhandenen B+R-Anlagen erst einmal südlich der Bahnlinie durch Doppelstockparker. Bei Bedarf könnte auch die Anlage nördlich der Bahn und westlich der Brücke durch Doppelstockparker aufgestockt werden. Dadurch würden 118 weitere Stellplätze geschaffen werden.



Abbildung 54: Planungen zur P+R-Anlage Quelle: B-Plan Nr. 48, Stadt Hohen Neuendorf

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	P+R 🗸 👝
I 1f	S-Bahnhof Schö	nfließ	Inter- + Multimodalität	B+R Ø⁵	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Gering	Mittel	Mittel- bis langfristig			

Der S-Bahnhof Schönfließ liegt abseits der besiedelten Gebiete und Hauptverkehrsstraßen auf der freien Fläche zwischen Bergfelde und Schönfließ an einer Zufahrtsstraße, die vom Summter Weg abgeht. Es gibt mehrere Kfz-Stellplätze am Zugang zum Bahnsteig sowie entlang der Zufahrtsstraße. Für B+R gibt es insgesamt 30 Stellplätze, von denen 16 überdacht sind. Einen Buszubringer gibt es nicht.

Der Bahnsteig ist nicht barrierefrei erreichbar, sondern nur über Treppen vom Parkplatz auf eine Brücke über die Gleise und wieder hinab auf den Bahnsteig.

Ziel der Maßnahme

- Erweiterung der P+R- und B+R-Kapazitäten
- Erhöhung des Diebstahlschutzes der Fahrradabstellanlagen
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs für Fußgänger und Radfahrer

Beschreibung

Erweiterung B+R-Anlagen

Bei der B+R-Erhebung wurden insgesamt max. 10 abgestellte Räder gezählt. Inkl. Corona-Faktor von 40% sowie einem Zuwachs von 70% bis zum Jahr 2030 ergibt sich ein Bedarf von 25 bis 30 Fahrradständern. Damit wäre der Bedarf mit der vorhandenen Abstellanlage bereits gedeckt. Bei einer verstärkten Siedlungsentwicklung einhergehend mit einer Taktverdichtung der S8, wie im Maßnahmensteckbrief Ö 1b gefordert, erhöht sich der Bedarf langfristig. Aufgrund der abgeschiedenen Lage des Bahnhofs empfehlen wir die Errichtung von diebstahlgeschützten Abstellmöglichkeiten in Form von Fahrradboxen. Auch sollten diebstahlgeschützte Abstellmöglichkeiten für Lastenräder o.ä. errichtet werden.

P+R

Da am Bahnhof Schönfließ die Anbindung an einen Buszubringer unwirtschaftlich ist – zumindest solange keine weitere Siedlungsentwicklung stattgefunden

hat, sollte hier ein Ausbau der P+R-Stellplätze stattfinden. Hier wäre die Idee, die vorhandenen Längsparkplätze entlang der Erschließungsstraße in Senkrechtparkplätze umzuwandeln. Dazu müsste nur wenig Fläche dazugekauft werden und die vorhandenen Stellplätze auf der Zufahrtsstraße könnten verdoppelt werden.

Zuwegung

Die meisten Fahrgäste, die aus Schönfließ zum Bahnhof zu Fuß oder auch mit dem Fahrrad kommen, nutzen nicht den Summter Weg, da dies häufig einen Umweg bedeuten würde, sondern laufen oder fahren gerade über das Feld. Davon zeugt auch ein gut sichtbarer Trampelpfad. Für eine Verbesserung der Erreichbarkeit sollte dieser Weg offiziell als Fußweg (ggf. mit Freigabe für den Radverkehr) ausgebaut werden.

Wichtig ist auch die Herstellung eines barrierefreien Zugangs zum Bahnsteig. Ob dieser durch Rampen oder als Reisendenübergang erstellt werden sollte, gilt es weiter zu untersuchen.

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	P+R 🛱 👝
I 1g	S-Bahnhof Mühl	enbeck-Mönchmühle		Inter- + Multimodalität	B+R
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Hoch	Mittel	Kurzfristig			

Der S-Bahnhof Mühlenbeck-Mönchmühle der S 8 befindet sich etwas abseits vom Zentrum Mühlenbeck an der Kastanienallee. Er verfügt über einen P+R-Platz mit 73 Stellplätzen. Zusätzlich parken viele Pendler auch im Straßenraum. Es gibt zwei B+R-Anlagen mit insgesamt 196 überdachten Stellplätzen, von denen vor allem die Anlage an der Kastanienallee voll ausgelastet ist. Die zweite Anlage befindet sich auf der Rückseite des P+R-Platzes uns ist einerseits etwas schlechter zu erreichen und andererseits auch etwas versteckter gelegen, weshalb hier der Sicherheitsaspekt vielleicht bei der (etwas) geringeren Nutzung eine Rolle spielt. Die Buslinie 806 in Richtung Schildow und Zühlsdorf sowie die Ringlinie 810 Richtung Schönfließ, Glienicke und Schildow dienen dem Bahnhof als Zubringer.

Der Bahnsteig ist über eine Rampe von der Seite der Kastanienallee sowie über eine Treppe vom P+R-Platz aus zu erreichen.

Geplant ist die Errichtung einer P+R- und B+R-Anlage mit ca. 238 Kfz-Stellplätzen im Split-Level-System mit 4 bzw. 3 Geschossen. Die Zufahrt erfolgt von der Straße Am Fließ. In den angrenzenden Wohngebieten wird es eine Parkraumbewirtschaftung geben, um das Parken im Straßenraum zu verhindern. Für Kiss+Ride werden gesonderte Stellflächen ausgewiesen. Die Flächen für B+R befinden sich ebenerdig in der Nähe des Bahnwalls mit Zugängen von der Kastanienallee und der Straße Am Fließ. Geplant sind insgesamt 461 Stellplätze, davon 390 Stellplätze in Doppelstockparkern, 40 diebstahlgeschützte Fahrradboxen, 20 Stellplätze an Anlehnbügeln sowie 11 Stellplätze für Lastenräder.

Ziel der Maßnahme

- Erweiterung der P+R- und B+R-Kapazitäten
- Erhöhung des Diebstahlschutzes der Fahrradabstellanlagen
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs für Fußgänger und Radfahrer

Beschreibung

Erweiterung B+R-Anlagen

Bei der B+R-Erhebung wurden insgesamt max. 188 abgestellte Räder gezählt. Inkl. Corona-Faktor von 40% sowie einem Zuwachs von 70% bis zum Jahr 2030 ergibt sich ein Bedarf von 500 bis 550 Fahrradständern. Geplant sind im Parkhaus bisher die Errichtung von insgesamt 461 B+R-Stellplätzen. Die fehlenden 50 bis 100 Stellplätze könnten in der Form von Fahrradboxen auf Kfz-Stellplätzen innerhalb des Parkhauses errichtet werden, falls nach Fertigstellung festgestellt würde, dass das Parkhaus nicht voll ausgelastet ist.

Eine andere Möglichkeit wäre der Austausch der Fahrradbügel in Doppelstockparker und die Aufstellung von doppelstöckigen Fahrradboxen. Damit wären 60 weitere Abstellmöglichkeiten geschaffen.

Zuwegung

Aus Großstückenfeld ist der Bahnhof heute über einen Pfad zu erreichen. Radfahrende aus Großstückenfeld können die Verbindung über die L21 und den Mühlenring auf die Kastanienallee nutzen. Fußgänger aus Großstückenfeld werden jedoch immer die Direktverbindung nehmen. Für eine Verbesserung der fußläufigen Anbindung Großstückenfelds an die S-Bahn wäre ein Ausbau

des momentan genutzten Trampelpfads erforderlich. Zudem ist in jedem Fall eine Lösung für die Überquerung der Heidekrautbahngleise aus Richtung Großstückenfeld erforderlich, um nach der Reaktivierung ein wildes

Überschreiten der Gleise im schlecht einsehbaren Bereich der Unterquerung des Außenrings zu verhindern.

- 110 -

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	P+R 🚐 👝
I 1h	Regionalbahnho	f Zühlsdorf		Inter- + Multimodalität	B+R
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Gering	Mittel	Langfristig			

Der Heidekrautbahnhof Zühlsdorf befindet sich an der Bahnhofstraße. Ein nicht voll ausgelasteter P+R-Platz mit 20 Stellplätzen befindet sich auf dem Bahnhofsvorplatz. Auch gibt es neuere überdachte B+R-Anlagen mit 17 bzw. 12 Stellplätzen. Ein weiterer Fahrradständer mit 6 Vorderradhaltern befindet sich ebenfalls in dem Bereich, der jedoch auch zu der dort befindlichen Lokalität gehören kann. Die B+R-Anlagen werden stark von Schulkindern genutzt, die nicht mit der Bahn, sondern mit dem Bus weiter in Richtung Mühlenbeck fahren.

