

Stadt Hohen Neuendorf

Quartierskonzept Borgsdorf - Wege zur Klimaneutralität -



ANLAGEN

Anlage 1

Bestandserhebung der grünen
und blauen Infrastruktur

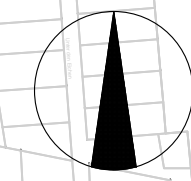
Energetische Stadtsanierung (KfW 432) Quartierskonzept Borgsdorf Wege zur Klimaneutralität

Bestandserhebung Freiraum, Biotope, Dächer, Straßen



- Gärten - privat/halböffentlich
- Gemeinbedarf (Senioreneinrichtung, Kirche)
- Gewerbe, Handel, Dienstleistung
- Kita, Schule, öffentl. Dienststelle
- Öffentliche Grünanlage (Platz, Wald)
- Sportanlage
- See
- Straße, straßenbegleitender Grünstreifen, durchgehende Baumscheiben
- Straße, unbefestigt
- Öffentliches Gebäude mit Flachdach
- Privates Gebäude mit Flachdach > 25 m²
- Fläche mit geringer / einfacher Biotopstruktur / geringe Biodiversität
- Bereich mit geringer Gestaltqualität bzw. Landschaftsschäden (Hubertussee)
- Straßenbaum - Bestand
- Regenwasserleitung - Bestand
- Rigolenentwässerung - Bestand
- Wasserschutzzone III (WSZ III)
- Quartiersgrenze

Stand: 13.01.2023



Stadt Hohen Neuendorf

Quartierskonzept Borgsdorf - Wege zur Klimaneutralität -



ANLAGEN

Anlage 2

Potenzialberechnung Mobilität

Daten zum Modal Split

Modal Split Hohen Neuendorf Status Quo (IVK)	
zu Fuß	9%
Fahrrad	23%
ÖPNV	15%
MIN-Mitfahrer	11%
MIV-Fahrer	42%
sonstiges	1%

MiD 2020 Hauptstadtregion Berlin- Brandenburg Modal Split (Wege) Berliner Umland

zu Fuß	21%
Fahrrad	10%
ÖPNV	13%
MIN-Mitfahrer	13%
MIV-Fahrer	43%

Wegelänge Hohen Neuendorf Status Quo (IVK)

0 - 1 km	14%
1 - 2 km	15%
2 - 3 km	10%
3 - 4 km	6%
4 - 5 km	5%
5 - 6 km	4%
6 - 7 km	4%
7 - 8 km	3%
8 - 9 km	3%
9 - 10 km	2%
10 - 15 km	9%
über 15 km	26%

Wegelängen in Brandenburg Kfz (MiD S.78)

	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer
unter 0,5 km	1%	1%
0,5 - 1 km	6%	5%
1 - 2 km	11%	10%
2 - 5 km	20%	20%
5 - 10 km	22%	19%
10 - 20 km	16%	16%
20 - 50 km	17%	19%
50 - 100 km	5%	6%
über 100 km	3%	4%

Nr.	Trends & Entwicklungen	Zeit- horizont	prozentuale Veränderung des Modal Splits gegenüber Erhebung IVK 2022 in Hohen Neuendorf	veränderter Modal Split Borgsdorf	
1	Preiswertere Tarife des ÖPNV & steigende Kosten bei der PKW-Nutzung	2030	Steigerung des ÖPNV-Anteils um einen Prozentpunkt. Reduzierung des MIV-Fahrer-Anteils um einen Prozentpunkt.	zu Fuß	12%
2	Flexibilisierung der Arbeitswelt (Homeoffice, flexible Arbeitszeiten)		Reduzierung des MIV-Fahrer-Anteils um zwei Prozentpunkte.	Fahrrad	25%
3	Parkraumbewirtschaftung innerhalb des gesamten Berliner S-Bahnringes		ÖPNV	18%	
4	zunehmendes Umweltbewusstsein in der Bevölkerung		ÖPNV (On-Demand)	2%	
5	zunehmende Vernetzung der Nachbarschaft (durch Apps wie nebenan.de oder App Hohen Neuendorf)		Anteil der MIV-Mitfahrer bleibt gleich. Steigerung des Anteils "sonstiges" um einen Prozentpunkt.	MIV-Mitfahrer	11%
6	Innovative Mobilitätsformen (insbesondere für die Letzte Meile) und Sharing-Angebote gewinnen an Bedeutung		Reduzierung des MIV-Fahrer-Anteils um einen Prozentpunkt.	MIV-Fahrer	30%
7	Attraktivierung des ÖPNV: Einführung des 10-Min-Taktes bei der S- Bahnlinie 1 Verlängerung der Stadtbuslinie Hohen Neuendorf nach Borgsdorf Ausbau und Qualifizierung der P+R und B+R- Anlagen am S Borgsdorf		Steigerung des ÖPNV-Anteils um zwei Prozentpunkte. Reduzierung des MIV-Fahrer-Anteils um zwei Prozentpunkte.	Sonstiges (innovative Mobilitätsformen)	2%

