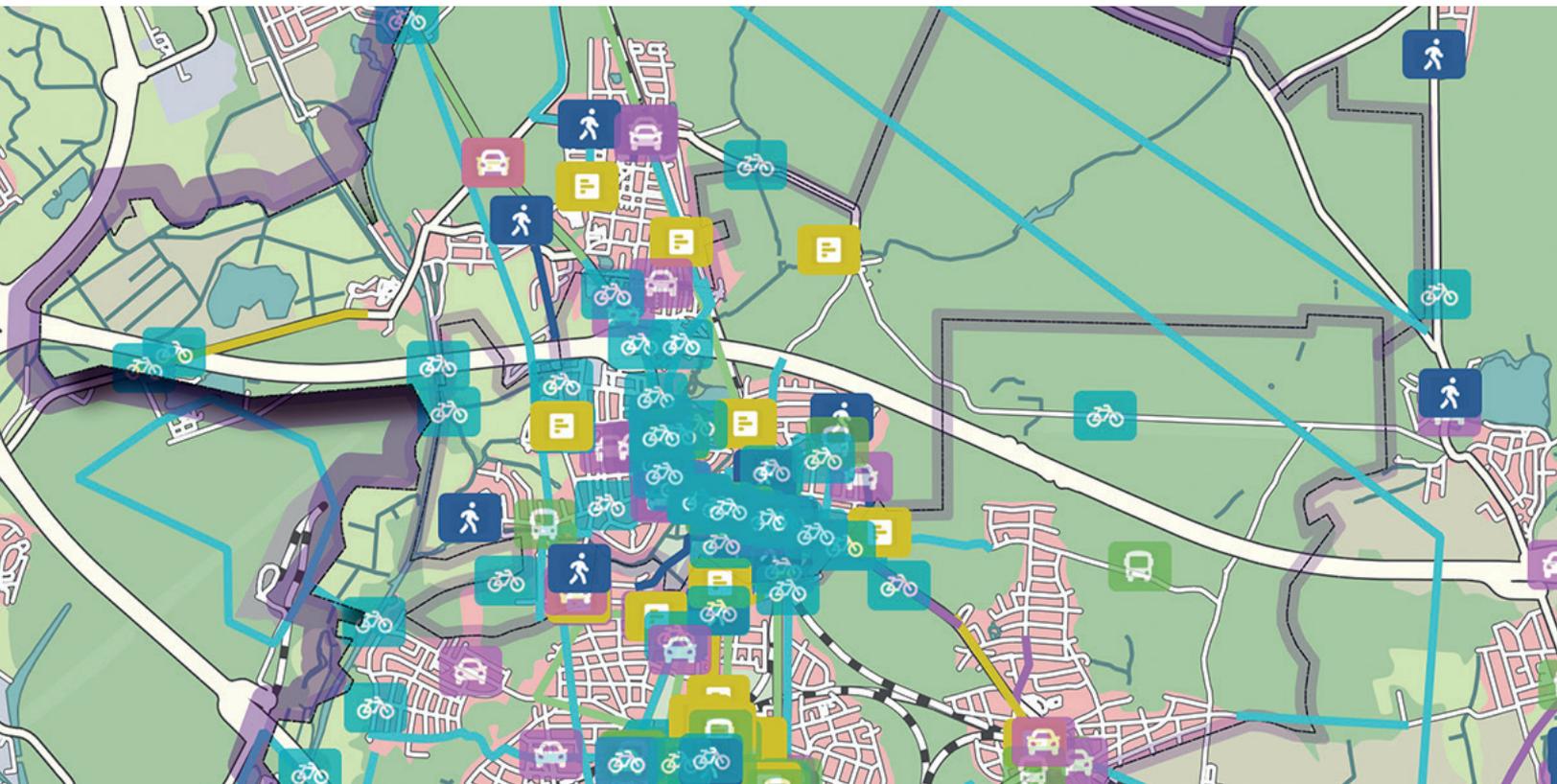


Das Interkommunale Verkehrskonzept Niederbarnimer Fließlandschaft in Kurzform



Inhalt

Wozu ein Interkommunales Verkehrskonzept?	Seite 3
Wer war an der Erstellung des IVK beteiligt?	Seite 4
Ein besseres Radroutennetz	Seite 6
Verbesserungen im schienengebundenen Verkehr	Seite 8
Ein gemeindeübergreifendes Busliniennetz	Seite 10
Das Kfz-Verkehrsaufkommen auf ein verträgliches Maß bringen	Seite 12
Den Umstieg auf Bus und Bahn erleichtern	Seite 14
Car- und Bikesharing einführen	Seite 16
Das Verkehrsverhalten beeinflussen	Seite 17
E-Mobilität fördern	Seite 18
CO ₂ - Effekte und Priorisierung von Maßnahmen	Seite 20
Wirkungsabschätzung - was bringt das alles?	Seite 22
Interkommunales Verkehrskonzept - wie geht es weiter?	Seite 23
Impressum	Rückseite

Wozu ein Interkommunales Verkehrskonzept?

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

Unsere Region wächst. Immer mehr Menschen ziehen nach Glienicke/Nordbahn, Birkenwerder, Hohen Neuendorf oder ins Mühlenbecker Land. Hinzu kommt, dass die Menschen unserer Region längst vernetzt sind. Hohen Neuendorfer Jugendliche fahren nach Mühlenbeck in die Schule, Glienicker Bürgerinnen und Bürger fahren nach Birkenwerder zum Einkaufen und Bewohnerinnen und Bewohner aus dem Mühlenbecker Land suchen eine Arztpraxis in Glienicke/ Nordbahn auf. Ganz zu schweigen davon, dass der Weg zwischen den Hohen Neuendorfer Stadtteilen Bergfelde und Borgsdorf nur durch Birkenwerder führen kann. Abseits der Hauptverkehrsstraßen sind unsere Gemeinden verkehrlich jedoch wenig vernetzt. Dadurch steigt vor allem das Kfz-Verkehrsaufkommen und lässt das vorhandene Verkehrsnetz an seine Grenzen stoßen. Alternativen zum eigenen Pkw sind kaum vorhanden. Die Folge sind Staus, Lärm und Abgase.

Dieses Problem ist unseren vier Gemeinden schon seit längerem bewusst. Vor allem die wachsenden Pendlerströme in Richtung Berlin erweisen sich hier als zunehmend problematisch. Daher haben wir uns mit den angrenzenden Berliner Bezirken Reinickendorf und Pankow zu einer Interkommunalen Arbeitsgemeinschaft, dem so genannten Arbeitskreis Niederbarnimer Fließlandschaft, zusammengeschlossen, um u.a. die sich verstärkenden Verkehrsprobleme in der Region gemeinsam zu lösen. Ausgelöst durch die Erfahrungen und den Austausch dieses Arbeitskreises, haben wir vier Umlandkommunen die Beauftragung zur Erstellung dieses Interkommunalen Verkehrskonzeptes (IVK) beschlossen. Gefördert wurde die Erstellung des IVK über den Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung der Europäischen Union.

Das Interkommunale Verkehrskonzept zeigt Wege auf, wie Verkehrsangebote über Gemeindegrenzen hinausgehen können, um so Alternativen zum eigenen Pkw zu schaffen.

