



AG Verkehr Hohen Neuendorf

Treffen 01.11.2021

Hybrid-Veranstaltung





- **Begrüßung und Vorstellung**
- **Bericht des Klimaschutzmanagements mit Ausblick**
 - Landesweite Tage der Sichtbarkeit
 - Lastenfahrrad - Bürgerhaushalt
 - Stadtradeln 2021
 - E-Mobilität in HN
- **Nachhaltige Mobilität in Hohen Neuendorf – Planungsstand**
 - **Mobilitätskonzepte**
 - **Interkommunales Verkehrskonzept (IVK)**
- **Rückfragen / Themenwünsche**



- **Landesweite Tage der Sichtbarkeit 16.-18.11.2021**
 - Aktion am 16.11.2021 von **15.30 - 18.30 Uhr am S-Bahnhof Hohen Neuendorf** – Bahnhofsvorplatz
 - Vor-Ort-Veranstaltung zum Thema Sichtbarkeit im Straßenverkehr gemeinsam mit der Revierpolizei
 - Information und Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden
 - Verteilung reflektierender Give-aways
- <https://netzwerk-verkehrssicherheit.de/sichtbarkeit2021/>
<https://netzwerk-verkehrssicherheit.de/wp-content/uploads/2019/07/Ausmalbild.pdf>



LANDESWEITE TAGE DER SICHTBARKEIT

SICHERHEIT DURCH SICHTBARKEIT

16.11. – 18.11.2021

Die Landesweiten Tage der Sichtbarkeit sind eine Aktion für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Mit reflektierenden Materialien und guter Beleuchtung sind Radfahrer, Fußgänger und Radfahrer das Risiko verringern, bei schlechten Sichtverhältnissen übersehen zu werden. Wer reflektierendes Material an sich trägt, ist für Kraftfahrer schon aus einer Entfernung von bis zu 140 Metern sichtbar (jüngste Kleidung = 25 Meter).
Foto: SIGNAL IDUNA



- **Lastenfahrrad „Maja“ einsatzbereit**
(Projekt aus dem Bürgerhaushalt 2020)



www.flotte-brandenburg.de

Den Fördermittelbescheid überbrachte Brandenburgs Infrastrukturminister Guido Beermann persönlich (27.09.2021).



▪ Lastenfahrrad „Maja“ einsatzbereit

(Projekt aus dem Bürgerhaushalt 2020)

- Zuwendungsbescheid vom 04.06.2021 über 3.399,20 € für ein Lastenfahrrad zur kostenfreien Zurverfügungstellung für die Allgemeinheit über die Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung von Lastenrädern (Rili LaFa Bbg)
- **Standort Wiesenstr 1**, 16540 HN - Niederheide
Betreuung durch Mitarbeitende des Imkereifachgeschäftes "Apis Pro" Imkereibedarf & Bienenprodukte
- Buchungssystem über "fLotte Brandenburg" – **Anmelden** und **Ausleihvertrag ausgedruckt und ausgefüllt mitbringen**



fLotte NORD			Okt	November																				
Lastenrad	Typ	Standort	31	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Hubert	2rK	Hohen Neuendorf	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Maja	3rEK	Hohen Neuendorf	*	●	●	●	●	●	*	*	●	●	●	●	●	*	*	●	●	●	●	●	*	*
Jette	2rKV	Oranienburg	*	●	●	●	●	●	●	*	●	●	●	●	●	*	●	●	●	●	●	●	*	*



■ Stadtradeln 2021 – Ergebnisse (geradelte km)



- **Gesamtwertung national: Platz 630** von 2.172 teilnehmenden Kommunen
- **Gesamtwertung Brandenburg: Platz 15** von 56 teilnehmenden Kommunen und Landkreisen; Landkreis Oberhavel Platz 2 nach Potsdam
- **Gesamtwertung Landkreis: Platz 3** von 7 teilnehmenden Kommunen, nach Hennigsdorf und Oranienburg
- **Gesamtwertung Landkreis - Teams:** Platz 4 Grundschule Niederheide, Platz 8 Mosaik-Grundschule, Platz 9 Marie-Curie-Gymnasium

Klimaschutzbericht - Mobilität



Platz	Team	Geradete Kilometer	Kopf	🕒	kg CO ₂
1.	Grundschule Niederheide	14.493	101	143	2.130
2.	Mosaik-Grundschule	10.819	89	122	1.590
3.	Marie-Curie-Gymnasium	9.162	164	56	1.347
4.	Offenes Team - Hohen Neuendorf	5.560	150	37	817
5.	ADFC_OG_HN-Stadtflitzer21	5.261	405	13	773
6.	Tobi's Bike Welt	4.468	745	6	657
7.	HN_Verwaltungsteam	3.930	151	26	578
8.	Ahorn Grundschule	3.460	105	33	509
9.	B90/Die Grünen	3.132	196	16	460
10.	Team Tischtennis HSV 90	3.048	339	9	448



- **Stadtradeln 2021 – Preisverleihung im „RADHAUS“**





▪ Stadtradeln 2021 – Ergebnisse

- Die Preisverleihung hat am Freitag, den 10.09.2021 um 16.00 Uhr im "RADHAUS" statt gefunden. Die Gewinnerteams sind (Ende der Wertung für die Prämierung in Hohen Neuendorf war Montag, 06.09.2021, 24.00 h):
- **Kategorie A:** (Aktivstes Schulteam mit den meisten Radkilometern pro Teilnehmer): **Platz 1 - Marie-Curie-Gymnasium:** 55 Aktive **164 km/Teilnehmer**, 9.012km, 1.323 kg CO₂; **Platz 2 - Ahorn Grundschule:** 33 Aktive **105 km/Teilnehmer**, 3.460 km, 509 kg CO₂
- **Kategorie B** (Aktivstes Team mit den meisten Radkilometern pro Teilnehmer): **Platz 1 - Team BosRo:** 3 Aktive **947km/Teilnehmer**, 2.840km, 417 kg CO₂
- **Sonderpreis – Kategorie C** (Aktivstes Schulteam mit den meisten Radkilometern): **Platz 1 - Grundschule Niederheide:** 141 Aktive, **14.468 km**, 2.123 kg CO₂
Platz 2 - Mosaik-Grundschule: 120 Aktive, **10.378 km**, 1.505 kg CO₂