8 steigende Nutzung der E-Bikes und Pedelecs	Steigerung des Radverkehrsanteils um einen Prozentpunkt. Reduzierung des MIV-Fahrer-Anteils um einen Prozentpunkt.		
Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur 9 in Borgsdorf	Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils jeweils um einen Prozentpunkt. Reduzierung des MIV-Fahrer-Anteils um zwei Prozentpunkte.		
Schaffung sicherer Schulwege; Einführung eines 10 Pedi-Busses; Kampagne gegen Elterntaxis	Steigerung des Fußverkehrsanteils um zwei Prozentpunkte. Reduzierung des MIV-Fahrer-Anteils um einen Prozentpunkt.		
Autonome On-Demand Verkehre verknüpfen Borgsdorf mit umliegenden Ortsteilen und 11 Gemeinden	Steigerung des ÖPNV (On Demand)-Anteils um zwei Prozentpunkte. Reduzierung des MIV-Fahrer-Anteils um zwei Prozentpunkte.		
gesellschaftliche Trends & Entwicklungen (Nr. 1,2,4,5,6,8,11 halten an	Steigerung des Radverkehrsanteils um drei Prozentpunkte und des ÖPNV (On Demand)-Anteils um vier Prozentpunkte Reduzierung des MIV-Fahrer-Anteils um fünf Prozentpunkte und des MIV-Mitfahrer-Anteils um zwei Prozentpunkte	zu Fuß Fahrrad ÖPNV ÖPNV (On-Demand) MIV-Mitfahrer MIV-Fahrer Sonstiges (innovative Mobilitätsformen)	12% 28% 18% 6% 9% 25% 2%
gesellschaftliche Trends & Entwicklungen (Nr. 1,2,4,5,6,8,11 halten an		zu Fuß Fahrrad	12% 30%

Innovationen im Bereich Fahrrad/Elektromobile
und On-Demand-ÖPNV

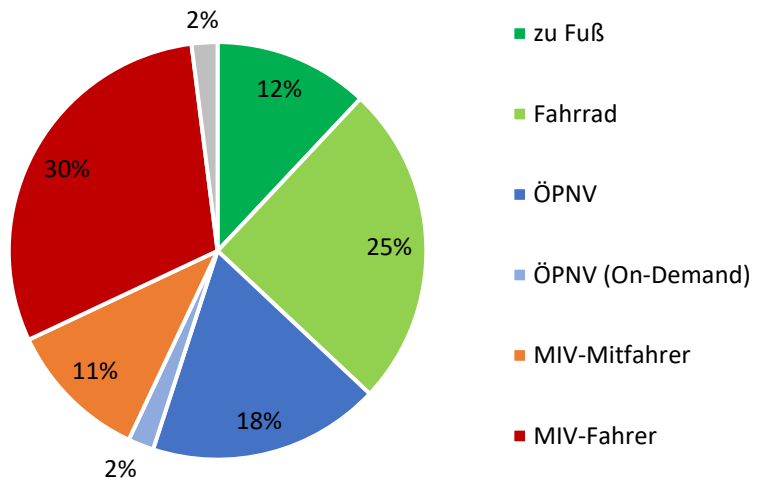
2045

Steigerung des Radverkehrsanteils um zwei
Prozentpunkte und des ÖPNV (On Demand)-
Anteils um drei Prozentpunkte
Reduzierung des MIV-Fahrer-Anteils um fünf
Prozentpunkte.