Es hat Maßnahmen und Ideen entwickelt, die zu einer Entlastung des Kfz-Verkehrsaufkommens und dessen negativer Folgeerscheinungen (Lärm, Abgase, Flächenverbrauch) beitragen können. Dazu zählen neben einer verträglicheren Abwicklung des Kfz-Verkehrs vor allem Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs und eine Verbesserung des Angebots von Bus und Bahn. Insgesamt besteht als übergeordnetes Hauptziel, an dem alle Maßnahmen des IVK gemessen werden, die Reduzierung von CO₂-Emissionen (vgl. auch Seite 20).

Bei dem IVK handelt es sich um ein übergeordnetes Planungsinstrument. Das bedeutet, dass alle dargestellten Maßnahmen und Ideen weiter geprüft und konkretisiert werden müssen, bis es dann zu einer Umsetzung einzelner Maßnahmen kommen kann.

In dieser Broschüre werden die wichtigsten Inhalte des IVK vorgestellt. Den vollständigen Schlussbericht inklusive der Maßnahmenblätter können Sie auf der folgenden Internetseite herunterladen:

<https://www.glienicke.eu/bauen-wirtschaft/interkommunales-verkehrskonzept/>

Ihre Bürgermeister



Dr. Hans Günther Oberlack
Glienicke/ Nordbahn



Fillipo Smaldino
Mühlenbecker Land



Stephan Zimniok
Birkenwerder



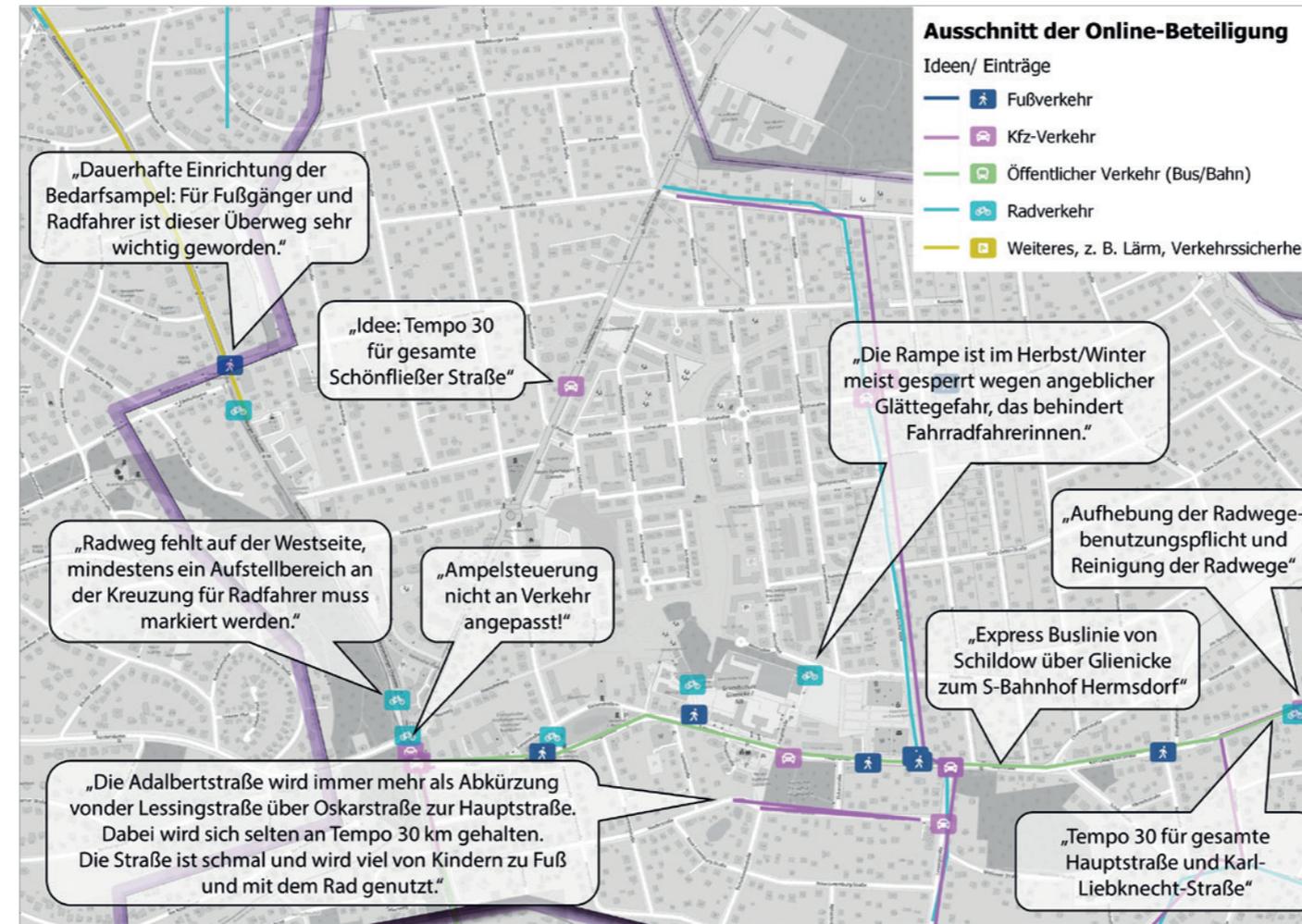
Steffen Appelt
Hohen Neuendorf

Wer war an der Erstellung des IVK beteiligt?

Das Interkommunale Verkehrskonzept wurde von einem umfassenden Beteiligungsprozess begleitet. In jeder der vier Projektgemeinden fanden zwei Bürgerwerkstätten statt. In einer ersten Runde ging es zunächst darum zu erfahren, welche Verkehrsprobleme, Wünsche und Ideen aus Sicht der Teilnehmenden bestehen.

Gleichzeitig war es möglich, sich als Bürgerin oder Bürger in einem Online-Beteiligungsverfahren einzubringen. Hier konnten anonym Probleme und Anregungen für einen bestimmten Standort auf einer Karte eingetragen werden.

Insgesamt gab es 741 Einträge im Online-Beteiligungsverfahren. Diese Einträge wurden zusammen mit den gesammelten Informationen aus den Bürgerwerkstätten ausgewertet und flossen in ein Maßnahmenkonzept ein. Dieses wurde in einer zweiten Bürgerwerkstatt vorgestellt und diskutiert.