▪ **E-Mobilität in Hohen Neuendorf**

- Beschluss B 011/2021 zur „Entgelterhebung für das Laden an städtischen Ladesäulen“ wurde am 29.04.2021 von der SVV zugestimmt
- Problem mit der Umsetzung von eichrechtskonformen Zählern in den vorhandenen Ladesäulen
- Entwicklung eines neuen Ladesäulenkonzept unter Berücksichtigung des Antrages A 032/2019 „HOTSPOT für E-Mobilisten“ und den gesetzlichen Vorgaben zur Eichrechtskonformität für Ladesäulen
- Beschluss B 031/2021 zu „Außerplanmäßige Auszahlungen für die Errichtung neuer Ladesäulen“ in den Finanzausschuss am 15.06.2021 eingebracht, B 031/2021 wurde verwiesen in SMKSU 14.09.21, FA 26.10.21
- Ab 01.07.2021 sollte der Ladestrom entsprechend B 011/2021 kostenpflichtig abgegeben werden, jedoch wegen der Verzögerung bei der Umsetzung von eichrechtskonformen Zählern wurde die kostenpflichtige Abgabe am 06.07.2021 wieder ausgesetzt



▪ E-Mobilität in Hohen Neuendorf

Neues Ladesäulen-Konzept

Aufstellung der neuen Ladesäulen und der bestehenden Ladesäulen im Stadtgebiet



BORGSDORF – S-Bahnhof



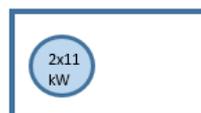
HOHEN NEUENDORF – S-Bahnhof
Parkplatz Müllheimer Platz



BERGFELDE – S-Bahnhof



STOLPE – Bürgerhaus



HOHEN NEUENDORF Rathaus
Parkplatz Verwaltung



HOHEN NEUENDORF Rathaus
Parkplatz Öffentlich

LEGENDE:



NEU Schnellladesäule



NEU Normalladesäule



NEU Wallboxen, Parkpalette



ALT Normalladesäule
(nicht eichrechtkonform)

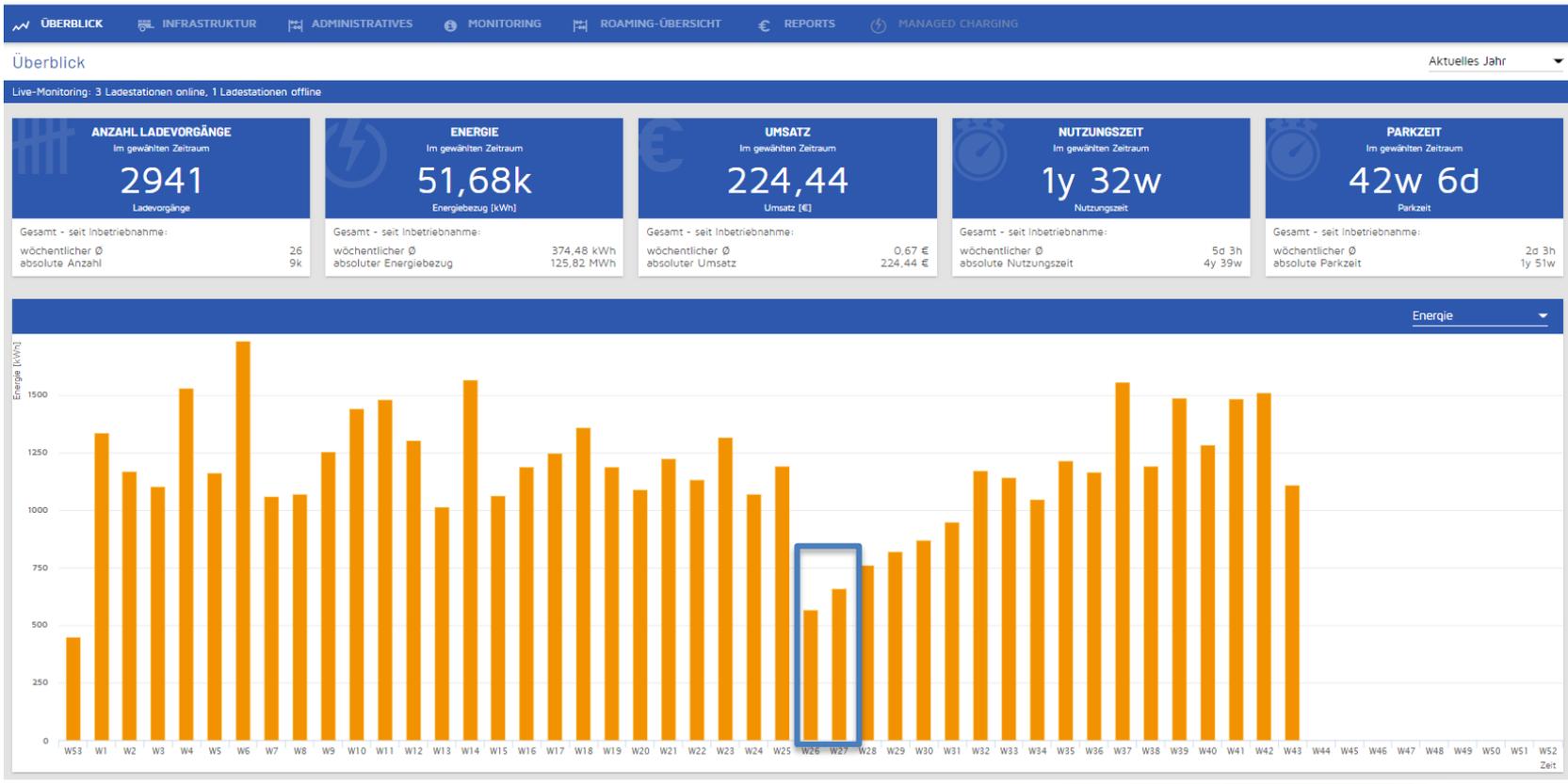
E-Mobilität in Hohen Neuendorf Klimaschutzbericht - Mobilität