Die Buslinie 806 hat am Bahnhof Zühlsdorf seine Endstation und fährt von dort stündlich in Richtung Summt, Mühlenbeck, Schildow und Glienicke.

Ziel der Maßnahme

- Erweiterung der B+R-Kapazitäten
- Erhöhung des Diebstahlschutzes der Fahrradabstellanlagen
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs für Fußgänger und Radfahrer

Beschreibung

Erweiterung B+R-Anlagen

Bei der B+R-Erhebung wurden insgesamt max. 28 abgestellte Räder gezählt. Inkl. Corona-Faktor von 40% sowie einem Zuwachs von 70% bis zum Jahr 2030 ergibt sich ein Bedarf von 75 bis 90 Fahrradständern. Es fehlen also ca. 40 Stellplätze. Da viele (Grund-)Schulkinder die Abstellanlagen nutzen, ist die Aufstellung von Doppelstockanlagen nicht empfehlenswert. Es sollten also weitere Flächen für neue zusätzliche Anlagen gefunden werden. Da der Bahnhof

relativ einsam gelegen ist, sollten teilweise auch diebstahlgeschützte Stellplätze errichtet werden.

Zuwegung

Für eine Verbesserung der Anbindung Seefelds an den Bahnhof sollte der stra-Benunabhängiger Weg östlich der Gleise attraktiviert werden.

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	P+R 🗸 👝
I 1i	S-Bahnhof Frohr	nau		Inter- + Multimodalität	B+R
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Hoch	Mittel	Kurz- bis mittelfristig			

Der S-Bahnhof Frohnau (wie auch der S-Bahnhof Hermsdorf) befindet sich nicht innerhalb des Projektgebietes, doch wird er vor allem von Glienicker Bürger:innen sowie auch von Hohen Neuendorfer:innen genutzt. Um den Bahnhof herum befindet sich eine 3h-Parkzone, die montags bis freitags von 8 bis 20 Uhr und samstags von 8 bis 14 Uhr gilt. Innerhalb dieser Zeiten ist daher P+R vor allem für Berufspendler:innen am Bahnhof fast nicht möglich, sondern es müssen längere Wege in Kauf genommen werden. Der Anteil der Fahrgäste, die mit dem Kfz zum Bahnhof Frohnau kommen, ist dadurch von allen untersuchten Bahnhöfen am geringsten.

Für B+R gibt es ein offizielles B+R-Parkhaus mit 58 sowie 22 weiteren vorgelagerten Stellplätzen. Eine Vielzahl von weiteren Stellplätzen befinden sich im Straßenraum. Hier findet aber eine Mischnutzung zwischen B+R, Einkauf/Versorgung und Freizeit statt. Es besteht eine hohe Auslastung der Fahrradabstellanlagen.

In Richtung Glienicke fährt der Bus 806 zur Hauptverkehrszeit alle 20 Minuten in beide Richtungen. In Richtung Hohen Neuendorf gibt es nur die Buslinie 125, die nicht ganz bis Hohen Neuendorf aber alle 20 Minuten bis zur Invalidensiedlung fährt. Dann gibt es noch die Linie 220, die den Bahnhof mit den Wohngebieten zwischen Frohnau und Hermsdorf verbindet und nicht für das Projektgebiet von Bedeutung ist.

Ziel der Maßnahme

- Erweiterung der B+R-Kapazitäten
- Erhöhung des Diebstahlschutzes der Fahrradabstellanlagen
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs für Fußgänger und Radfahrer

Beschreibung

Das interkommunale Verkehrskonzept empfiehlt für den S-Bahnhof Frohnau die Schaffung von weiteren B+R-Abstellmöglichkeiten, um die Fahrradnutzung von Glienicker:innen nach Frohnau zu stärken. Es sollte dabei auch auf Abstellmöglichkeiten für Lastenräder und einen höheren Diebstahlschutz geachtet werden.

Weiterhin wäre ein südlicher Zugang zum Bahnsteig von der Burgfrauenstraße aus zu empfehlen. Dies würde den Weg von Glienicker:innen, die über den Fürstendamm zum S-Bahnhof Frohnau fahren, verkürzen. Außerdem könnte

durch die Errichtung von B+R-Stellplätzen auch an diesem südlichen Zugang, der Platzmangel für neue B+R-Plätze rund um das Bahnhofsgebäude entschärft werden.

Schließlich setzt sich der Bürgerverein Frohnau für die Einführung eines bedarfsgesteuerten Bussystems "Mobil in Frohnau" ein. Hier würden wir eine Erweiterung des Bediengebietes bis nach Glienicke empfehlen, um auch die Gebiete besser an den Bahnhof anzuschließen, die außerhalb der Einzugsbereiche der Zubringerbuslinien liegen, und so die Zahl der Kfz in Frohnau zu reduzieren.

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	P+R 🗸 👝
I 1j	S-Bahnhof Herm	sdorf		Inter- + Multimodalität	B+R
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Hoch	Mittel	Kurz- bis mittelfristig			

Auch der S-Bahnhof Hermsdorf liegt außerhalb des Projektgebietes. Eine Untersuchung der Herkunftsorte der Fahrgäste hat aber ergeben, dass 22 % aus Glienicke kommen und 7 % aus dem Mühlenbecker Land. Von diesen 29 % nutzen 33 % die Zubringerbuslinien 806 und 809 zum Bahnhof, 35 % fahren mit dem Fahrrad und 24 % nehmen den eigenen Pkw. Die restlichen 8 % sind Pkw-Mitfahrer.

Rund um den Bahnhof Hermsdorf gibt es zwar auch eine 3h-Parkzone wie in Frohnau, jedoch gibt es zusätzlich einen P+R-Parkplatz mit 80 Stellplätzen, der von der Regelung ausgenommen ist. Bei der P+R-Erhebung hat sich gezeigt, dass der P+R-Platz voll ausgelastet war.

Insgesamt gibt es am Bahnhof Hermsdorf 290 Fahrradstellplätze an 5 Standorten. Die meisten B+R-Anlagen sind nicht überdacht, abgesehen von einem Teil der Stellplätze auf dem P+R-Platz, Gerade diese Anlage auf dem P+R-Platz wird kaum angenommen und verfügte bei der B+R-Erhebung zu jedem Zeitpunkt über freie Kapazitäten. Ganz im Gegensatz zu den übrigen Stellplätzen rund um das Bahnhofsgebäude. Diese waren voll ausgelastet.

Die Buslinie 806 fährt alle 20 Minuten in Richtung Schildow. Die Linie 809 fährt früh morgens im Abstand von 20 bzw. 40 Minuten und ab 8:00 Uhr morgens stündlich in Richtung Glienicke, Schönfließ und Bergfelde.

Ziel der Maßnahme

- Erweiterung der B+R-Kapazitäten
- Erhöhung des Diebstahlschutzes der Fahrradabstellanlagen

Beschreibung

Für den Bahnhof Hermsdorf empfiehlt das interkommunale Verkehrskonzept eine bessere Nutzung der Flächen für B+R auf dem P+R-Platz. Hier müssen attraktivere Lösungen gefunden werden, um die Nutzung zu erhöhen. Vor allem der Aspekt Diebstahlschutz ist in dieser abgeschiedenen Lage von hoher Bedeutung. Möglichkeiten wären hier die Errichtung eines automatischen oder bewachten Fahrradparkhauses, die Aufstellung von Fahrradboxen oder eine abschließbare Sammelgarage, in der auch Lastenräder untergestellt werden können.

Außerdem muss bis zum Jahr 2030 die Kapazität von B+R erhöht werden. Bei der B+R-Erhebung wurden insgesamt max. 195 abgestellte Räder gezählt. Inkl. Corona-Faktor von 40% sowie einem Zuwachs von 70% bis zum Jahr 2030 ergibt sich ein Bedarf von 500 bis 600 Fahrradständern. Es fehlen also mindestens 200 Stellplätze.

Und schließlich sollte der Wartebereich der Zubringerbuslinien aufgewertet werden. Es wäre z.B. ein größerer Unterstand und weitere Sitzgelegenheiten wünschenswert.

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	P+R 📮 👝
I 1k	Die neuen Heide	krautbahnhöfe		Inter- + Multimodalität	B+R
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Sehr hoch	Mittel	Kurzfristig			

Im Zuge der Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn erhält das Mühlenbecker Land drei neue Bahnhöfe. An den Bahnhöfen Mühlenbeck, Schildow-Mönchmühle sowie Schildow wird zukünftig die Heidekrautbahn von Schönwalde nach Berlin-Pankow und Wilhelmsruh sowie später bis nach Berlin-Gesundbrunnen innerhalb des Mühlenbecker Lands halten. Die Gruppe Planwerk hat den Entwurf der Heidekrautbahnhöfe für die Gemeinde durchgeführt.