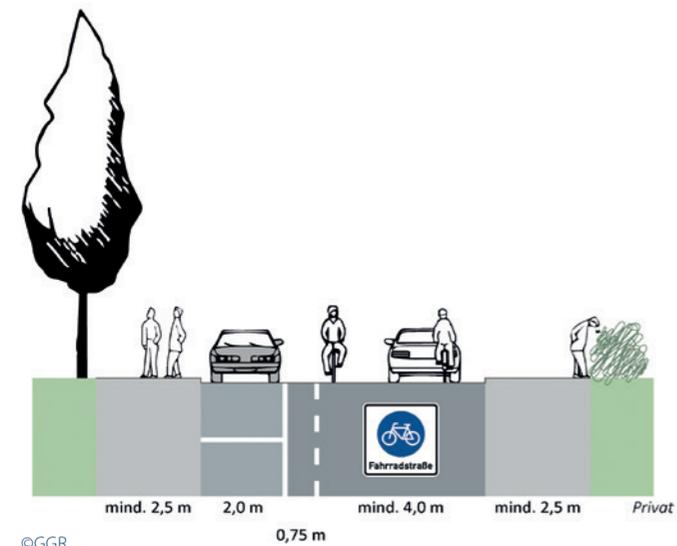


Die Ziele und Leitlinien für das Interkommunale Verkehrskonzept wurden in den so genannten Gemeinde-AGs mit Vertretenden aus Politik sowie Verbänden und Beiräten der Gemeinden gemeinsam erarbeitet. Folgende zentrale Handlungsfelder wurden von den Gemeinde-AGs abgeleitet:

- | | |
|--|---|
| <p>Radverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Übergeordnetes, attraktives, eigenständiges und lückenloses Radwegenetz, das Kommunen/ Ortsteile besser verbindet • Radschnellwege als Premiumrouten für Hauptachsen | <p>Durchgangsverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Durchgangsverkehre ohne Nachbarkommunen stärker zu belasten • Verbesserung des Verkehrsflusses auf den übergeordneten Verkehrsstraßen |
| <p>SPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Taktdichte • Neue Regionallinien (Ausbau) • 1-Tarif mit Berlin • Mobilitätsstationen • Attraktive Umsteigepunkte | <p>ÖPNV - Bus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einführung von Buslinien, die über Bahnhöfe Kommunen/ Ortsteile verbinden und auf der Route "Vorfahrt" haben • Verbesserung der Takt-, Betriebs-, Umsteigezeiten |
| <p>Alternative Mobilitätsangebote</p> <ul style="list-style-type: none"> • Testen von on-Demand Shuttle Angeboten • Testen von Sharing-Angeboten | <p>Elektromobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Ladeinfrastruktur |
| <p>Mobilität von Senioren, Kindern und Jugendlichen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellen der Mobilität von Senioren und Kindern und Jugendlichen | <p>Siedlungsentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf verkehrsgünstige Standorte • Nutzungsmischung bei Neubaugebieten • Mobilitätskonzepte für Neubaugebiete |

Ein besseres Radroutennetz

Regionale Haupttrouten - Fahrradstraße mit einseitigem Parkstreifen

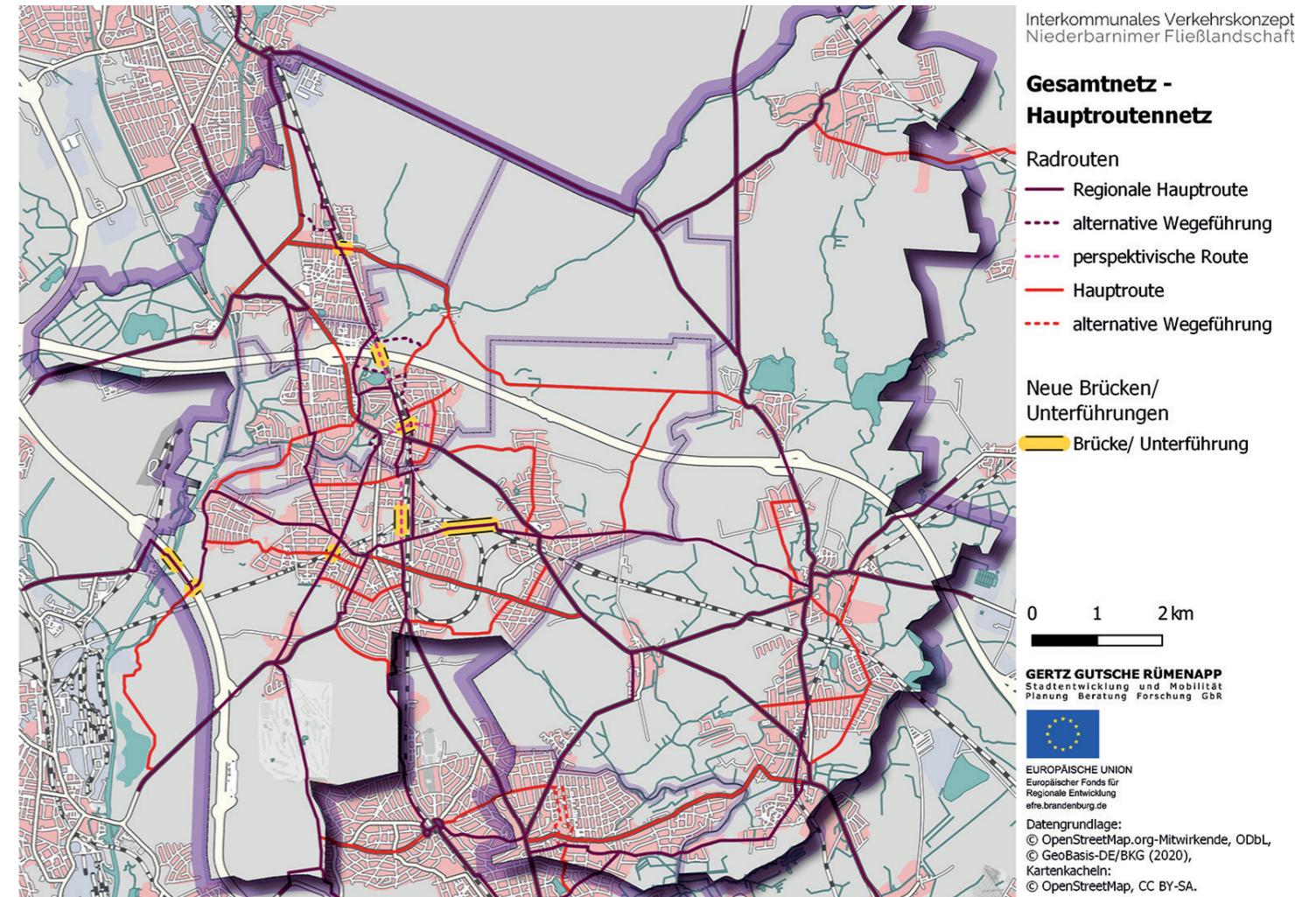


©GGR

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und möglichst viele Bewohnerinnen und Bewohner zum Umstieg auf das Fahrrad zu motivieren, wurde ein attraktives, lückenloses Radroutennetz aus regionalen und innergemeindlichen Haupttrouten und Ergänzungsrouten definiert, das

- sicher und komfortabel befahrbar ist,
- alle Gemeinden miteinander verbindet,
- mit lokalen Radverkehrskonzepten verzahnt ist, damit auch die einzelnen Ortsteile angebunden sind und
- das überregionale Radverkehrsnetz (geplante Radschnellwege in Berlin, Berlin-Kopenhagen-Radweg etc.) integriert.

Wichtig für die Umsetzung des Radroutennetzes ist einerseits die Schaffung von qualitativ hochwertigen Routen. Hier liegt ein Schwerpunkt in komfortablen Radwegebreiten, glatten Oberflächen und der verstärkten Umsetzung von Fahrradstraßen (s. Grafik). Andererseits ist für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auch ein fahrad- und fußgängerfreundlicher Aus- und Umbau von Knotenpunkten und Querungen erforderlich. Sichere Radabstellanlagen, die Instandhaltung und der Winterdienst der Routen sowie eine nutzerfreundliche Wegweisung sind weitere wichtige Maßnahmen.