Überblick zum Energiebezug an allen vier Ladesäulen im aktuellen Jahr 2021 (Entgeltspflicht vom 01. - 06.07.2021)



Hohen Neuendorf, Stadtverwaltung
Betreiber





URBAN EXPERT
Integrierte Stadtentwicklung
und Beteiligungsprozesse

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Interkommunales Verkehrskonzept Niederbarnimer Fließlandschaft

Erstvorstellung im
Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität, Klimaschutz,
Stadtmarketing und Umwelt von Hohen Neuendorf

Dipl.-Ing. Max Bohnet
Dipl.-Ing. Sylke Leonhardt
Gertz Gutsche Rümenapp -
Stadtentwicklung und Mobilität, HH/Berlin

Dipl.-Ing. Nils Scheffler
Urban Expert
Integrierte Stadtentwicklung &
Beteiligungsprozesse, Berlin

**22. oder
24.11.2021**

Vorstellung des
Schlussberichtes im
Stadtentwicklungs-
ausschuss

13.12.2021

Abschlussver-
anstaltung zum
IVK in Hohen
Neuendorf

**Beschlussfassung
2021 / 2022**



Information

- Information auf den Webseiten der Kommunen
- Projektwebseite: <https://www.glienicke.eu/bauen-wirtschaft/interkommunales-verkehrskonzept/>
- **Projektwebseite HN:** <https://hohen-neuendorf.de/de/bauen-wirtschaft/stadtplanung/interkommunales-verkehrskonzept>
- Newsletter Anmeldung über die Projektwebseite
- Vorstellung im SMKSU*-Ausschuss 09.06.2020
- Bürgerwerkstätten (16.09.2020 und 19.05.2021)
- Gemeinde AG-Sitzungen (02.11.2020 und 07.06.2021)
- **Vorstellung des Schlussberichtes in einer Sondersitzung des Stadtentwicklungsausschuss (SMKSU*) 24.11.2021** (in Planung)
- **Abschlussveranstaltung mit Livestream 13.12.2021**

*Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität, Klimaschutz, Stadtmarketing und Umwelt

Interkommunales Mobilitätskonzept



Interkommunales Verkehrskonzept Niederbarnimer Fließlandschaft

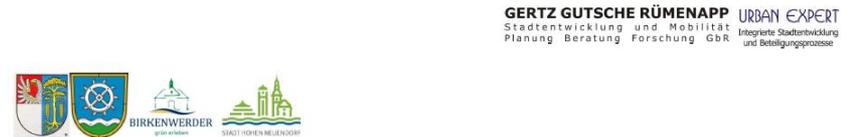
Schlussbericht

Stand: 29. Oktober 2021

Gefördert durch:



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für
Regionale Entwicklung
efre.brandenburg.de



Interkommunales Verkehrskonzept Niederbarnimer Fließlandschaft

Kapitel 5.2 Einzelmaßnahmen und Einzelstrategien

Stand: 29. Oktober 2021

Gefördert durch:



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung
efre.brandenburg.de



Ausgewählte Ergebnisse der Bestandsanalyse

- Nachfrage im Fuß- und Radverkehr (IVK S. 59)
 - Anteil absolut des Fußverkehrs 10% und des Radverkehrs 20%
 - 2/3 aller Fußwege ≤ 1 km
 - 1/4 aller Fußwege ≥ 1 km und ≤ 2 km
 - **42% aller Fußwege zwischen 1 und 2 km werden mit dem Pkw zurückgelegt**
 - **50% aller Radwege ≤ 2 km**
 - 20% aller Radwege ≥ 2 km und ≤ 5 km
 - 20% aller Radwege ≥ 5 km
- Nachfrage im ÖPNV (IVK S. 62/63)
 - **14% aller Wege der Bewohner werden mit ÖPNV zurückgelegt (15% HN)**
 - höchste Nachfrage im Untersuchungsgebiet weist die S1 auf
- Kfz-Verkehrsnachfrage (IVK S. 68-71)
 - Der weitaus **überwiegende Teil des Kfz-Verkehrsaufkommens resultiert aus Binnen-, Quell- und Zielverkehren des Untersuchungsgebietes**. Die Durchgangsverkehrsbelastungen sind von geringer Bedeutung.



Ausgewählte Ergebnisse der Bestandsanalyse

- Intermodalität (IVK S. 77ff)
 - Bedeutung der 10 Bahnhöfe, sie stellen intermodale Verknüpfungspunkte dar
 - Ein attraktives Angebot von Bike+Ride- und Park+Ride-Plätzen sowie von den Zubringerbuslinien steigert die Attraktivität der Bahnhöfe.
- Multimodalität (IVK S. 83ff)
 - detaillierte Übersicht zu aktuellen Best Practise Beispielen zu stationsbasierten Carsharing-Angeboten aus anderen Städten/ Regionen

Interkommunales Mobilitätskonzept



Abbildung 67: Handlungsfelder



Quelle: Eigene Darstellung

- Ergebnis aus den Gemeinde-AGs: Übersicht zu den Handlungsfeldern
- Sie bilden die Grundlage für die Maßnahmenkonzeption und die Strategien (IVK S. 109)