Ziel der Maßnahme

- Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs für Fußgänger und Radfahrer
- Förderung des Radverkehrs
- Bessere Verknüpfung Buszubringer

Beschreibung

• Aus Sicht des interkommunalen Verkehrskonzepts sind bei der weiteren Planung folgende Punkte zu beachten:

Planungen Gruppe Planwerk	Anmerkungen GGR
P+R-Parkhaus am Bahnhof Mühlenbeck	← evtl. erstmal nur Fläche vorhalten
Fahrradparkhäuser an allen Bahnhöfen	 ← Plätze zum Abstellen von Lastenrädern ermöglichen ← (teilweise) Diebstahlschutz ermöglichen
Verbesserung der Zuwegung	 ← ausreichende Breiten für Fußgänger UND Radfahrer ← weitere Zuwegung zum BHF Mühlenbeck von Woltersdorfer Str. ← neue Einbahnstraße In den Ruthen für Radfahrer in Gegenrichtung freigeben ← Querungsmöglichkeiten
Kiss+Ride-Plätze an allen Bahnhöfen	
Bushaltestellen an allen Bahnhöfen	 ← am BHF Mühlenbeck Verschieben der vorhandenen Bushaltestelle in der Hermann-Grüneberg-Straße näher an den Bahnhof (Kastanienallee) ← am BHF Schildow-Mönchmühle zusätzliche Haltestelle auf L21 ← BHF Schildow Sicherstellen attraktiver Umsteigemöglichkeiten zum Bus

Nr.	Bezeichnung				Handlungsfelder	
I 2	Ausbau von I punkte	Bahnhöfen und ausgewä	ählten Bushaltestellen als intermodale V	erknüpfungs-	Inter- + Multimodalität	P+R B+R ♣
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure			
Gering	Hoch	Mittelfristig	Gemeinden, Kreis, OVG, Private			
Ausgangslage	9			Ziel der Maßnahme		
			nüpfungspunkte. Das neue Busliniennetz nnen einzelne Haltestellen an Bedeutung	Erhöhung de Kfz-Verkehr	er Attraktivität des ÖPNV als	Alternativ zum
und sollte	en analog zu den E	Bahnhöfen als intermodale '	Verknüpfungspunkte aufgewertet werden.	Ausbau der modale Weg	Kapazitäten und Serviceang geketten	ebote für inter-
					igerung der Verknüpfungspu h zentrale Orte	unkte auch als

Kleine, nicht personalbesetzte Mobilitätsstationen (vgl. I 1 "Mobilpünktchen") an kleineren Bahnhöfen, Umsteigepunkten zwischen Buslinien bzw. zwischen Bus und flexiblen Bedienungsformen (s. Maßnahmen Ö 5, Ö 6) mit

Basisservice- und -informationsangeboten, wie

- Witterungsgeschützte kleinere Bike+Ride-Station
- Witterungsgeschützter Wartebereich mit Sitzgelegenheiten
- Möglichst in der Nähe von ggf. vorhandenen Versorgungseinrichtungen

- o Umfangreicheres Informationsangebot; WLAN-Hotspot; perspektivisch dynamische Fahrgastinformation
- Potenzielle Standorte: Neben den Bahnhöfen Bergfelde, Borgsdorf, Zühlsdorf und den neuen Heidekrautbahnhöfen wären z.B. Rathausplatz Birkenwerder, B96/ Schönfließer Straße Hohen Neuendorf, Hauptstraße/ Märkische Allee Glienicke mögliche Standorte.

•			
Wechselwirkungen zu ander	ren Maßnahmen	Nächste Umsetzungsschritte	
Ö 5, I 1			
Kosten	Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung
€€	Explizite Förderung von Mobilst	ationen durch die Kommunalrichtlinie	+

Nr.	Bezeichnung				Handlungsfelder	P+R 🖀 👝
I 3	Gemeinsames El	ektro-Carsharing-Konzept			Inter- + Multimodalität	P+R B+R
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure			
Mittel	Mittel	Kurzfristig	Gemeinden, Vere	eine, Anbieter		
sind allerd Gründung meinden h Beschreibung Alle vier entwicke gen für schaftlic tenzial f Eine mö werden.	it es im IVK-Gebiet no dings gemacht worder eines Carsharing-Ver haben bereits erste Ge Gemeinden sollten si eln (ggf. mit den Nach die Gewinnung eines ch getragenen Angebo für Stationen und effiz igliche Anschubfinanzi	ch keine Carsharing-Angeboten: In Hohen Neuendorf gibt esteins und die Stadtverwaltungerespräche mit Carsharing-Anbien ch zusammentun und gemeinscharkommunen): D.h. gemein Anbieters und die Entstehung ots für die vier Gemeinden, dar ienter/ rentabler für Bertreiber erung könnte so auch gemein inanziellen Verantwortung	Initiativen zur en der GMBH-Ge- etern geführt. sam ein Konzept same Bemühun- eines privatwirt- durch mehr Po- r.	 Koordination durch Mobilitätsma Bereitstellen von Stellplätzen in Fuhrpark der Gemeinden integr Kombination mit Elektromobilitä Einbeziehung von barrierefreien 	zentraler Lage ieren it	ung)
Wechselwirku	ngen zu anderen Maßnahmen			 Nächste Umsetzungsschritte Sondierungsgespräche mit Wohr Kooperationspartnern Vertiefte Prüfung der Gründung → Wie viele Interessierte gibt es Prüfung von Fördermöglichkeiter Wirtschaftlichkeitsberechnung/Fi 	eines Vereins/Genossensch ? n	
Kosten		Fördermöglichkeiten				CO ₂ -Einsparung
€						+

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	P+R 🛱 👝
I 4	Gemeinsames B	ikesharing-Konzept (inkl.	E-Bikes und Lastenräder)	Inter- + Multimodalität	P+R B+R
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Mittel	Hoch	Kurzfristig			
testellen r	g ist ein Angebot "fü nit den unmittelbar u nd Bewohnerinnen de	mliegenden Zielen. Das bedeu	erstützt eine bessere Vernetzung der Bahnhöfe/Bushaltet, dass Bikesharing weniger ein Angebot für die Bedern vielmehr für Touristik und Gäste oder auch für Ein-	 Ziel der Maßnahme Förderung des Radverk Stärkung des ÖPNV Verringerung des Kfz-V 	
den stattfi Mitteln – e form www	nden. Der ADFC hat ein Leih-Lastenrad zu v.fLotte-Berlin.de rese	bereits für Hohen Neuendorf - r kostenlosen allgemeinen Ver erviert werden und ist an der A	, Kfz-Fahrten zu verringern, die nur aus Transportgrün- - finanziert aus Spendengeldern und eigenen privaten fügung angeschafft. Es kann tageweise über die Platt- Apotheke am S-Bahnhof Hohen Neuendorf stationiert. en über die gleiche Plattform. Letzteres wurde als Maß-		

Bikesharing an allen Bahnhöfen als Angebot für Touristik und Gäste

nahme aus dem Bürgerhaushalt umgesetzt und vom Land gefördert.

- Lastenradsharing mit Standorten in verdichteten Wohngebieten und an Standorten des Einzelhandels in zentraler Lage (Bauhaus, Pflanzen Kölle, Ortszentren...)
- Kombination mit Elektromobilität bei Bikesharing für eine Erweiterung des Einzugsbereichs, bei Lastenbikesharing als Standard
- Möglich wäre auch die Integration von E-Scootern

- Kooperation mit Anbieter, die in Berlin/ Nachbarkreisen tätig sind: z.B. vorhandene free-floating-Leihradsysteme der Berliner Innenstadt (in Berliner Randbezirken und Umland aber als stationäre Systeme an festen Standorten), die bereits (E-)Lastenbikes in ihr System übernommen haben; möglich wäre auch eine Kombination aus Carsharing und (Lasten)Bikesharing, wie es im Landkreis Barnim existiert (BarShare).
- Schaffung von 20-30 Standorten in dichter besiedelten Bereichen

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte	
Kosten	Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung
€			0

Nr.	Bezeichnung		Handlungsfelder	P+R 🚟 👝
I 5	Verbesserung o	ler Fahrradmitnahme in Bahn/	Bus Inter- + Multimodalität	P+R B+R
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure	
Gering	Mittel	Mittelfristig	VBB, OVG	
Ausgangslage Die Fahrra	dmitnahme in der S	-Bahn erleichtert nicht nur die Fah	ziel der Maßnahme t zum Startbahnhof, sondern hilft auch bei der Zie- • Erleichterung der Fo	ahrradmitnahme

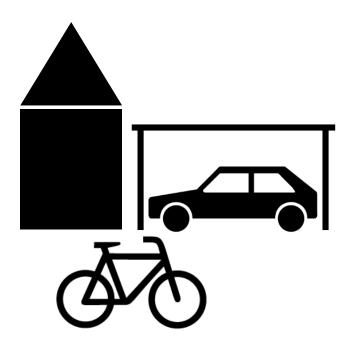
• Taktverdichtung. Durch eine Taktverdichtung der S- und Regionalbahnen verringert sich die Fahrgastzahl in den einzelnen Abteilen und schafft Raum für die Mitnahme von Fahrrädern (s. Ö 1).

im Abonnement besitzt, muss stets dran denken, jeden Monat zusätzlich das Fahrradticket zu kaufen.