Attraktiverer Verkehr auf der Schiene

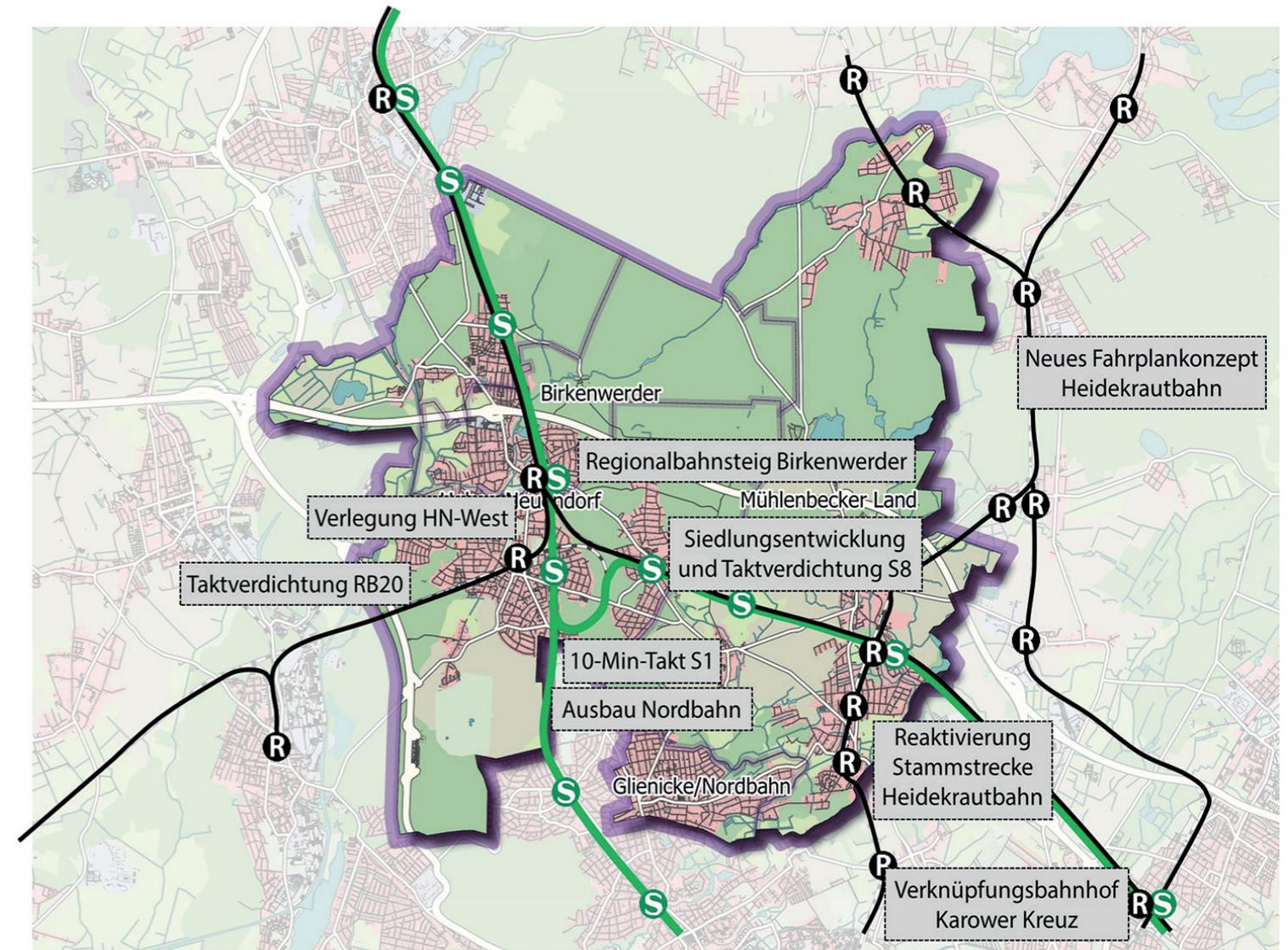


©GGR

Der Bahnverkehr ist das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs. Mit den zwei S-Bahnlinien S1 und S8 sowie den Regionalbahnlinien - und in naher Zukunft auch der reaktivierten Heidekrautbahn - verfügen die vier Projektgemeinden bereits über ein attraktives Angebot.

Nun wächst die Bevölkerung und es ist ein erklärtes Ziel, den Öffentlichen Personennahverkehr attraktiver zu machen, so dass mehr Menschen vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. In diesem Sinne wurden im Interkommunalen Verkehrskonzept eine Vielzahl von Maßnahmen definiert, die in der nebenstehenden Abbildung dargestellt sind.

Hervorzuheben sind hier eine Taktverdichtung auf den S-Bahnlinien, eine vorrangige Siedlungsentwicklung im Umfeld der Haltestellen, vor allem am Bahnhof Schönfließ, sowie die Verlegung des Bahnhofs Hohen Neuendorf-West zum Rathaus.



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

Ein gemeinde- übergreifendes Busliniennetz

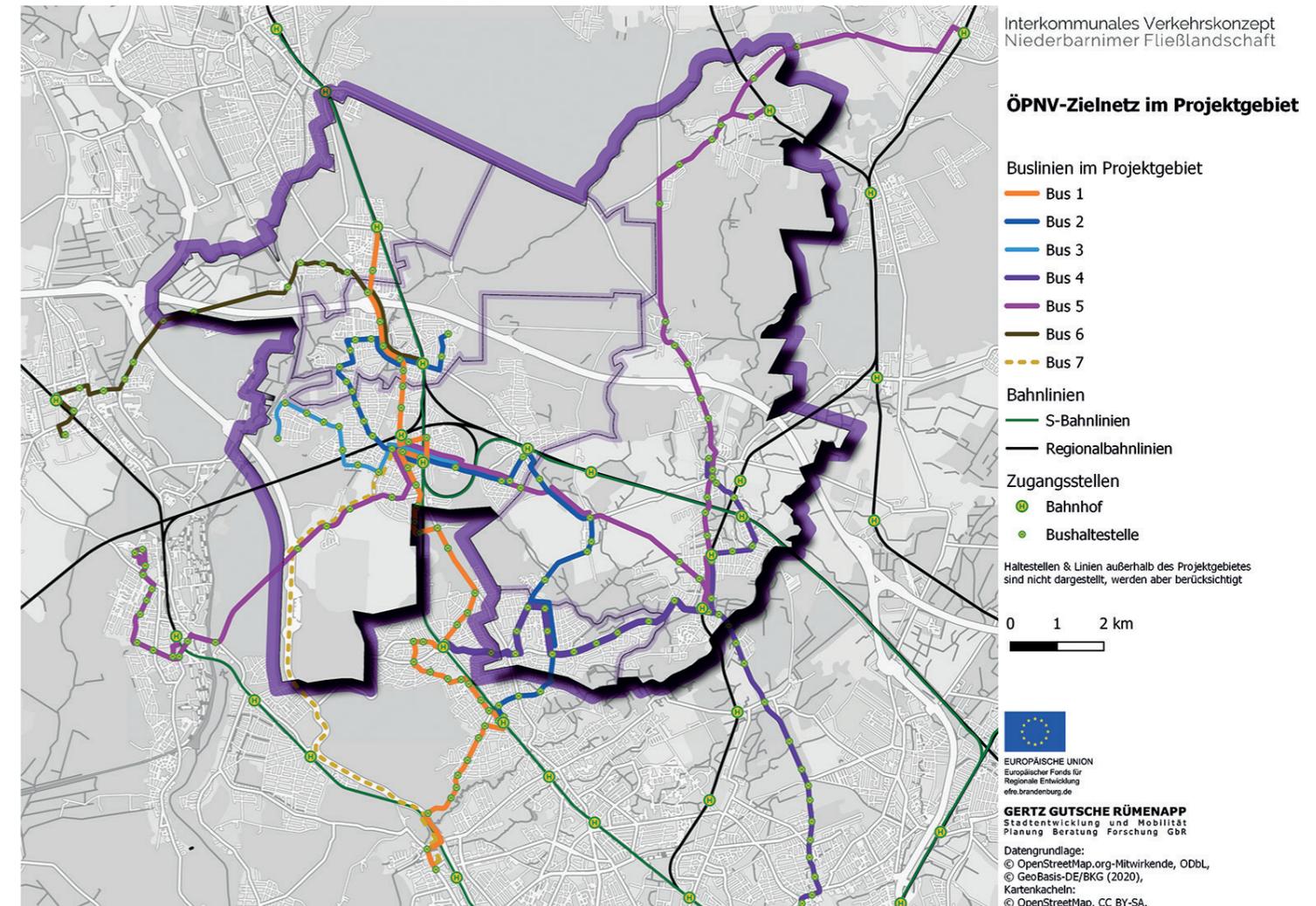
Im Interkommunalen Verkehrskonzept wurde ein gemeinde-
übergreifendes Busliniennetz entwickelt (siehe Abbildung).