Interkommunales Mobilitätskonzept

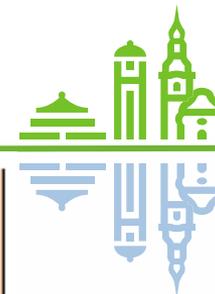


Tabelle 9: Umsetzungskonzept

Nr.	Bezeichnung	Möglicher Umsetzungszeitraum	Priorität aus Sicht der GMBH-Gemeinden
FR 1	Qualitätsstandards für Radverkehrsinfrastruktur	Kurz- bis mittelfristig	SEHR HOCH
FR 2	Regionales Haupttroutennetz	Kurz- bis mittelfristig	SEHR HOCH
FR 4	Fahrrad- und fußgängerfreundlicher Aus- und Umbau von Kreuzungen, Querungen und Kreisverkehren	Kurz- bis mittelfristig	SEHR HOCH
FR 5	Erhöhung der Barrierefreiheit	Kurzfristig	SEHR HOCH
FR 6	Ausbau der Radabstellanlagen	Kurzfristig	SEHR HOCH
Ö 1c	Reaktivierung Stammstrecke Heidekrautbahn bis Gesundbrunnen im 30-Minuten-Takt	Kurzfristig	SEHR HOCH
K 1a	Optimierung des Verkehrsflusses: B96 Glienicke / Reinickendorf	Kurzfristig	SEHR HOCH
I 1a	S-Bahnhof Hohen Neuendorf	Kurzfristig	SEHR HOCH
I 1k	Neue Heidekrautbahnhöfe	Kurzfristig	SEHR HOCH
E 5	Umstellung der ÖPNV-Busflotte	Kurz- bis Mittelfristig	SEHR HOCH
FR 3	Ergänzungsrouten in den Gemeinden	Kurz- bis mittelfristig	HOCH
FR 7	Instandhaltung, Reinigung und Winterdienst auf den Radrouten und Fußwegen	Kurzfristig	HOCH
FR 8	Ausbau der Wegweisung und Beschilderung	Kurzfristig	HOCH
Ö 1a	10-Minuten-Takt auf der S 1	Mittelfristig	HOCH

- Übersicht zu den Maßnahmen (IVK S. 128ff)

Interkommunales Mobilitätskonzept



	Ö 3	Regionalbahnhof Birkenwerder	Mittelfristig	HOCH
→	Ö 4	Verlegung des Regionalbahnhofs Hohen Neuendorf -West	Mittelfristig	HOCH
→	Ö 5a	Linie 1 Tegel – Frohnau – Hohen Neuendorf – Birkenwerder – Borgsdorf	Kurz- bis Mittelfristig	HOCH
	Ö 5b	Linie 2 Hermsdorf – Glienicke – Hohen Neuendorf – Birkenwerder	Kurz- bis Mittelfristig	HOCH
	Ö 5c	Linie 3 Hohen Neuendorf – Niederheide	Kurzfristig	HOCH
	Ö 5d	Linien 4a und 4b Frohnau – Schildow – Mühlenbeck/Niederschönhausen	Kurz- bis Mittelfristig	HOCH
	Ö 8	Anschlussicherung und Haltestellenausstattung	Kurzfristig	HOCH
	Ö 9	Busbeschleunigung	Kurz- bis Mittelfristig	HOCH
	K 1b	Optimierung des Verkehrsflusses in Schönfließ	Kurzfristig	HOCH
→	K 2a	Tempo 30 innerorts	Kurz- bis Mittelfristig	HOCH
	K 3	Verkehrsberuhigung im Nebennetz	Kurz- bis Mittelfristig	HOCH
	I 1c	S- und Regionalbahnhof Birkenwerder	Mittelfristig	HOCH
	I 1d	S-Bahnhof Borgsdorf	Kurz- bis Mittelfristig	HOCH
	I 1g	S-Bahnhof Mönchmühle	Kurzfristig	HOCH
	I 1i	S-Bahnhof Frohnau	Kurz- bis Mittelfristig	HOCH
	I 1j	S-Bahnhof Hermsdorf	Kurz- bis Mittelfristig	HOCH
→	M 1	Verstetigung der interkommunalen Kooperation	Kurz- bis Langfristig	HOCH

- Übersicht der Maßnahmen (IVK S. 129)

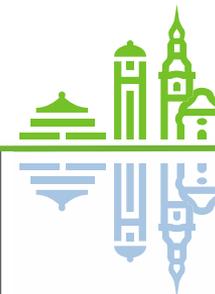
Interkommunales Mobilitätskonzept



➔	M 2	Schulisches Mobilitätsmanagement	Kurzfristig	HOCH
	M 6	Monitoring und Evaluation	Mittel- bis Langfristig	HOCH
➔	E 1	Ladeinfrastruktur für Elektro-Kfz	Kurz- bis Mittelfristig	HOCH
	E 4b	Umstellung der betrieblichen Fahrzeugflotten	Mittelfristig	HOCH
➔	FR 9	Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit	Kurz- bis mittelfristig	MITTEL
	Ö 1b1	Taktverdichtung S8 abends und am Wochenende	Kurz- bis mittelfristig	MITTEL
	Ö 1e	Taktverdichtung der RB20	Kurz- bis Mittelfristig	MITTEL
	Ö 5e	Linie 5 Hennigsdorf – Hohen Neuendorf – Schildow – Zühlsdorf	Kurz- bis Mittelfristig	MITTEL
	Ö 6	Flexible Zubringersystems	Kurz- bis Mittelfristig	MITTEL
	K 2b	Tempo 70 außerorts	Kurzfristig	MITTEL
➔	I 3	Elektro-Carsharing-Angebot	Kurzfristig	MITTEL
	I 4	Bike-Sharing Angebot	Kurzfristig	MITTEL
	M 3	Wohnstandortmobilitätsmanagement	Kurzfristig	MITTEL
	M 5	Kampagnen / Öffentlichkeitsarbeit	Kurzfristig	MITTEL
	E 2	Anpassung der Stellplatzsatzungen	Mittelfristig	MITTEL
	E 4a	Umstellung der kommunalen Fahrzeugflotten	Kurzfristig	MITTEL
	Ö 1b2	Taktverdichtung S8 zum 10-Min-Takt	Langfristig	GERING
	Ö 1d	Heidekrautbahn im 30-Min-Takt nach Zühlsdorf und Wensickendorf	Mittel- bis Langfristig	GERING