- Abonnement: Die Einführung eines Fahrradmonatsabonnement erleichtert den Ticketkauf. Es wäre auch eine Kombination von Fahrradticket mit VBB-Umweltkarten denkbar.
- Fahrradmitnahme in Bussen: Die neuen Buslinien innerhalb des Projektgebietes sollten eine Fahrradmitnahme ebenfalls möglich machen. Es wäre die Ausstattung der Busse mit Fahrradträgern am Heck denkbar, um die Kapazitäten zu erweitern.

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen Ö 1, Ö 5, Ö 6, Ö 7		Nächste Umsetzungsschritte	
Kosten	Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung
0			0

Mobilitätsmanagement 6.



Nr.	Bezeichnung				Handlungsfelder	/•• \ ▲
M 1	Fortsetzung und	l Intensivierung der interk	ommunalen Kooperation		Mobilitätsmanagement	
Priorität	Umsetzbarkeit Umsetzungszeitraum Akteure					
Sehr hoch	Hoch	Kurz- bis langfristig, Dauer- aufgabe	Gemeinden			
Ausgangslage				Ziel der Maßnahme		
	 Verkehrsprobleme und zukünftige Mobilitätsentwicklung werden in der Region nur ge- meindeübergreifend lösbar bzw. gestaltbar sein. 				rkommunalen Kooperation nterstützung bei der Umsetzu	ıng gemein-
• Mit dem Arbeitskreis Niederbarnimer Fließlandschaft gibt es bereits eine Möglichkeit, Probleme und Projekte interkommunal zu besprechen und anzugehen. Doch handelt es			deübergreifender Ma	ßnahmen		

Schaffung einer Stelle für eine:n interkommunale:n Mobilitätsmanager:in oder für ein Mobilitätsmanagement-Team

allem auch spezifische verkehrsplanerischer Fachkenntnisse umfassen.

sich dabei zwar um regelmäßige aber nur punktuelle Treffen. Es existiert bisher kein Akteur bzw. keine Institution, die sich kontinuierlich um die interkommunale Koopera-

• Hierfür bedarf es entsprechender Ressourcen, die neben den Netzwerktätigkeiten vor

• Zentrale:r Ansprechpartner:in und Schnittstelle

tion und die Umsetzung des IVK kümmert.

- Gemeinsame Planung und Förderanträge für gemeindeübergreifende Maßnahmen
- Initiierung und Koordinierung von interkommunalen Maßnahmen (z.B. Mobilitätsmanagement, CarSharing, Elektromobililtät)

• Koordinierung gemeinsame "Lobbyarbeit" gegenüber Kreis, Land, Berlin

Darüber hinaus:

Fortsetzung der interkommunalen Kooperation mit Vertreter:innen aus Politik und Verwaltung z.B. im Arbeitskreis Niederbarnimer Fließlandschaft und gemeindeübergreifende Sitzungen der "Verkehrsausschüsse", insb. auch mit dem Ziel, die gemeinsame "Lobbyarbeit" ggü. Kreis, Land und Berlin voranzubringen.

			-	
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			Nächste Umsetzungsschritte	
Kosten		Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung
€		Netzwerkförderung im Rahmen der Kommuna	lrichtlinie über 3 Jahre möglich	++



Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	7.9 \ A
M 2	Schulisches Mobilitätsmanagement			Mobilitätsmanagement	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Hoch	Hoch	Kurzfristig	Gemeinden, Schulen, Polizei		

Infrastrukturelle bzw. betriebliche Maßnahmen sind oftmals sehr aufwändig und mit hohen Kosten verbunden und sind zum Teil auch nur eingeschränkt nachhaltig wirksam. Wie zahlreiche Forschungsvorhaben und erfolgreich umgesetzte Projekte zeigen, kann dagegen mit Maßnahmen des Mobilitätsmanagements eine nachhaltige Veränderung des Verkehrsverhaltens und damit eine effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur erreicht werden. Hilfsmittel hierzu sind vor allem Informations- und Beratungsangebote sowie eine verbesserte Koordination alternativer Verkehrsangebote zum Kfz-Verkehr. Ansatzpunkt ist dabei die wissenschaftliche Erkenntnis, dass das individuelle Mobilitätsverhalten der Bevölkerung sehr stark durch Routinen geprägt ist. Erfolgreiche Ansatzpunkte für Veränderungen sind daher vor allem biographische Veränderungen bei den einzelnen Personen.

Im GMBH-Untersuchungsraum sind bisher nur einzelne Ansätze aus dem Bereich des Mobilitätsmanagements umgesetzt worden (z.B. Teilnahme beim Stadtradeln).

Ziel der Maßnahme

- Nachhaltige Beeinflussung der Verkehrsnachfrage, der Verkehrsmittelwahl sowie die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur zur stärkeren Nutzung der Alternativen zum Kfz-Verkehr
- Effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und der bestehenden Angebote
- Damit Reduzierung der negativen Folgewirkungen des Kfz-Verkehrs (Stau, Lärm- und Luftschadstoff-, Klimagasemissionen)
- Stärkung der eigenständigen Mobilität von Personengruppen, die nicht oder nicht mehr über einen eigenen Pkw verfügen.

Beschreibung

Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements zielen vor allem darauf ab, die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen unter besonderer Berücksichtigung der Aspekte Sicherheit und Gesundheit zu fördern. Dabei sollen u.a. attraktive Alternativen zu Elterntaxis aufgezeigt werden. Mögliche Komponenten eines schulischen Mobilitätsmanagements in den GMBH-Kommunen könnten sein:

- Sichere Schulwege
- Schulwegplaner/Routenplaner

- Ausreichende und überdachte Fahrrad-/Rollerabstellanlagen an Schulen
- Bessere und neue Buslinienverbindungen
- Bündeln von KFZ-Fahrten durch Förderung von Fahrgemeinschaften
- Sonstiges:
 - Fahrradreparatur als Schüler AG
 - Aktionen, Projekte, Wettbewerbe

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte	
FR 1-9, Ö 1-10, I 1-5, M 5			
Kosten	Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung
€	BMVI-Förderung "Betriebliches Mobilitätsmana	gement"	+
	ggf. Förderungen ausgehend vom neuen Natio	nalen Radverkehrsplan 3.0	

Nr.	Bezeichnung					Handlungsfelder	7.3 \
М 3	Wohnstandortm	Wohnstandortmobilitätsmanagement				Mobilitätsmanagement	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure				
Mittel	Hoch	Kurzfristig, Daueraufgabe	Gemeinden, Vern	niet	er		
Mittel Hoch Kurzfristig, Daueraufgabe Gemeinden, Vern Ausgangslage In den GMBH-Gemeinden gibt es jährlich ca. 3.500 Zuzügler. Außerdem sind in Hohen Neuendorf, Birkenwerder und dem Mühlenbecker Land neue Wohnprojekte geplant, wodurch auch in Zukunft diese Entwicklung nicht abbrechen wird. Hier besteht die Möglichkeit durch entsprechende Angebote und Informationen, die Mobilität der Neubürger:innen positiv zu beeinflussen.			Zie	Nachhaltige Beeinflussung der Ve sowie die Nutzung der Verkehrsir ternativen zum Kfz-Verkehr Effizientere Nutzung der vorhand Angebote Damit Reduzierung der negativer Lärm- und Luftschadstoff-, Klima Stärkung der eigenständigen Mol oder nicht mehr über einen eiger	nfrastruktur zur stärkeren Ni enen Infrastruktur und der n Folgewirkungen des Kfz-Ve gasemissionen) pilität von Personengruppen	utzung der Albestehenden erkehrs (Stau,	

Das wohnstandortbezogene Mobilitätsmanagement zielt insbesondere auf Zuziehende und Umziehenden ab, die aufgrund ihrer mit dem Umzug einhergehenden Veränderungen der Lebenssituation besonders empfänglich für Informationen, Veränderungen und das Ausprobieren neuer Angebote und Dienstleistungen sind. Mögliche Bausteine sind:

- Neubürger:innenmarketing (Informationsangebote, Testangebote z.B. VBB-Monatsticket, kostenloses E-Bike für einen begrenzten Zeitraum)
- Förderung von nachbarschaftlichen Fahrgemeinschaften (Portal evtl. mit App oder Aufstellung von "Mitnahmebänken")