Wichtige Schwerpunkte dieses Netzes sind:

- die Verlängerung der Buslinie 125 von der Landesgrenze (Invalidensiedlung) über Hohen Neuendorf und Birkenwerder bis nach Borgsdorf
- ein interkommunaler Ortsbus von Birkenwerder Krankenhaus über Hohen Neuendorf, Bergfelde, Schönfließ und Glienicke nach Hermsdorf
- ein Ortsbus in die Niederheide im 20-Min-Takt
- ein 10-Min-Takt zwischen Frohnau, Glienicke und Schildow mit Durchbindungen nach Mühlenbeck und Niederschönhausen
- die Stärkung der regionalen Achse Hennigsdorf - Zühlsdorf über Hohen Neuendorf, Bergfelde und Mühlenbeck
- eine stündliche Busverbindung Birkenwerder - Velten
- optimierte Anschlüsse zur S-Bahn und zur Heidekrautbahn
- ergänzende bedarfsgesteuerte Angebote (On-Demand-Verkehr) in Zühlsdorf/Wandlitz sowie zwischen Bergfelde und Birkenwerder



©GGR



Das Kfz-Verkehrsaufkommen auf ein verträgliches Maß bringen



© Thaut Images - stock.adobe.com

Die Autobahnen A10 und A111 nehmen im Projektgebiet den überörtlichen Verkehr auf und dienen damit als Umgehungsstraßen für den Untersuchungsraum. Dies führt zu einem sehr geringen Anteil von Durchgangsverkehr auf den Straßen im Untersuchungsraum.

Das vorhandene Verkehrsaufkommen in den vier Projektgemeinden besteht hauptsächlich aus dem Quell- und Zielverkehr der Einwohnerschaft selbst. Zusätzliche Umgehungsstraßen hätten aus diesem Grund nur begrenzte Entlastungseffekte und wurden aufgrund der hohen Kosten sowie der naturschutzfachlich sehr schwierigen Situation nicht weiterverfolgt.

Das Interkommunale Verkehrskonzept setzt in erster Linie darauf, die Effizienz und Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs im bestehenden Hauptstraßennetz zu erhöhen bzw. zu verbessern.

Beispiele dafür sind:

- Die Optimierung des Verkehrsflusses an der B96/Hauptstraße in Glienicke/Nordbahn mit Hilfe von so genannten Pförtnerampeln: kontrollierte Stauung in festgelegten Bereichen durch Ampelschaltungen werden akzeptiert, um eine Überlastung der Knotenpunkte B96/L30 und B96/Hauptstraße in Glienicke/Nordbahn zu verhindern
- eine Verkehrsberuhigung der Wohnstraßen
- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts
- Tempo 70 als Regelgeschwindigkeit außerorts (Ausnahme: L211 von Summt nach Oranienburg)



© GGR



© Heiderose Ernst

Den Umstieg auf Bus und Bahn erleichtern

Bahnhöfe oder auch Bushaltestellen verknüpfen die unterschiedlichen Verkehrsarten. Um das Umsteigen so attraktiv wie möglich zu gestalten, schlägt das IVK den Ausbau der Bahnhöfe und ausgewählter Bushaltestellen zu so genannten größeren oder kleineren Mobilitätsstationen vor.



©Märtens Consult

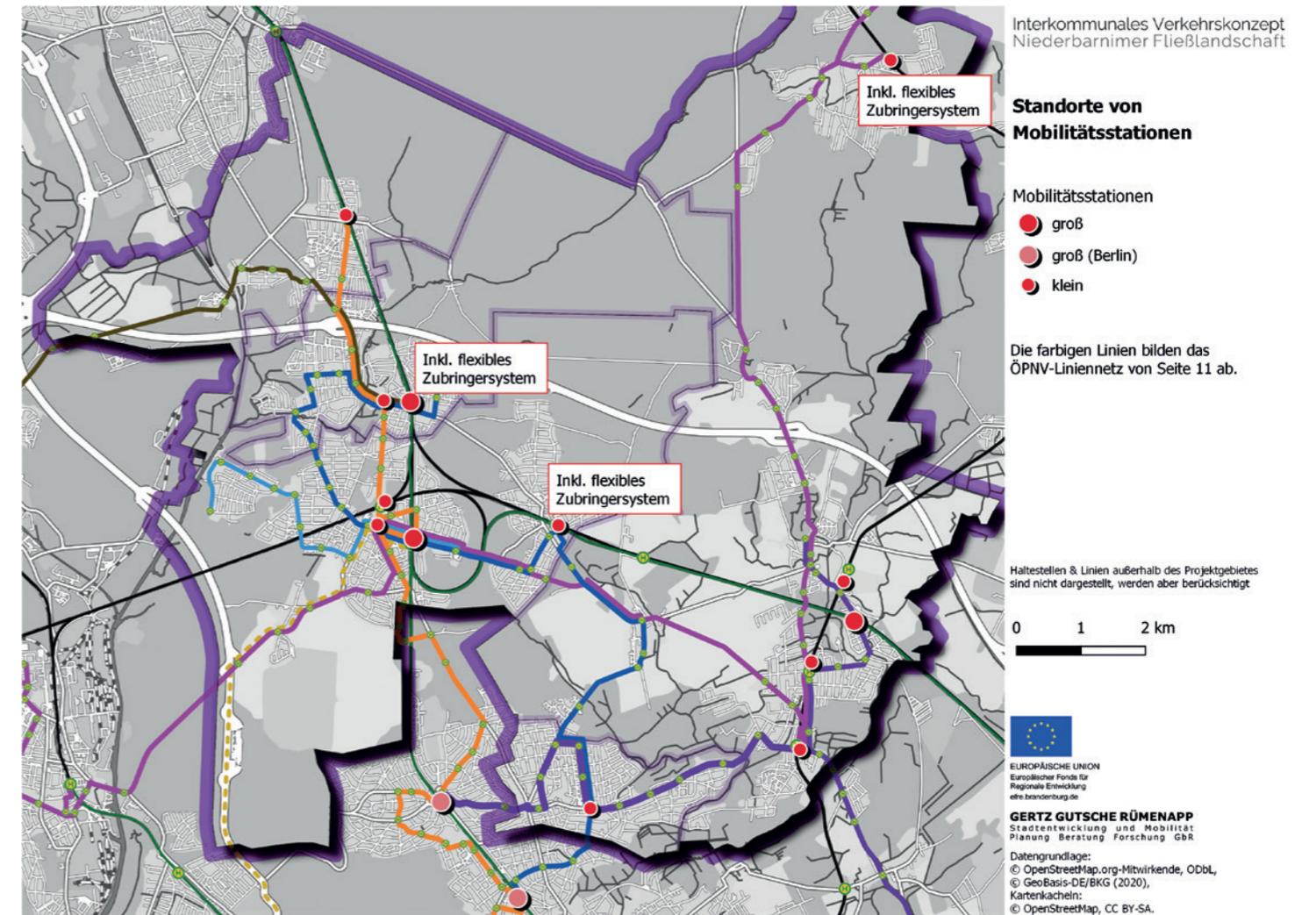
Größere Mobilitätsstationen sollen an gut frequentierten Bahnhöfen entstehen. Dies sind innerhalb des Projektgebietes die Bahnhöfe Birkenwerder, Hohen Neuendorf, Mühlenbeck-Mönchmühle sowie – vor allem für Glienicke/Nordbahn wichtig – die Berliner S-Bahnhöfe Frohnau und Hermsdorf.