- Übersicht der Maßnahmen (IVK S. 129/130)

Interkommunales Mobilitätskonzept



Ö 2	Reaktivierung der Strecke Oranienburg – Schmachtenhagen bzw. Wensickendorf - Liebenwalde	Mittel- bis Langfristig	GERING
Ö 5	Integriertes gemeindeübergreifendes Buskonzept		
Ö 5f	Linie 6 Birkenwerder - Velten	Kurz- bis Mittelfristig	GERING
Ö 5g	Linie 7 Hohen Neuendorf – Stolpe – Tegel	Mittelfristig	GERING
Ö 7	Anpassung Tarifsysteem	Mittelfristig	GERING
I 1	Ausbau Bahnhöfe		
I 1b	Regionalbahnhof Hohen Neuendorf West	-	GERING (wg. Verlegung)
I 1e	S-Bahnhof Bergfelde	Kurzfristig	GERING
I 1f	S-Bahnhof Schönfließ	Mittel- bis Langfristig	GERING
I 1h	Regionalbahnhof Zühlsdorf	Langfristig	GERING
I 2	Bushaltestellen als intermodale Verknüpfungspunkte	Mittelfristig	GERING
I 5	Verbesserung Fahrradmitnahme	Mittelfristig (mit Taktverdichtung S-Bahn)	GERING
M 4	Betriebliches Mobilitätsmanagement	Kurzfristig	GERING
E 3	Nutzervorteile für Elektro-Kfz	Langfristig	GERING
E 6	Ladeinfrastruktur E-Bikes	Kurzfristig	GERING
E 7	Standortsicherung für stationäre Versorgungseinrichtungen für alternative Energieträger	Langfristig	GERING

- Übersicht der Maßnahmen (IVK S. 130)



Einzelmaßnahmen und -strategien (Kapitel 5.2)

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 €	€€€€
CO ₂ -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.



Einzelmaßnahmen und -strategien (Kapitel 5.2)

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

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

Nr. FR 2	Bezeichnung Regionales Hauptradrounennetz			Handlungsfelder Fuß- und Radverkehr	 
Priorität Sehr Hoch	Umsetzbarkeit Mittel	Umsetzungszeitraum Kurz- bis mittelfristig	Akteure Land, Kreis, Gemeinden		
Ausgangslage <ul style="list-style-type: none"> Das vorhandene Radverkehrsnetz entlang der überörtlichen Hauptverkehrsstraßen weist diverse Lücken auf. Das Fahren im Mischverkehr wird von den meisten Radfahrenden aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten als sehr unsicher empfunden und daher vermieden. 			Ziel der Maßnahme <ul style="list-style-type: none"> Förderung des Radverkehrs durch das Angebot eines lückenlosen regionalen Radverkehrsnetzes Herstellen eines sicher und komfortabel befahrbaren Radwegenetzes, das <ul style="list-style-type: none"> alle Gemeinden miteinander verbindet, mit lokalen Radverkehrskonzepten verzahnt ist, damit auch die einzelnen Ortsteile angebunden sind und das mit dem überregionalen Radverkehrsnetz (geplante Radschnellwege Berlin, Berlin-Kopenhagen-Radweg etc.) verknüpft ist bzw. dieses integriert. 		
Beschreibung Umsetzung der regionalen Hauptradrounen (s. Abbildung 2) mit den Einzelmaßnahmen FR 2a bis FR 2i. Die zweite Kategorie – die Hauptrounen – werden in den Maßnahmenblättern FR 2j bis FR 2m je Gemeinde dargestellt. Das gesamte Hauptradrounennetz wird zunächst in der folgenden Abbildung abgebildet. Es wurde ebenfalls im Kapitel 5.1. zusammen mit dem Gesamtnetz (Hauptrounen inkl. Ergänzungsrouten) bereits erläutert.					
Kosten €€€		Fördermöglichkeiten			CO ₂ -Einsparung +++



Einzelmaßnahmen und -strategien (Kapitel 5.2)