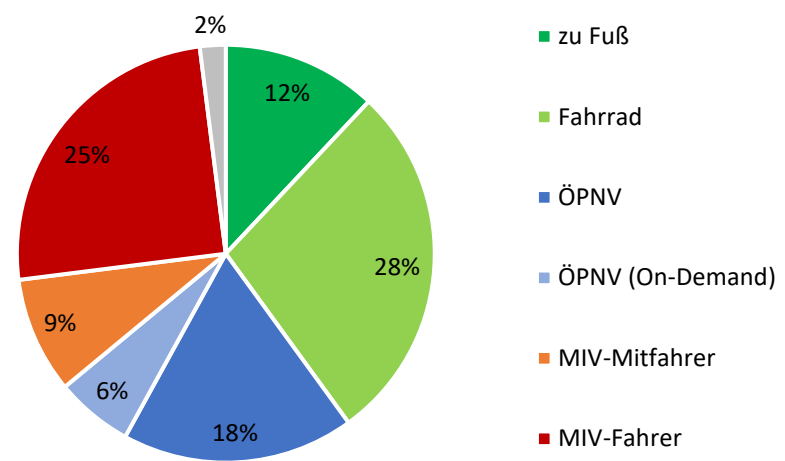
ÖPNV	18%
ÖPNV (On-Demand)	9%
MIV-Mitfahrer	9%
MIV-Fahrer	20%
Sonstiges (innovative Mobilitätsformen)	2%

Verstetigung der neuen Gewohnheiten

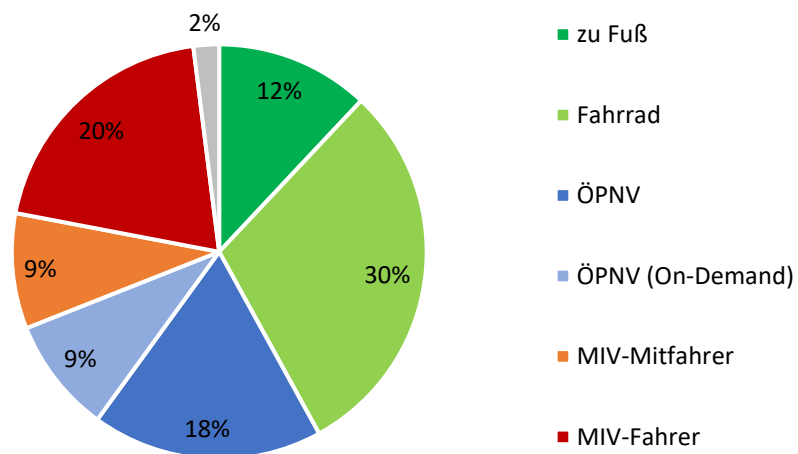
Modal Split Borgsdorf 2030 (Schätzung)



Modal Split Borgsdorf 2040 (Schätzung)



Modal Split Borgsdorf 2045 (Schätzung)



Berechnung des CO2-Ausstoßes

Schlüsselgrößen

Anzahl WE im Quartier

569 Berechnung von Hr. Gaudig

durchschnittliche Wegelänge am mittleren Werktag im Land Brandenburg in km (MiD 2020 Hauptstadtregion S.39)

10 MIV-Fahrer

Annahme, Bevölkerung bleibt stabil (keine freien Baufelder im Untersuchungsgebiet; Änderung der städtebaulichen Dichte durch höhere Gebäude und geschlossene Bebauung wird bis 2045 nicht erwartet.)

Fr. Ernst (Einwohner

Anzahl EW Quartier

1.500 meldeamt)

durchschnittliche Anzahl der Wege Land Brandenburg MiD 2020 Hauptstadtregion

3 2,8 (2040 + 2045) wegen HO, Lieferdienste etc.

Anzahl der Wege im Quartier

	2022	2030	2040	2045
	4.500	4.500	4.200	4.200

Berechnung der durchschnittlichen Fahrleistung MIV in km pro Tag

Jahr	2022	2030	2040	2045
MIV-Fahrer	18.900	13.500	10.500	8.400
Bus-Fahrten	28	28	28	28

(EW x Wege) x Anteil MIV Fahrer am Modal Split x durchschnittl. Wegelänge MIV-Fahrer

Verbrauch E-Auto

ADAC Ecotest 2022 Vergleich <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/elektromobilitaet/stromverbrauch-elektroautos-adac-test/>

Unterer mittlerer Wert angenommen, in der Annahme, da der Wirkungsgrad der Batterien noch steigen wird und aufgrund des steigendes Umweltbewusstseins eher kleine Fahrzeuge als SUVs angeschafft werden.

ca. **20 kWh/100 km** sind in der Studie stark vertreten 20 kWh/100 km

Verbrauch Verbrenner im Durchschnitt

7,7 Liter Benzin pro 100 km

7 Liter Diesel pro 100 km

CO₂-Ausstoß Verbrenner

2020: 170 Gramm CO₂ Ausstoß pro Kilometer Benzin Pkw; 2030: 150;

<https://www.enbw.com/blog/elektromobilitaet/trends/co2-bilanz-wie-umweltfreundlich-sind-elektroautos/>