- Förderung von Mischgebieten • Ausreichend sichere und überdachte Fahrradabstellplätze (inkl. E-Lademög-
- Bereitstellen von Kfz-Stellplätzen mit E-Lademöglichkeiten
- Änderung der Stellplatzsatzung bei größeren Wohnbauprojekten, wenn Alternativlösungen getroffen werden (z.B. hochwertige Fahrradabstellanlagen, Mieterticket, Carsharing-Angebote)

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen	Nächste Umsetzungsschritte
FR 1-9, Ö 1-10, I 1-5, M 5	

lichkeiten)

Kosten	Fördermöglichkeiten	CO ₂ -Einsparung
€	BMVI-Förderung "Betriebliches Mobilitätsmanagement"	+
	ggf. Förderungen ausgehend vom neuen Nationalen Radverkehrsplan 3.0	

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	(3.5)
M 4	Betriebliches M	obilitätsmanagement		Mobilitätsmanagement	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Gerina	Hoch	Kurzfristig, Daueraufgabe	Betriebe, Wirtschaftsförderung, Busunternehmen		

Im Projektgebiet sind kaum große Arbeitgeber vorhanden, weshalb die Wirksamkeit eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Großen und Ganzen nur begrenzt sein kann. Nichtsdestotrotz können auch kleinere Betriebe ihren Mitarbeiter:innen Angebote unterbreiten, die deren Mobilität positiv beeinflussen. Das steigert die Zufriedenheit der Mitarbeiter:innen und die verkehrlichen und umweltförderlichen Effekte summieren sich ja auch.

Ziel der Maßnahme

- Nachhaltige Beeinflussung der Verkehrsnachfrage, der Verkehrsmittelwahl sowie die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur zur stärkeren Nutzung der Alternativen zum Kfz-Verkehr
- Effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und der bestehenden Angebote
- Damit Reduzierung der negativen Folgewirkungen des Kfz-Verkehrs (Stau, Lärm- und Luftschadstoff-, Klimagasemissionen)

Beschreibung

Das betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Mobilität sowohl der Beschäftigten auf dem Weg von/zur Arbeitsstelle als auch für den Wirtschaftsverkehr, d.h. für die Wege und Transporte im Rahmen der unternehmerischen bzw. verwaltungsseitigen Tätigkeiten. Dabei können gezielt auch Win-Win-Situationen bspw. bei der Einsparung von Stellplätzen für Mitarbeitende, der Gesundheitsförderung der Mitarbeitenden, einer effizienteren Fuhrparkausstattung und -nutzung erreicht werden. Bestandteile können sein:

- Anreize zum Fahrradfahren:
 - o Ausreichend sichere und überdachte Fahrradabstellplätze (inkl. E-Lademöglichkeiten)
 - Einrichtung von Duschen/Umkleidemöglichkeiten/Schließfächern
 - Firmeneigene Fahrräder für Kurzstrecken oder Möglichkeit für Ride+Bike

- Job(elektro)rad
- Jahreskarte für (zukünftige) Fahrradparkhäuser am Bahnhof (auch am Wohnort)
- Wartungs-/Reparaturservice für Fahrräder auf Firmengelände
- Aktionen/Wettbewerbe z.B. Stadtradeln oder firmeninterne Wettbewerbe
- Stärkung der ÖPNV-Nutzung der Mitarbeiter:
 - Verbesserung des Busangebots
 - Zuschuss zum VBB-Abo auch zur VBB-Fahrradmonatskarte, für bessere Auslastung der ÖPNV-Kapazitäten
- Förderung von Fahrgemeinschaften (Portal evtl. mit App)
- E-Lademöglichkeiten auf Firmengelände
- Flotten- und Fuhrparkmanagement

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen FR 1-9, Ö 1-10, I 1-5, M 5		Nächste Umsetzungsschritte	
Kosten €	Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung +

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	/₹ ₹\
M 5	Kampagnen / Ö	ffentlichkeitsarbeit		Mobilitätsmanagement	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Mittel	Hoch	Kurzfristig, Daueraufgabe	Gemeinden, VBB, S-Bahn, Busbetreiber, Kreis, Wirtschabande	aftsförderung, private Initiat	iven und Ver-

Eine Beeinflussung des Verkehrsverhaltens mit dem Ziel der stärkeren Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln zum Kfz-Verkehr kann nur mit kontinuierlichen und aktiven Informationen und Anreizen erreicht werden. Gerade Maßnahmen des Mobilitätsmanagements aber auch die Förderung von Intermodalität (vgl. Maßnahmen M 2-4, I 1 bis I 5) müssen als Themen, die für Teile der Bevölkerung noch weitgehend unbekannt und gegenüber der "einfachen" Nutzung des eigenen Pkw auch eine höhere Komplexität besitzen, ansprechend und motivierend kommuniziert werden. So kann einerseits die Bekanntheit der alternativen Angebote in der breiten Öffentlichkeit gesteigert werden und zum anderen auch die Akzeptanz für Maßnahmen zur Förderung des von Alternativen gesteigert werden. Gleichzeitig kann auch der wichtige Aspekt der Verkehrssicherheit integriert werden.

Mit dem IVK und den öffentlichen Veranstaltungen ist bereits im Ansatz eine Art interkommunale "Marke" etabliert worden, auf die aufgesetzt werden kann. Eine Fortführung des IVK-Beteiligungsprozesses mit speziell initiierten Aktionen und Kampagnen bietet dabei die Chance, eine Versteigung der Aufmerksamkeit für das Thema sowie noch weitere Teile der Bevölkerung zu erreichen. Gerade bei der Etablierung neuer Mobilitätsangebote sind eine aktive Ansprache der Bevölkerung sowie kostenlose Testphasen von hoher Bedeutung, da diese die Hemmschwelle oft durch Unwissen entsteht.

Ziel der Maßnahme

- Förderung der Alternativen zum Kfz-Verkehr
- Erhöhung der Akzeptanz für die RVK-Maßnahmen
- Positive Aspekte alternativer Verkehrsmittelnutzung betonen
- Integration bereits laufender Aktionen (z.B. Stadtradeln)
- Werbung für mehr Rücksichtnahme und Regeleinhaltung im Verkehr
- Einbeziehung von möglichst vielen Akteuren der Stadtgesellschaft
- Verknüpfung mit der Umsetzung von Maßnah-
- Häufigkeit: mind. alle 3-6 Monate eine Aktion

Beschreibung

Bei der weiteren Konzeption von Aktionen, Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit sind zu berücksichtigen:

- Keine isolierten Aktionen / Kampagnen, sondern im Zusammenhang mit der allgemeinen Förderung von Alternativen zum Kfz-Verkehr, dabei muss auf die infrastrukturellen Rahmenbedingungen eingegangen und diese berücksichtigt werden ("Gute Werbung für ein schlechtes Produkt ist nicht nachhaltiq.")
- Kombination aus gemeindeübergreifenden und zielgruppen- bzw. themenspezifische Konzeption und Ansprache bei Aktionen, Kampagnen etc.

- Einbindung in umfassende Kommunikationsstrategie nach außen (in Richtung Bürger) und nach innen (Politik / Verwaltung)
- Einbeziehung öffentlichkeitswirksamer "Promotoren"
- Einzelne Aktionen innerhalb einer Kampagne müssen "getaktet" werden
- Keine Einmalaktion → Kampagne verpufft sonst als kurzfristiges "Strohfeuer"

Als mögliche Elemente für Aktionen, Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit im GMBH-Gebiet bieten sich aus unserer Sicht an:

Weiterführen der Informationen zum IVK auf einer Internet-Seite

- Bus-Schnupperticket, freie Bus-Nutzung zu Veranstaltungen oder besonderen Tagen (z.B. Weihnachtssamstage)
- Informationsangebote für Bürger, "Tag der Elektromobilität" inklusive Probefahrten

• Gutschein für die Nutzung von Car- oder (Lasten)Bikesharing

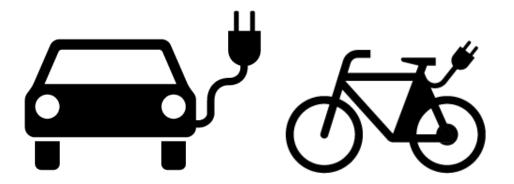
• Gemeindeübergreifende Kampagne zur Förderung des Radverkehrs (s. F 9)

		` ,	-		` ,
Wechs	Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte		
FR 9	, M 2-4			Erprobung erster Kampagnen und Aktionen: Ideensammlung, Partnern und Sponsoren, Entwicklung einer übergreifenden Ko strategie	
Koster	ı	Fördermöglichkeiten			CO ₂ -Einsparung
€					+