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

GERTZ GÜTSCHKE RÜMENNAP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

URBAN EXPERT
Strategische Stadtentwicklung
und Teilhabungsprozesse

Abbildung 1: Das Hauptrouthenetz

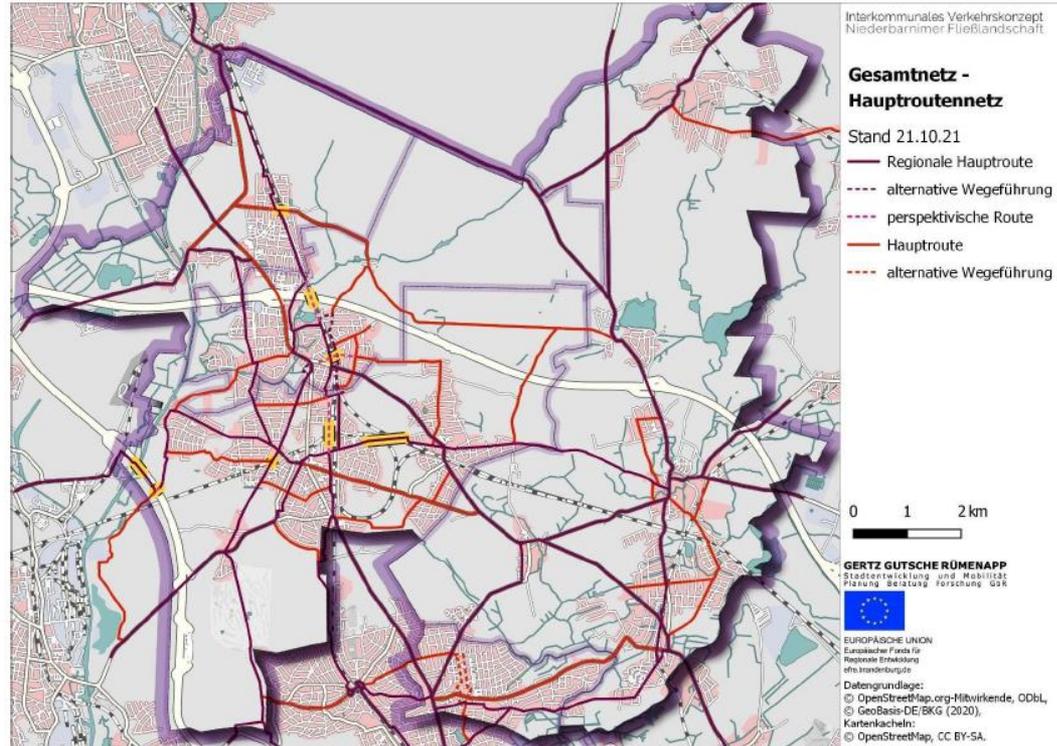
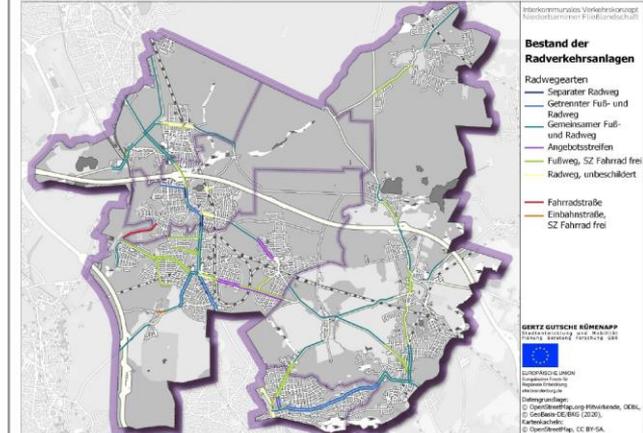


Abbildung 30: Bestand der Radverkehrsanlagen



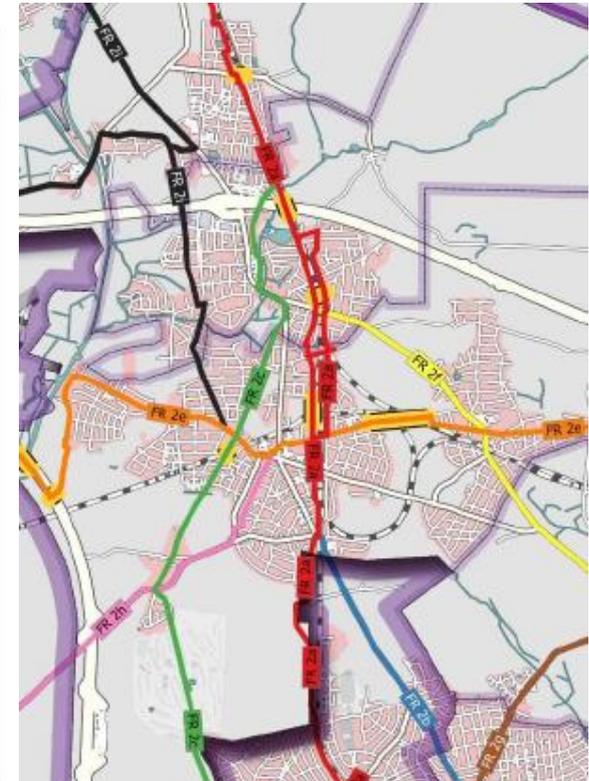
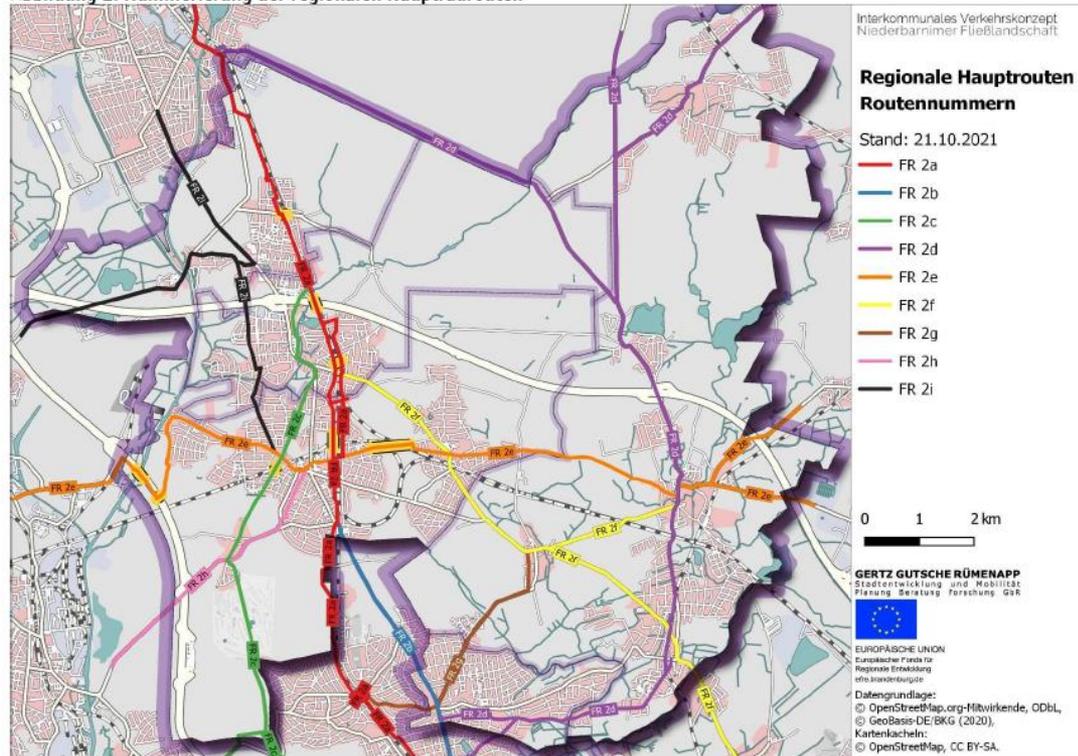