2020: 150 Gramm CO₂ Ausstoß pro Kilometer Diesel Pkw; 2030: 130;

<https://www.enbw.com/blog/elektromobilitaet/trends/co2-bilanz-wie-umweltfreundlich-sind-elektroautos/>

Erneuerbare Energien und E-Autos

Anteil erneuerbare Energien an E-Ladesäulen beträgt bei Ladesäulen in Unternehmen 81%; öffentliche Ladesäulen 84%; öffentliche Schnellladesäulen 75%; privater Raum 84%: **durchschnittlich 81% erneuerbare Energien**

CO₂-Ausstoß E-Autos (Strommix)

2020: 55 Gramm CO₂ pro Kilometer, 2030: 30 <https://www.enbw.com/blog/elektromobilitaet/trends/co2-bilanz-wie-umweltfreundlich-sind-elektroautos/>

CO₂-Ausstoß Hybridfahrzeug

Durchschnittswerte Neuzulassungen 95 g CO₂ (Plug-In)Hybrid <https://energieplus.com/2021/10/19/co2-emissionen-wo-stehen-hybridfahrzeuge/>; Werte neuzuglassener 91,5 Gramm CO₂/ km sollen zB durch Toyota erreicht werden: <https://www.toyota.de/entdecke-toyota/news/co2-ziel-mit-toyota-hybridpalette-erreicht>

CO₂-Ausstoß Busse

Mercedes-Benz -Citaro LE (Teil der Fahrzeugflotte Oberhavel): CO₂-Ausstoß von 702 g/km
<https://www.spritmonitor.de/de/detailansicht/716977.html>

Anteil E-Autos an gesamter Fahrzeugflotte

2022 beträgt der Anteil der E-Autos **1,3 %**, Anteil Benziner 63,9 %, Anteil Diesel 30,5%, Anteil Hybrid 3,4%, sonstige 0,9
https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugbestand/2022/pm10_fz_bestand_pm_komplett.html

2030 **24,4 %** laut Statista <https://de.statista.com/themen/608/elektromobilitaet/#topicOverview>

ab 2035 ist der Verkauf fossiler Verbrennungsmotoren in Deutschland verboten.

Eigene Schätzung für 2040 & 2045:

2040 Anteil der E-Autos könnte bei ca. **70 %** liegen, da immernoch viele Verbrenner auf den Straßen unterwegs sein werden und sich einige vor dem Verbrenner-Aus 2035 noch einen neuen Verbrenner zugelegt haben könnten. Die Anwendung grünen Wasserstoffs wird marktreif und erreicht bis 2040 schätzungsweise 5 %. 25 % sind bis dahin vermutlich noch fossile Verbrenner.

2045 Anteil der E-Autos bleibt bei **70 %** stabil. Grüner Wasserstoff gewinnt an Bedeutung und kommt auf 20 %. 10 % der Fahrzeuge sind aus dem Altbestand und werden noch mit fossilen Kraftstoffen betrieben.

Wie viele laden ihr E-Auto zu Hause?

Studie des UBA Strombilanzierung im Verkehrssektor Teilbericht des Projektes „Ökologische Bewertung von Verkehrsarten“ gibt auf S.39 an, dass 92 % der Nutzer*innen ihr E-Auto zu Hause laden.

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-11-07_texte_134-2019_strom-verkehrsmittelvergleich_0.pdf

Annahme, dass es in Zukunft eine bessere Ladeinfrastruktur gibt, sodass die Nutzer*innen ihr E-Fahrzeug auch am Arbeitsplatz oder unterwegs aufladen können. Deswegen werden **90 %** für die Zeiträume 2030/2040 und 2045 angesetzt.

Jahr	Aktuell	2030	2040	2045
Gesamte Fahrleistung MIV in km am Tag	18.900	13.500	10.500	8.400
Anteil E-Autos an Fahrzeugflotte	1,3%	25%	70%	70%
Verbrauch der E-Autos in kWh/100 km	20	20	20	20
täglicher Energieverbrauch in kWh gesamt	49	675	1.470	1.176
täglicher Energieverbrauch in kWh unter der Annahme, dass 90 % des Energiebedarfs, durch das Laden zu Hause gedeckt werden.	44	608	1.323	1.058