Diese größeren Mobilitätsstationen sollen folgende Angebote bereitstellen:

- (möglichst) eine personalbesetzte Informations- und Serviceeinrichtung
- hochwertige Bike + Ride-Anlagen mit zusätzlichen Serviceangeboten
- ein Park + Ride-Angebot und eine Car- + Bikesharing-Station
- einen witterungsgeschützten Wartebereich mit Sitzgelegenheiten
- ein Versorgungsangebot in der unmittelbaren Umgebung
- einen WLAN-Hotspot; eine dynamische Fahrgastinformation (auch für die Zubringerbuslinien)

Kleinere Bahnhöfe oder wichtige Umsteigehaltestellen der neuen Buslinien sollten zu kleineren Mobilitätsstationen ausgebaut werden, möglichst in der Nähe von ggf. vorhandenen Versorgungseinrichtungen, und folgenden Basisservice- und -informationsangebote bieten:

- eine witterungsgeschützte kleine Bike+Ride-Station
- einen witterungsgeschützten Wartebereich mit Sitzgelegenheiten
- möglichst einen WLAN-Hotspot; perspektivisch mit einer dynamischen Fahrgastinformation



Car- und Bike-sharing einführen



©GGR

Das Interkommunale Verkehrskonzept empfiehlt die Einführung von (E-)Carsharing- und (E-)Bikesharing-Angeboten – letzteres inklusive Lastenrädern. Werden für alle vier Gemeinden übergreifende Konzepte aufgestellt, ergibt sich daraus mehr Potenzial für die Stationen und die Konzepte werden effizienter und rentabler für den oder die zukünftigen Betreiber. Möglich wäre auch eine Kombination aus Carsharing und (Lasten-)Bikesharing, wie es im Landkreis Barnim bereits existiert (BarShare).

Das Konzept sollte Folgendes bieten:

- Carsharing-Stellplätze in zentraler Lage und an Mobilitätsstationen
- Bikesharing an allen Bahnhöfen als Angebot für Touristik und Gäste
- Lastenradsharing mit Standorten in verdichteten Wohngebieten und an Standorten des Einzelhandels in zentraler Lage (Bauhaus, Pflanzen Kölle, Ortszentren...)
- Integration des Fuhrparks der Gemeinden (Ankermieter)
- Kombination mit Elektromobilität beim Car- und bei Bikesharing, bei Lastenbikesharing als Standard
- barrierefreie Carsharing-Fahrzeuge (Handbedienung)
- eventuell die Integration von E-Scootern

Das Verkehrsverhalten beeinflussen



©GGR

Mobilitätsmanagement-Maßnahmen sollen dazu beitragen, das Verkehrsverhalten bestimmter Bevölkerungsgruppen im Sinne einer nachhaltigen Mobilität zu verändern. Erreicht werden kann dies einerseits durch attraktive Infrastrukturangebote. Dazu zählen z.B. sichere und gut nutzbare Fahrradabstellanlagen am Wohn- und Zielort. Maßgeblich sind aber auch umfangreiche Informationsangebote, die Alternativen zum eigenen Auto oft erst aufzeigen.

Maßnahmen im Bereich schulisches und Wohnstandort-Mobilitätsmanagement sind beispielsweise:

- sichere Schulwege
- Schulwegplaner/Routenplaner
- Förderung von Fahrgemeinschaften (Portal evtl. mit App oder Aufstellung von „Mitnahmebänken“)
- ausreichend sichere und überdachte Fahrradabstellplätze an Schulen, in verdichteten Wohngebieten und Betrieben (teilweise inkl. E-Lademöglichkeiten)
- Bereitstellen von Kfz-Stellplätzen mit E-Lademöglichkeiten
- Neubürger:innenmarketing (Informationsangebote, Testangebote z.B. VBB-Monatsticket, kostenloses E-Bike für einen begrenzten Zeitraum)
- Förderung von Mischgebieten

E-Mobilität fördern

Um die E-Mobilität zu fördern, ist eine Erweiterung der Ladeinfrastruktur notwendig. Zusätzlich zu neuen E-Ladepunkten in verdichteten Wohngebieten und auf Privatgrundstücken braucht es dafür mehr öffentliche E-Ladepunkte auf Stellplätzen an wichtigen Zielen im Gebiet der Gemeinden Glienicke/Nordbahn, Birkenwerder, Hohen Neuendorf und Mühlentor. Konkret sind dies Bahnhöfe, Einzelhandelsstandorte, aber auch Schulen, Sportanlagen und Arztzentren bzw. das Krankenhaus.