Nr.	Bezeichnung					Handlungsfelder	
M 6	Monitoring und E	Evaluation	tion Mobilitätsmanagement				
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure				
Sehr hoch	Hoch	Daueraufgabe	Gemeinden				
Ausgangslage Mit dem interkommunalen Verkehrskonzept wird ein Rahmenkonzept für die verl der nächsten Jahre beschlossen, das eine Reihe von Maßnahmen enthält. Diese den nächsten Jahren schrittweise umgesetzt werden und damit ggf. an sich verä gungen angepasst werden. Dies können neue städtebauliche Entwicklungen ode veränderte Förderbedingungen sein. Zudem sollten die Wirkungen der Maßnahm nachgesteuert werden.			Maßnahmen müssen in ändernde Rahmenbedin- er beispielsweise auch	kommuÜberpr menÜberpr	zungskontrolle der Maßna unalen Verkehrskonzepts üfung der Wirkungen von üfung der Gesamtwirkung Rahmenbedingungen und	Einzelmaßnah- gen durch verän-	
Hierfür ist einerseits ein laufendes ein Monitoring der Umsetzung der Maßnahmen, andererseits in größeren Abständen eine Evaluation der Wirkungen auf die Verkehrsentwicklung erforderlich			schreibung des Monitori		ept ist in Kapitel 8 eine au aluationskonzepts dargest		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen M 1			Nächste Umsetzungsschritte Monitoring der Maßnahmen-Umsetzung durch die Gemeinden bzw. den AK Niederbarnimer Fließlandschaft				
			Teilnahme an der Hausha dermitteln hierfür	altsbefragur	ng SrV 2023 – ggf. Beantr	agung von För-	
Kosten €						CO ₂ -Einsparung Keine direkten Wir-	

kungen

Elektromobilität



Nr.	Bezeichnung		Handlungsfelder		
E 1	Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektro-Kfz		Elektromobilität		
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Hoch	Mittel	Kurz- bis mittelfristig	Gemeinden, Unternehmen/Eigentümer		

- Durch die Weiterentwicklungen der Batterietechnik sowie neue Fahrzeugkonzepte stellen E-Fahrzeuge inzwischen eine ernstzunehmende Alternative für die Mobilitätsbedürfnisse von Privathaushalten wie auch Wirtschaftsunternehmen dar. Inwieweit auch andere alternative Antriebstechnologien (z.B. Wasserstoff) eine stärkere Verbreitung in der Zukunft erfahren werden, ist nach unserer Einschätzung derzeit noch nicht absehbar.
- Die Verbreitung alternativer Antriebe ermöglicht eine Reduktion der lokalen Schadstoffemissionen sowie bei einer klima- und umweltfreundliche Primärenergieerzeugung auch der globalen Klimagasemissionen.
- Ziel der Bundesregierung ist, dass bis 2030 7-10 Mio. Elektrofahrzeuge in Deutschland zugelassen sind. Hierfür wurden umfangreiche Förderprogramme sowohl für die individuelle Fahrzeuganschaffung als auch die Bereitstellung der erforderlichen Ladeinfrastruktur aufgelegt. Darüber hinaus wurden in der Straßenverkehrsordnung verschiedene Regelungen zur Bevorzugung von Elektrofahrzeugen geschaffen.
- Bisher sind in den vier Projektgemeinden bereits ein paar öffentlich zugängliche Ladesäulen vorhanden, die es zu ergänzen gilt.

Ziel der Maßnahme

• Erhöhung der Klimaund Umweltverträglichkeit des Kfz-Verkehrs

Beschreibung

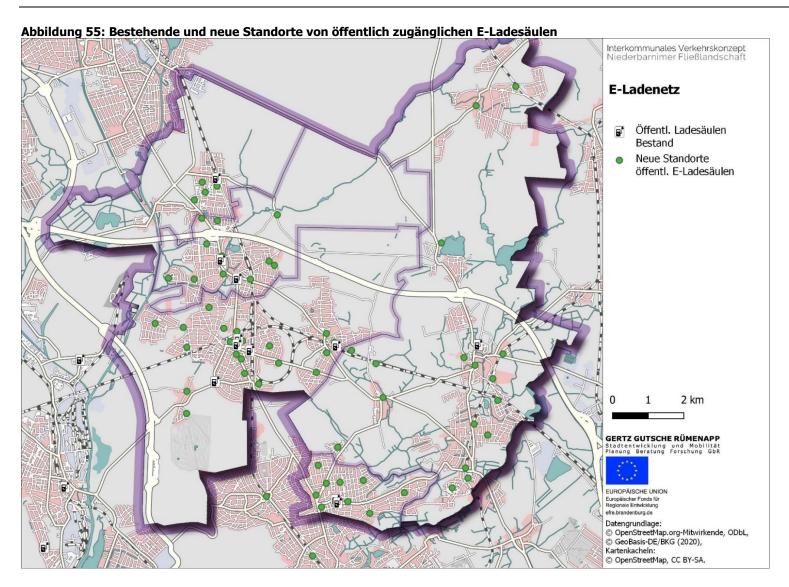
Erweiterung der Ladesäulen-Infrastruktur

- Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur vor allem an zentral gelegenen öffentlichen Einrichtungen, Parkplätzen, Einkaufsstandorten, Gesundheitseinrichtungen, Bahnhöfen etc.
- Kooperation mit Privatunternehmen und Grundstückseigentümer:innen
- Festsetzungen in Stellplatzsatzungen, Bebauungsplänen etc. bzgl. Zahl/ Anteil der Stellplätze, die bei Neu- oder Umbauten mit Ladeanschlüssen ausgerüstet werden müssen

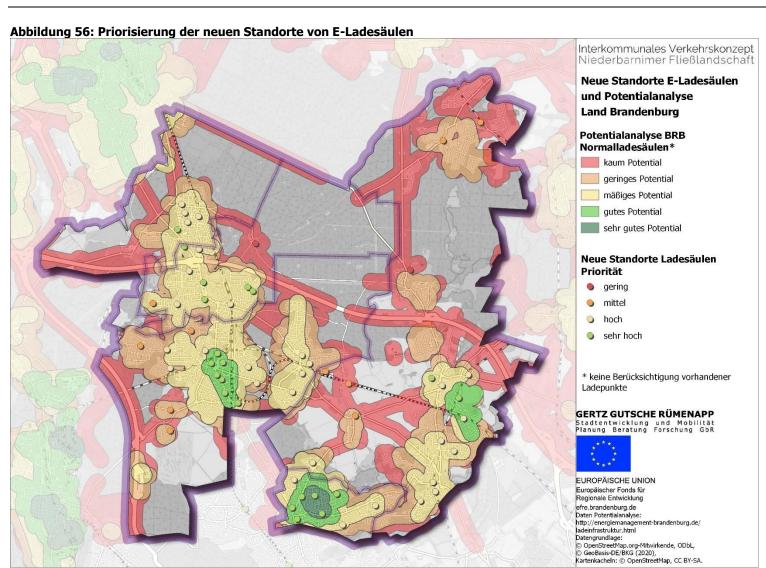
- Ertüchtigung des Stromnetzes im Hinblick auf eine stärkere Verbreitung von Elektromobilität
- Bewerbung der Nutzung von privaten, genossenschaftlichen oder gewerblichen Photovoltaic-Anlagen mit Wallboxen, um E-Autos mit Solarstrom aufzutanken

Es folgen für die einzelnen Gemeinden Vorschläge für weitere Standorte von öffentlich zugänglichen Ladesäulen sowie eine Priorisierung der Standorte angelehnt an die Potentialanalyse des Landes Brandenburg (Quelle: http://energiemanagement-brandenburg.de/ladeinfrastruktur.html).

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen	Nächste Umsetzungsschritte	ächste Umsetzungsschritte		
		Standortplanung auf Basis einer Potenzialanalyse und der Prüfung örtlicher Rahmenbedingungen (u.a. Platzverhältnisse, Zugänglichkeit, Barrierefreiheit, Leitungsnetz)		
	Begleitende Öffentlichkeitsarbeit, ggf. Online-Beteiligung mit interaktiver Karte zur Findung geeigneter Standorte			
	Geordneter und effizienter Ausbau der Ladeinfrastruktur, Aufbau eines einheitlichen und einfachen Bezahlsystems			
Kosten		Fördermöglichkeiten	CO ₂ -Einsparung	
Pro Ladesäule mit 2-3 Anschlüsse	en je nach Typ und Anbindung: 15-40 Tsd. € p	BMVI Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur	++	



14.03.2022



- 131 -

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	
E 2	Anpassung der Stellplatzsatzungen			Elektromobilität	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Mittel	Hoch	Mittelfristig			

Alle vier Projektgemeinden verfügen über eine Stellplatzsatzung für Neu- und Umbauten. Die Stellplatzsatzungen der Gemeinden sind leicht unterschiedlich. So schließt Hohen Neuendorf Einfamilienhäuser beispielsweise von der Stellplatzsatzung aus. Glienicke/Nordbahn und das Mühlenbecker Land verlangen einen Stellplatz je Wohnung unter 80 m² und 2 Stellplätze über 80m² Nutzfläche bei Ein- und Mehrfamilienhäusern. Birkenwerder und Hohen Neuendorf verlangen 1 Stellplatz je Wohnung unter und 2 Stellplätze über 100m² Nutzfläche bei Ein- und Mehrfamilienhäusern (Hohen Neuendorf, nur bei Mehrfamilienhäusern). In Hohen Neuendorf sind auch Vorgaben für die Errichtung von Fahrradabstellplätzen in der Stellplatzsatzung verankert.