Einzelmaßnahmen und -strategien (Kapitel 5.2)

Interkommunales Verkehrskonzept Niederbarnimer Fließlandschaft
Glienicke – Mühlenbecker Land – Birkenwerder – Hohen Neudorf

GERTZ GUTSCHE RÜMENNAPP URBAN EXPERT
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR
Interkommunales Stadtentwicklung
und Beteiligungsprozesse

Abbildung 2: Nummerierung der regionalen Haupttradrouten





Einzelmaßnahmen und -strategien (Kapitel 5.2)

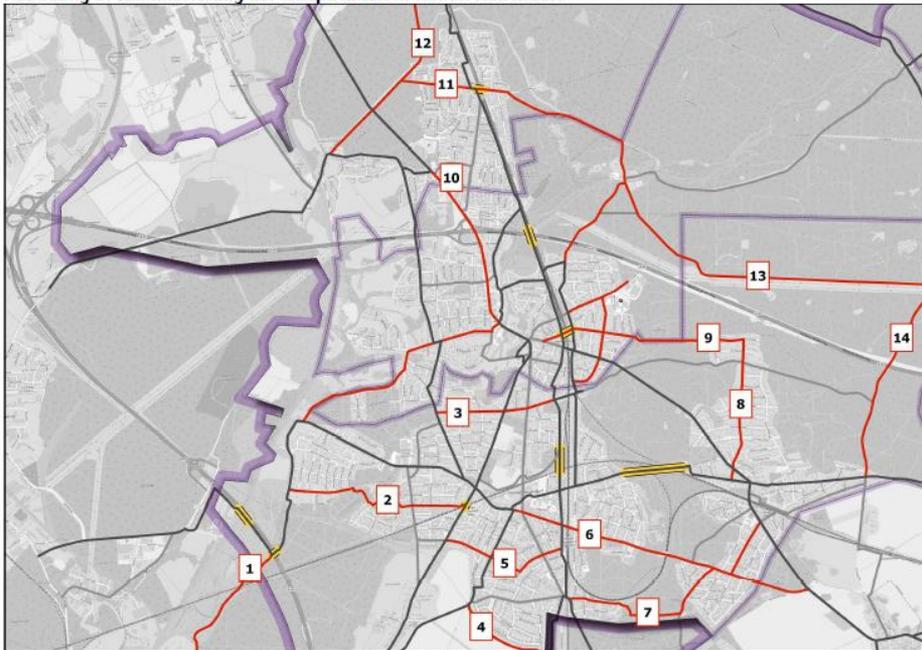
Interkommunales Verkehrskonzept Niederbarnimer Fließlandschaft
Glienicke – Mühlenbecker Land – Birkenwerder – Hohen Neuendorf

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

Nr. FR 2j	Bezeichnung Maßnahmen des Haupttroutennetzes in Hohen Neuendorf	Handlungsfelder Fuß- und Radverkehr	
---------------------	---	--	---

Beschreibung

Abbildung 3: Nummerierung der Haupttrouten in Hohen Neuendorf



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





Einzelmaßnahmen und -strategien (Kapitel 5.2)

Nr.	Priorität	Maßnahmenbezeichnung
1	Hoch	Ertüchtigung Berlin-Kopenhagen-Radweg, Oberflächenverbesserung
2	Hoch	Havelstraße: Ausweisung als Fahrradstraße
	Mittel	Ertüchtigung Waldweg und straßenunabhängige Wege, Verbreiterung + Oberflächenverbesserung
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“)
		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	Forstweg: Ausweisung als Fahrradstraße
	Mittel	Ertüchtigung Grünweg von Forstweg bis Am Quast
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/ Briesestraße: 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)



Einzelmaßnahmen und -strategien (Kapitel 5.2)

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

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

Nr. Ö 5	Bezeichnung Integriertes gemeindeübergreifendes Buskonzept			Handlungsfelder ÖPNV	 
Priorität s. Ö5a-g	Umsetzbarkeit s. Ö5a-g	Umsetzungszeitraum s. Ö5a-g	Akteure Kreis, OVG, BVG, Gemeinden, Berlin		
Ausgangslage Innerhalb des GMBH-Projektgebietes verkehren derzeit 7 Buslinien. Einige Linien davon befinden sich allerdings nur in Randlage bzw. fahren sehr unregelmäßig. Um eine bessere Konkurrenzfähigkeit zum Auto zu erhalten, fehlt in vielen Bereichen ein klares strukturiertes und integriertes Busangebot.				Ziel der Maßnahme <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV als Alternative zum Kfz-Verkehr • Verbesserung der Verknüpfung zwischen SPNV und ÖPNV 	
Beschreibung					
<ul style="list-style-type: none"> • Integriertes Ortsbussystem für die GMBH-Gemeinden <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 <ul style="list-style-type: none"> ○ Weiterentwicklung des Kiezbus-Systems zu den S-Bahnhöfen ○ Funktion als Bahnzubringer für Glienicke und das Mühlenbecker Land im dichten Takt 					
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			Nächste Umsetzungsschritte		
Kosten €€€ (rd. 4 Mio. € Mehrkosten gegenüber heutigem Busangebot)		Fördermöglichkeiten		CO ₂ -Einsparung +++	