©GGR

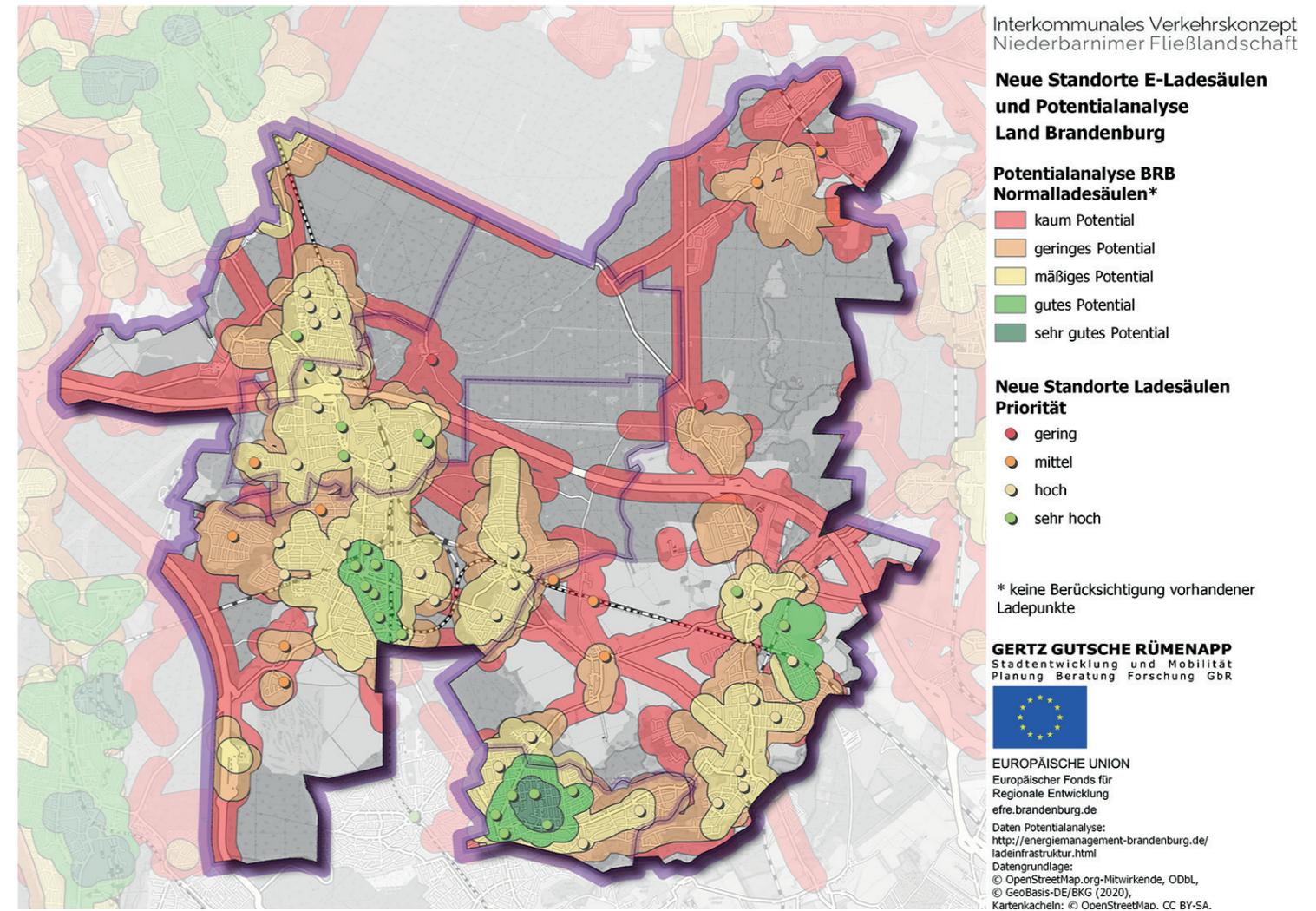
Die nebenstehende Abbildung gibt einen Überblick über Standorte möglicher neuer Ladesäulen. Die Priorisierung erfolgte nach den Vorgaben der Potentialanalyse des Landes Brandenburg für Normalladesäulen (Quelle: <http://www.energiemanagement-brandenburg.de/ladeinfrastruktur.html>).

Die „Reservierung“ von Parkplätzen in zentralen Bereichen bzw. an größeren Einrichtungen oder die Befreiung von zeitlichen Limits beim Parken können als zusätzliche Anreize bei der Nutzung eines E-Kfz die E-Mobilität weiter fördern.

Denkbar ist auch ein Umrüsten der aktuellen Bus-Flotte, von den heutigen Diesel-Fahrzeugen (Stand Januar 2022) in Elektro-Busse und/oder Wasserstoffbusse. Hier wäre zu prüfen, auf welchen Linien aufgrund von Laufleistung und Ladeinfrastruktur Elektro-Busse oder Wasserstoffbusse besser geeignet sind.

Auch die Ausweitung der Ladeinfrastruktur für E-Bikes wird im IVK empfohlen. E-Bikes erweitern den Einsatzbereich des Fahrrades auf größere Entfernungen, denn auf ihnen werden weitere Strecken zurückgelegt. Auch viele ältere oder vermeintlich nicht so sportliche Personen nutzen die Unterstützung, die ein E-Bike bietet. Manche Pkw-Fahrt wird so überflüssig.

Ein dichtes Netz von Lademöglichkeiten für E-Bikes an zentralen Orten wie Bahnhöfen, Ausflugszielen, Restaurants/Hotels sowie Einzelhandels- und Versorgungszentren und eine Kennzeichnung der vorhandenen Lademöglichkeiten in einer (Online)Karte kann Anreiz sein, ein vorhandenes E-Bike häufiger zu nutzen oder überhaupt erst eines anzuschaffen.



CO₂- Effekte und Priorisierung von Maßnahmen

In welcher zeitlichen Abfolge sollen die Maßnahmen umgesetzt werden und welches CO₂ Einsparpotenzial haben die Maßnahmen?

In der Übersicht auf der nächsten Seite ist dies für ausgewählte Maßnahmen des Interkommunalen Verkehrskonzepts dargestellt. Die einzelnen Maßnahmen wurden hierfür in eine sinnvolle Reihenfolge gebracht.

Die Reihenfolge der Maßnahmen ergibt sich aus der Berücksichtigung der folgenden Aspekte:

- ihrer Priorität und den möglichen Umsetzungszeiträumen,
- der Notwendigkeit, möglichst schnell erste verkehrswirksame Lösungen umsetzen zu können sowie
- der Einschätzung ihrer politischen und öffentlichen Sensibilität.

Die Prioritätensetzung wurde mit den Gemeinden Glienicke/ Nordbahn, Birkenwerder, Hohen Neuendorf und Mühlentor Land diskutiert und abgestimmt.

Viele Maßnahmen lassen sich nicht von den Gemeinden alleine umsetzen. Im Öffentlichen Personennahverkehr ist beispielsweise die Aufnahme der geplanten Busverbindungen in den Nahverkehrsplan des Landkreises Oberhavel von zentraler Bedeutung.

Anpassungen der Linienverkehre nach Berlin-Frohnau, Hermsdorf und Niederschönhausen sind zusammen mit Berlin als Aufgabenträger abzustimmen. Bei Maßnahmen im S- und Regionalbahnverkehr gilt, dass die vier Projektgemeinden nur gemeinsam Gespräche mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg über die Perspektiven der vorgeschlagenen SPNV-Maßnahmen führen können, da das Land Brandenburg als Aufgabenträger für die Bestellung und Finanzierung der Betriebsleistungen und die Abstimmung der infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständig ist.

Gleiches gilt im Straßenverkehr: Abstimmungen mit übergeordneten Instanzen und die Zusammenarbeit mit Berlin sind bei vielen Maßnahmen erforderlich.