Doch häufig führen die Stellplatzsatzungen bei größeren Wohnbauprojekten auf Probleme. So kann sie dazu führen, dass ein Projekt mit mehreren kleineren Wohnungen nicht umgesetzt werden kann, da die Kosten für die erforderlichen Stellplätze zu hoch sind und/oder der Platz nicht ausreichend ist. Zudem werden Haushalte, die kein Auto besitzen gezwungen, einen teuren Stellplatz zu errichten. Hier sollten die Gemeinden prüfen, ob eine Anpassung der Stellplatzsatzung sinnvoll sein kann, um trotzdem den nötigen Wohnraum schaffen zu können.

Ziel der Maßnahme

- Förderung von Wohnraum
- Förderung der E-Mobilität
- Förderung von Car- und (Lasten)Bikesharina
- Förderung des Radverkehrs

Beschreibung

Jede Kommune sollte überlegen, ob in verdichteten Bereichen der Stellplatzschlüssel reduziert werden kann. Voraussetzung ist das Vorhandensein eines Mobilitätskonzepts mit alternativen Ideen wie:

- Einrichtung von Stellplätzen mit Wallboxen zum Laden von E-Kfz
- Reservierung von Stellplätzen für Carsharing

- Schaffung von zusätzlichen attraktiven Fahrradabstellplätzen (geschützt, diebstahlsicher mit E-Lademöglichkeiten)
- Anschaffung eines E-Lastenbikes für die Anwohner

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		Nächste Umsetzungsschritte		
Kosten	Fördermöglichkeiten	I.	CO ₂ -Einsparung	
keine			+	

Nr.	Bezeichnung				Handlungsfelder	
E 3	Nutzervorteile fi	ür Elektro-Kfz			Elektromobilität	
Priorität Gering	Umsetzbarkeit Hoch	Umsetzungszeitraum Langfristig	Akteure			
Ausgangslage Trotz der Tatsache, dass sich bei einem Vollkostenvergleich zwischen elektrisch und konventionell angetriebenen Fahrzeugen bereits heute nahezu identische Werte zeigen, besteht bei vielen Unternehmen und Privatpersonen noch eine gewisse Zurückhaltung in Bezug auf das Thema Elektromobilität. Neben allgemeinen Informationsangeboten bietet sich daher auch die Schaffung weiterer Anreizsysteme an.			Ziel der Maßnahme • Förderung der Elektromobilität			
Beschreibung Eine Möglichkeit für einen Nutzervorteil von Elektro-Kfz ist die Erleichterung der Parksituation. Denkbar wäre die "Reservierung" von Parkplätzen in zentralen Bereichen bzw. an größeren Einrichtungen und Mobilitätsstationen,			 die Änderung der Gebührenordi Kfz parken kostenlos – oder die Befreiung von Einschränkun Die Kommunen sollten prüfen, ob szielführend ansehen. 	gen durch Parkraumbewi	irtschaftung	
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen				Nächste Umsetzungsschritte		
Kosten Fördermöglichkeiten keine			1		CO ₂ -Einsparung	

Nr.	Bezeichnung		Handlungsfelder		
E 4a	Umstellung der l	Umstellung der kommunalen Fahrzeugflotten		Elektromobilität	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Mittel	Hoch	Kurzfristig	Gemeinden, Energieunternehmen		

Da mit den Fahrzeugflotten der Gemeinden vielfach kurze Strecken zurückgelegt werden, bieten sich hier besondere Potenziale, alternative Antriebs-, Fahrzeug- und Mobilitätsformen einzusetzen; so spielen beispielsweise die derzeit noch häufig verbreiteten Nachteile von E-Fahrzeugen, wie insbesondere die z.T. noch eingeschränkten Reichweiten, nur eine untergeordnete Rolle. Des Weiteren haben die Gemeinden in Bezug auf die Luftschadstoffminderung eine Vorbildfunktion, um weitere Akteure der Stadtgesellschaft zum Umdenken zu bewegen. Erste E-Fahrzeuge sind bereits für die Gemeinden im Einsatz.

Ziel der Maßnahme

- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen
- Stärkung des Verständnisses für nachhaltige Mobilität und für Ressourcen im Allgemeinen
- Die Sichtbarkeit der Elektromobilität wird erhöht und kann zur Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern beitragen

Beschreibung

- Mit einer bedarfsorientierten Umstellung des Fuhrparks sind i.d.R. Kostenund Emissionseinsparungen möglich. Eine kontinuierliche Information und Beteiligung der Mitarbeitenden ist von Anfang an eine elementare Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung.
- Neben der direkten Einsparung von Kosten und Emissionen dient die Fuhrparkumstellung bzw. das -management auch der Bewusstseinsbildung auf Seiten der Verwaltungsmitarbeitenden und im Sinne einer Signalwirkung für die jeweilige gesamte Gemeinde in Bezug auf eine nachhaltige Mobilität.
- Das Spektrum an möglichen Maßnahmen bei der Fuhrparkumstellung und beim -management geht über die bloße Umstellung auf Elektroantriebe

hinaus und sollte auf Basis einer Potenzialermittlung bedarfsgerecht berücksichtigt werden:

- Verzicht auf die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen, die nur wenig genutzt werden
- Ersatz von Fahrzeugen einer höheren Fahrzeugklasse durch Fahrzeuge einer kleineren Fahrzeugklasse
- Substituierbarkeit von Fahrten durch geeignete Alternativen: Fahrrad / Pedelec, E-Roller oder E-Pkw, ÖPNV
- Nutzung von Carsharing oder privateigenen Kfz (z.B. zur Spitzenbedarfsdeckung)

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen E 1-3, M 5	 Nächste Umsetzungsschritte Auswertung der Erfahrungen mit den bereits angeschafften E-Fahrzeugen Beschaffung bzw. Ersatzbeschaffung der Fahrzeuge (ggf. auch in Kooperation mit Nachbarkomm ggf. Mitgliedschaften / vertragliche Vereinbarungen mit Drittanbietern (z.B. Carsharing-Anbietern Information, Schulung und Einweisung der Mitarbeitenden 	•
Kosten	Fördermöglichkeiten	CO ₂ -Einsparung
€		0

Nr.	Bezeichnung			Handlungsfelder	
E 4b	Umstellung der betrieblichen Fahrzeugflotten		Elektromobilität	₽ *	
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure		
Hoch	Hoch	Mittelfristig	Gemeinden, Betriebe, Taxiunternehmen, Pflege- und Sozialdienste, KEP-Dienste		

Betriebliche Fahrzeugflotten, insbesondere der Taxiverkehr, Pflege- und Sozialdienste, Handwerker sowie KEP-Dienstleister, legen jeden Tag viele Fahrten innerhalb des Projektgebietes zurück. Gerade für diese Einsatzbereiche bietet sich der verstärkte Einsatz von Elektromobilität an. So kann ein wirkungsvoller Beitrag zur Senkung der Luftschadstoffe geleistet werden.

Ziel der Maßnahme

- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen
- Stärkung des Verständnisses für nachhaltige Mobilität und für Ressourcen im Allgemeinen
- Die Sichtbarkeit der Elektromobilität wird erhöht und kann zur Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern beitragen

Beschreibung

• Aufgrund des geringeren Kraftstoffverbrauchs kommen bei betrieblichen Fahrzeugflotten häufig dieselmotorisierte Fahrzeuge zum Einsatz. Für die meisten Einsatzzwecke bietet das derzeit verfügbare Fahrzeugangebot im Pkw- und Kleintransportersegment, aber auch im Zweiradbereich (E-Bike, E-Lastenrad, E-Roller) bereits eine ausreichende Auswahl, um in die Elektromobilität einzusteigen. So könnte oftmals an den Betriebsstätten – eine entsprechende Ladeinfrastruktur vorausgesetzt – während der Nachtstunden geladen werden. Des Weiteren sind die derzeit mit Elektrofahrzeugen erzielbaren Reichweiten für die meisten Fahrprofile ausreichend, und es

ergeben sich auch bauartbedingte Vorteile bei elektrisch angetriebenen gegenüber konventionell angetriebenen Fahrzeugen, z.B. aufgrund der Vielzahl an Start-/Stopp-Vorgängen geringerer Verschleiß.

• Neben dem verstärkten Einsatz von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen sollte jedoch auch insgesamt eine intelligente betriebliche Mobilität angestrebt werden, in dem Sinne, dass das für den jeweiligen Bedarf am besten geeignete Verkehrsmittel bzw. Fahrzeug zum Einsatz kommt.