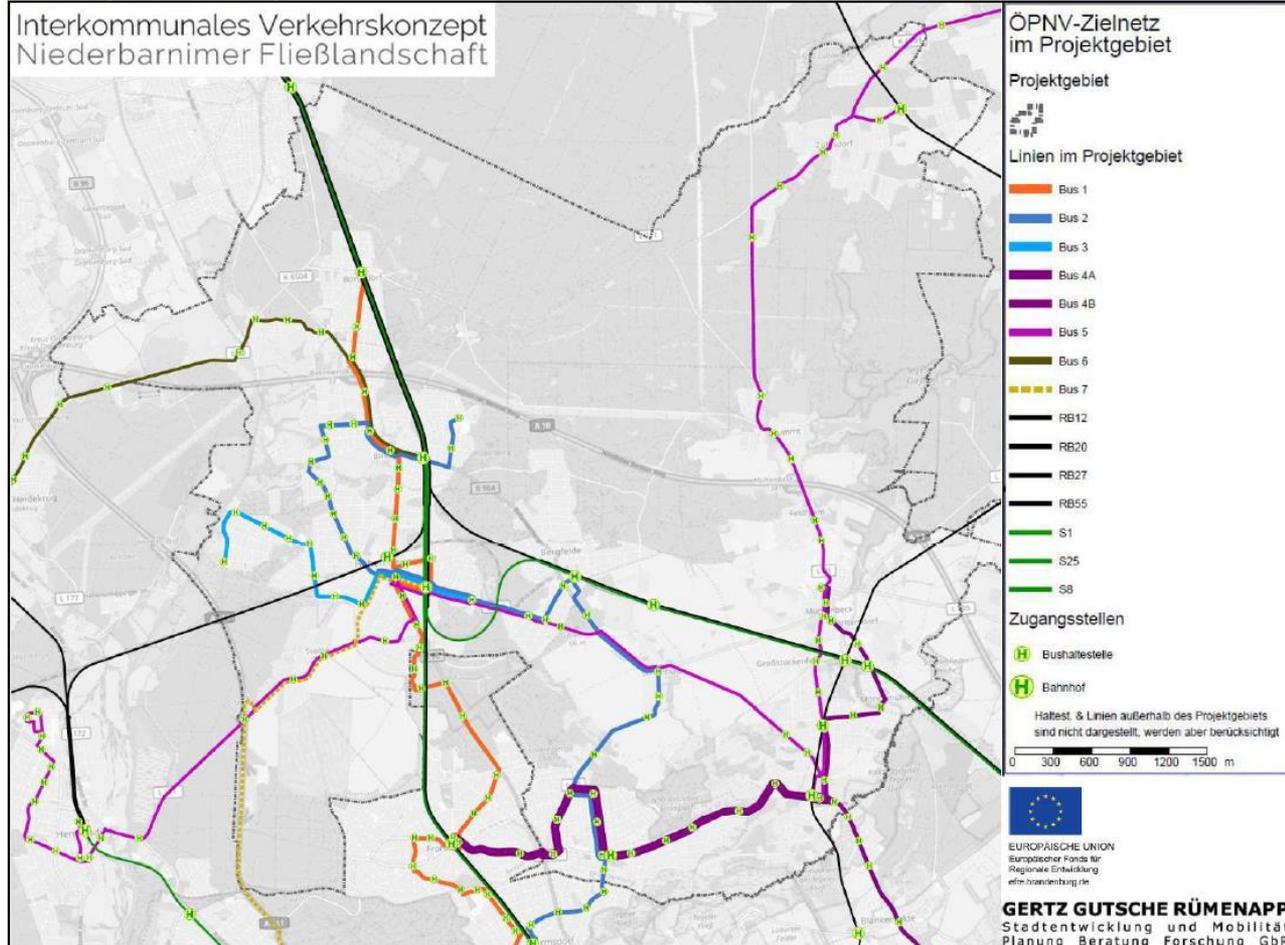
- Verknüpfung in Frohnau, Schildow und Mühlenbeck-Mönchmühle zur Bahn
- Stärkung der **regionalen Busverbindungen** in Richtung Hennigsdorf, Velten und Berlin-Tegel

Das gesamte Buskonzept wird in Abbildung 29 dargestellt.
Die Maßnahmen werden im Einzelnen in den Steckbriefen Ö 5a bis Ö 5g dargestellt.

Interkommunales Mobilitätskonzept



Abbildung 28: Buskonzept



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



Informationen zum Umsetzungsstand

- **Bergfelde – Brücke Mittelstraße:** die Kappenverbreiterung wurde durch den Landesbetrieb umgesetzt, Inbetriebnahme nach verbleibenden Anpassungsarbeiten voraussichtlich KW 45
- **Ahornallee:** Die Maßnahme aus der Radverkehrsschau zielt auf eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ahornallee. Diese soll für den Radverkehr entwickelt sowie die Fahrbahn für den ÖPNV verbessert werden. Für die Ahornallee wurden Planungsmittel in 2021 eingestellt und für deren Umsetzung in den Folgejahren.
- Realisierung des beleuchteten Radweges L171, **Hohen Neuendorfer Weg**
- Die Mittel für sichere **Fahrradabstellanlagen am Mühlheimer Platz** (Maßnahme aus dem Mobilitätskonzept) sind im Haushalt für 2022 geplant.
- **S-Bahnhof Bergfelde:** Der Verknüpfungspunkt S-Bahnhof Bergfelde befindet sich in der Planung und wird 2022 umgesetzt (Neubau Parkpalette mit Fahrradsammelgarage und Neugestaltung des Umfeldes).



Informationen zum Umsetzungsstand

- Der **Verknüpfungspunkt S-Bahnhof Borgsdorf** ist ein Schwerpunkt des Quartierskonzeptes mit Bürgerbeteiligung, Umsetzung 2022 geplant
Inhaltliche Aspekte: Vorplanung für den Fürstenauer Platz, sichere Fahrradabstellanlagen auf beiden Seiten der Bahn, Voruntersuchung zur Bahnhofunterführung, Neugestaltung der Bahnhofstraße