CO₂-Einsparpotenziale:

Tonnen/Jahr	Einstufung
Bis 100 to	0
100 bis 500 to	+
500 bis 2.000 to	++
über 2.000 to	+++

Maßnahme	Möglicher Umsetzungszeitraum kurzfristig: bis 2025 mittelfristig: bis 2030 langfristig: bis 2050	Priorität aus Sicht der GMBH Gemeinden	CO ₂ - Wirkungen
Regionales Hauptradrountennetz	Kurz- bis mittelfristig	SEHR HOCH	+++
Fahrrad- und fußgängerfreundlicher Aus- und Umbau von Kreuzungen, Querungen und Kreisverkehren	Kurz- bis mittelfristig	SEHR HOCH	+
Verstetigung der interkommunalen Kooperation	Kurz- bis langfristig	SEHR HOCH	++
Monitoring und Evaluation	Mittel- bis langfristig	SEHR HOCH	0
Optimierung des Verkehrsflusses: B96 Glienicke / Reinickendorf	Kurzfristig	SEHR HOCH	0
Mobilitätsstationen	Kurz- bis mittelfristig	SEHR HOCH bis HOCH	++
10-Minuten-Takt auf der S 1	Mittelfristig	HOCH	+++
Verlegung des Regionalbahnhofs Hohen Neuendorf -West	Mittelfristig	HOCH	++
Tempo 30 innerorts	Kurz- bis mittelfristig	HOCH	+
Ladeinfrastruktur für Elektro-Kfz	Kurz- bis mittelfristig	HOCH	++
Busnetz	Kurz- bis mittelfristig	HOCH bis MITTEL	+++
Mobilitätsmanagementmaßnahmen	Kurzfristig	HOCH bis MITTEL	+
Elektro-Car-/Bikesharing-Angebot	Kurzfristig	MITTEL	+

Wirkungsabschätzung - was bringt das alles?

Im Prognose-Nullfall (alle Entwicklungen laufen ohne zusätzliche Maßnahmen so weiter wie bisher) wird deutlich, dass das Verkehrsaufkommen bei steigender Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden Glienicke/Nordbahn, Birkenwerder, Hohen Neuendorf und Mühlenbecker Land deutlich ansteigen wird. Dies wird die Auslastung des Straßennetzes weiter verschärfen.

Ohne die Maßnahmen des IVK wird die Pkw-Fahrleistung (Pkw-km pro Tag) innerhalb dieser Gemeinden von heute 1,95 Millionen auf 2,08 Millionen Pkw-km pro Tag im Jahr 2030 steigen.

Mit den Maßnahmen des IVK könnte die Pkw-Fahrleistung bis zum Jahr 2030 hingegen auf 1,92 Millionen Pkw-km pro Tag gesenkt werden – und das trotz deutlicher Bevölkerungszuwächse, die 30.000 Pkw-km pro Tag zusätzlich verursachen.

Durch die Maßnahmen steigt die Nachfrage im ÖPNV im GMBH-Gebiet von heute 26.000 ein- und aussteigende Fahrgäste pro Werktag auf 43.000 Fahrgäste. Durch das vorgeschlagene Busliniennetz verdoppeln sich die Fahrgastzahlen im Busverkehr von 8.500 auf 17.000 Fahrgäste.

Bei der S-Bahn steigen die Fahrgastzahlen von 16.000 auf 23.000 pro Tag, verursacht und auch aufgefangen durch die kapazitätssteigernden Taktverdichtungen. Im Regionalverkehr (Heidekrautbahn, Regionalbahnhof Birkenwerder) steigen die Ein-/Aussteigerzahlen von 1.000 auf knapp 7.500 pro Tag.

Auch das Radverkehrsaufkommen wird sich durch die vorgeschlagenen Maßnahmen erhöhen, hier sind genaue Angaben jedoch schwierig. Berechnet werden können nur die Verbesserungen durch Geschwindigkeitsvorteile oder den Ausbau der Bike + Ride-Stationen. Außer Acht bleiben dabei Verhaltensänderungen hin zum Rad, die sich durch attraktivere und insbesondere verkehrssicher gestaltete Angebote für den Radverkehr einstellen würden.

Wie geht es weiter mit dem Interkommunalen Verkehrskonzept?

Das IVK soll den Projektgemeinden als Grundlage für die verkehrliche Entwicklung der nächsten Jahre dienen. Die einzelnen Maßnahmen bedürfen noch weiterer Ausarbeitung und Detailplanung. Sicher ist, dass viele Verkehrsprobleme und eine erfolgreiche Mobilitätsentwicklung in der Region nur gemeindeübergreifend lösbar bzw. gestaltbar sind. Bislang gibt es keinen Akteur bzw. keine Institution, die sich kontinuierlich um die interkommunale Kooperation und die weitere Umsetzung des IVK kümmert.

Im eingangs erwähnten bestehenden Arbeitskreis Niederbarnimer Fließlandschaft, in dem die Verwaltungen der vier Projektgemeinden sowie der Berliner Bezirke Pankow und Reinickendorf vertreten sind, werden Probleme und Projekte interkommunal besprochen und angegangen. Der Arbeitskreis trifft sich regelmäßig aber nur punktuell.

Das IVK schlägt daher die Schaffung einer Stelle für ein interkommunales Mobilitätsmanagement vor. Diese Stelle (die bei einer oder mehreren Gemeinden gemeinsam angesiedelt sein kann, oder aber durch einen Dienstleister für die Gemeinden umgesetzt werden könnte) soll die gemeinsame Planung voranbringen und Förderanträge für gemeindeübergreifende Maßnahmen bearbeiten. Weitere Aufgaben würden in der Initiierung und Koordinierung von interkommunalen Maßnahmen (z.B. Mobilitätsmanagement, CarSharing, Elektromobilität) bestehen. Außerdem soll hier die gemeinsame „Lobbyarbeit“ gegenüber dem Kreis, dem Land und Berlin koordiniert werden, da so die vier Gemeinden zusammen mehr Gewicht haben, als nur jede Gemeinde für sich.

Und schließlich ist für die schrittweise Umsetzung des IVK wichtig, dass die Maßnahmen an sich verändernde Rahmenbedingungen angepasst werden. Dies können neue städtebauliche Entwicklungen oder auch veränderte Förderbedingungen sein. Zudem sollten die Wirkungen der Maßnahmen überprüft und ggf. nachgesteuert werden. Hierfür ist einerseits ein laufendes Monitoring der Umsetzung der Maßnahmen, andererseits in größeren Abständen eine Evaluation der Wirkungen auf die Verkehrsentwicklung erforderlich.

Impressum

Herausgebende:

Die Gemeinden



Glienicke/Nordbahn Birkenwerder Hohen Neuendorf Mühlenbecker Land

Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. **Sebastian Rhode**, freischaffender Stadtplaner
Moderator des Arbeitskreises Niederbarnimer Fließlandschaft
SR Stadt- und Regionalplanung, Maaßenstr. 9, 10777 Berlin
Telefon: 030 - 2977 6473
E-Mail: rhode@sr-planung.de

Redaktion:

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Ruhrstr. 11 | 22761 Hamburg
ggr-planung.de

URBAN EXPERT
Integrierte Stadtentwicklung
und Beteiligungsprozesse

Blücherstr. 24 | 10961 Berlin
urbanexpert.net

Unterstützt durch:



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung

efre.brandenburg.de