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen	Nächste Umsetzungsschritte	·			
E 1-3, M 5	Gewinnung von Umsetzungspartnern / Netzwerkbildung				
	• Entwicklung eines Beratungskonzepts, ggf. unter Hinzuziehung einer externen Beratung (u.a. Festlegung von Zielgruppen, Ansprechpartnern, Veranstaltungsformaten, Kooperationsformen etc.)				
	• Durchführung von Informations- und Beratungsangeboten im gewerblichen Umfeld, ggf. unter Hinzuziehung einer externen Beratung				
	Verstetigung und Erfahrungsaustausch				
	Entwicklung einer Anreiz- bzw. Förderkonzeption				
	Analyse der Mobilitätsprofile der beteiligten Unternehmen				
	(Anzahl der Mitarbeitenden, Tagfahrleistungen, Beförderungsleistungen, Einsatzgebiete etc.)				
	• Unter Einbindung der beteiligten Unternehmen Prüfen von möglichen Anreizsystemen, die zu einer verstärkten Nachfrage nach Elektrofahrzeugen führen könnte, z.B. Bereitstellung von Lademöglichkeiten, finanzielle Zuwendungen oder Privilegien im Straßenverkehr (bspw. Vorhaltung von speziellen Stellplätzen nur für E-Taxis, Aufhebung von Zufahrtsbeschränkungen für KEP-Dienste mit E-Fahrzeugen)				
	Bedarfsabschätzung für Ladeinfrastruktur unter Berücksichtigung der relevanten Ladeszenarien (Ladevariante bzw. maximale Ladeleistung, Ladezeiten; öffentlicher / nicht öffentlicher Zugang etc.)				
	Einführung der Mitarbeitenden in die Technik				
	Information, Schulung und Einweisung der Mitarbeitenden ("der Alltag mit einem elektrisch angetriebenen Fahrzeug")				
Kosten	Fördermöglichkeiten	CO ₂ -Einsparung			
€		+			

Nr.	Bezeichnung				Handlungsfelder	
E 5	Umstellung der	Imstellung der ÖPNV-Busflotte			Elektromobilität	
Priorität	Umsetzbarkeit Umsetzungszeitraum Akteure					
Sehr hoch	Sehr hoch Mittel Kurz- bis mittelfristig OVG					
Ausgangslage	Ausgangslage				der Maßnahme	
07.05.2021), gestattet. B	Die Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH hat derzeit 93 Busse im Einsatz (<i>Quelle: www.oberhavel.de, Stand: 07.05.2021</i>), von denen ein Fahrzeug einen Hybrid-Antrieb hat. Die anderen Busse sind mit Dieselmotoren ausgestattet. Bei einer Fahrleistung von rund 60.000 km pro Bus und Jahr (<i>Quelle: s.o.</i>) kann durch die Umstellung auf Elektro-Busse ein Beitrag für eine Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen geleistet werden.				Reduzierung der Lärm- u femissionen	ınd Schadstof-

- Umrüstung der aktuellen Diesel-Flotte durch Neuanschaffung bzw. sukzessiven Austausch der Fahrzeuge auch vor den Anforderungen der Clean-Vehicle-Direktive der EU.
- Prüfung, auf welchen Linien Elektro-Busse und wo Wasserstoffbusse aufgrund der Laufleistungen und der Ladeinfrastruktur besser geeignet sind.
- Schaffung und Erweiterung von Ladeinfrastruktur: Für das Aufladen der Busse ist eine entsprechende Ladeinfrastruktur auf dem Gelände des Busdepots bzw. den Endhaltestellen herzustellen. Hierbei ist eine Abstimmung mit Berlin über Ladeinfrastruktur in Frohnau, Hermsdorf, Tegel und Niederschönhausen erforderlich.
- Schulung des Personals: Das Umstellen einer Busflotte auf eine vollständig andere Antriebsform hängt stark damit zusammen, das Personal entsprechend zu schulen und weiterzubilden (Fahrverhalten/-training, Werkstatt, Sicherheitsvorkehrungen aufgrund der potentiellen Gefahren durch Hochvolt).
- Umrüstung der Werkstatt: Neben der speziellen Schulung der Mitarbeiter muss auch der Werkstattbereich modifiziert werden. Solange nur ein Teil der Fahrzeugflotte mit E-Antrieb unterwegs ist, reicht die Einrichtung eines gesonderten Bereichs und die Anschaffung einer Grundausstattung an Werkzeug für die Arbeit an den Hochvolt-Komponenten. Mit steigender Anzahl an E-Bussen muss die gesamte Werkstatt sukzessive umgerüstet werden.

Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen	Nächste Umsetzungsschritte	
■ E 1-3 ■ ■ Einstiegsphase: Sammeln von Erfahrungen mit dem ersten E-Bus		
Anschaffung von weiteren E-Bussen oder ggf. temporären Alternativen (z.B. Hybrid- oder Erdgasbusse)		
	 Auf- und Ausbau bedarfsgerechter Ladeinfrastruktur auf dem Gelände des Busdepots sowie Auf- bzw. Umrüs des Werkstattbereichs (u.a. Einrichtung eines gesonderten Bereichs zur Wartung von E-Bussen, Anschaffung Werkzeugausrüstung) 	
	Spezielle Schulung der Mitarbeiter, ggf. Neueinstellung von Fachkräften	
Kosten	Fördermöglichkeiten CO ₂ -Einsparung	
€€€	++	

Fördermöglichkeiten

Nr.	Bezeichnung		Handlungsfelder	ш - 4						
E 6	⁻	ngliche Ladeinfrastruktur fi	Elektromobilität							
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure							
Gering	Hoch	Kurzfristig								
Ausgangslage					Ziel der Maßnahme					
E-Bikes un	d E-Pedelecs erfahre	en zurzeit, vor allem auch ausg	elöst durch die Cov	vid-19- • Förderung des Radverkehrs						
Pandemie, einen großen Boom. Sie erleichtern nicht nur das Radfahren, sondern vergrö-										
ßern auch den Radius und durch die Nutzung von E-Lastenbikes sogar auch der Einsatz-										
bereich von Fahrrädern. Um diese Entwicklung zu unterstützen und zu fördern ist der										
Aufbau eines bedarfsgerechten und dichten Netzes an Ladeinfrastrukturen notwendig.										
Im Alltags\	verkehr werden die r	neisten E-Bikes zu Hause gelad	von La-							
demöglichl	keiten durch Dritte a	ber auch Unterwegs kann die	steigern.							
Dadurch kö	önnen Anreize zur Ar	nschaffung/ Nutzung eines E-B	erden.							
Beschreibung				• Kenr	zeichnung der vorhanden	en Lademöglichkeiten in e	einer (Online)Karte			
 Schaffun 	• Kennzeichnung der vorhandenen Lademöglichkeiten in einer (Online)Karte • Schaffung eines dichten Netzes von Lademöglichkeiten für E-Bikes an zent-									
	~	Ausflugszielen, Restaurants/ Ho								
	·	szentren, Krankenhaus, Arztzer	•							
Kindergä	•		,,							
					Nächste Umsetzungsschritte					
F 1-F 8, I 1	=		J							

Kosten

€

CO₂-Einsparung

Nr.	Bezeichnung		Handlungsfelder					
E 7	Standortsicheru	Elektromobilität						
Priorität	Umsetzbarkeit	Umsetzungszeitraum	Akteure					
Gering	Gering	Langfristig						
in den näch zurückgehe schließen. I gen sich im den, könnte	sten Jahrzehnten die n. Daher werden vor Da aber heute noch i Mobilitätsbereich in	zin- bzw. Dieselmotor hin zu E e Nachfrage nach Diesel- bzw raussichtlich schrittweise viele unklar ist, welche technologisc den nächsten 30-40 Jahren d tationäre Versorgungseinricht verden.	. Benzin deutlich n Tankstellen chen Entwicklun- urchsetzen wer-	Ziel der Maßnahme Ziel der Maßnahme ist es, auch in Zukunft ein Netz an Standorten für alternative Kraftstoffe (Wasserstoff, Gas etc.) für den Personen- und Wirtschaftsverkehr anbieten zu können, wenn diese benötigt werden.				
Versorgui nung.	ngseinrichtungen für	stellengeländen als Standorte alternative Energieträger in d eitungsinfrastruktur (Gas, Was	er Bauleitpla-	 Ggf. Flächensicherung durch Flächenankauf durch die Gemeinden Regelmäßige Überprüfung der technologischen Entwicklungen und der Bedarfe. 				
		Elluligalililasti uktui (Gas, Was	55C15tU11 <i>)</i>	Nächeta Umcatzungsschritta				
vvecriseiwii kung	en zu anderen Maßnahmen			Nächste Umsetzungsschritte				
Kosten		Fördermöglichkeiten		1		CO ₂ -Einsparung		
0						0		