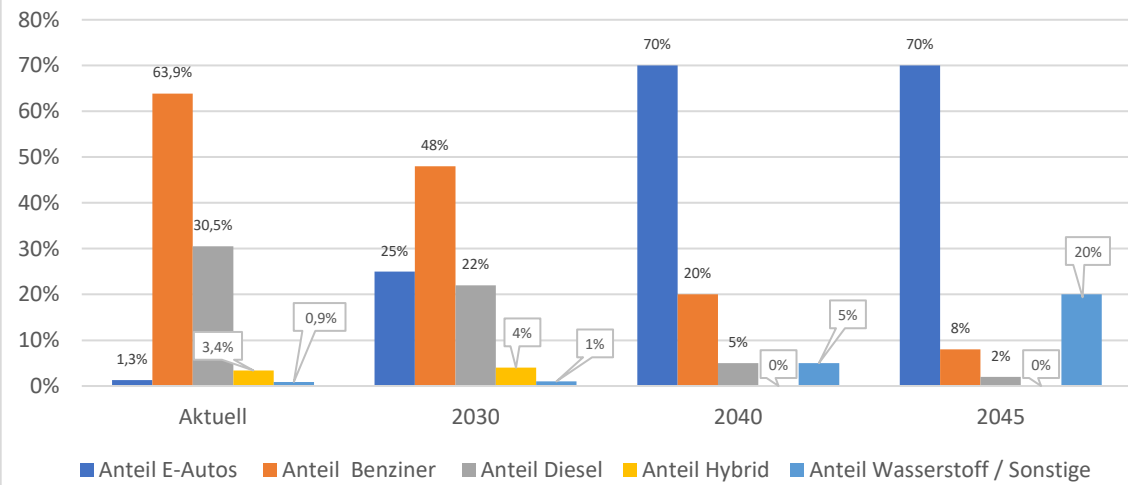
Jahr	Aktuell	2030	2040	2045
Anteil E-Autos	1,3%	25%	70%	70%
Anteil Benziner	63,9%	48%	20%	8%
Anteil Diesel	30,5%	22%	5%	2%
Anteil Hybrid	3,4%	4%	0%	0%
Anteil Wasserstoff / Sonstige	0,9%	1%	5%	20%
Anteil MIV insgesamt	42%	30%	25%	20%

Jahr	Aktuell	2030	2040	2045
CO2-Ausstoß durch E-Autos (g/Tag)	2.568	0	0	0
CO2-Ausstoß durch Benziner (g/Tag)	2.053.107	972.000	315.000	100.800
CO2-Ausstoß durch Diesel (g/Tag)	864.675	386.100	68.250	21.840
CO2-Ausstoß Hybrid I Sonstige (g/Tag)	61.047	51.300	0	0
CO2-Ausstoß grüner Wasserstoff (g/Tag)	0	0	0	0
Ausstoß durch Busse (g/Tag)	19.656	0	0	0
CO2 Ausstoß insgesamt (g/Tag)	3.001.053	1.411.430	385.290	124.685
Abnahme-CO2 im Vergleich zu 2022		52,97%	87,16%	95,85%
Verbleibender Anteil		47,03%	12,84%	4,15%

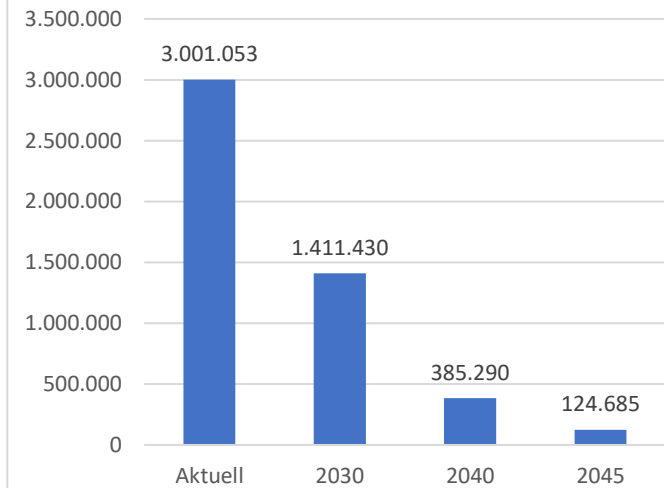
Verbrauch Treibstoff pro Tag

Jahr	Aktuell	2030	2040	2045
E-Auto kWh / Tag	49	675	1.470	1.176
Liter Benzin / Tag	930	499	162	52
Liter Diesel / Tag	404	208	37	12

Entwicklung Anteil Antrieb Pkws



CO2 Ausstoß insgesamt (g/Tag)



Stadt Hohen Neuendorf

Quartierskonzept Borgsdorf - Wege zur Klimaneutralität -



ANLAGEN

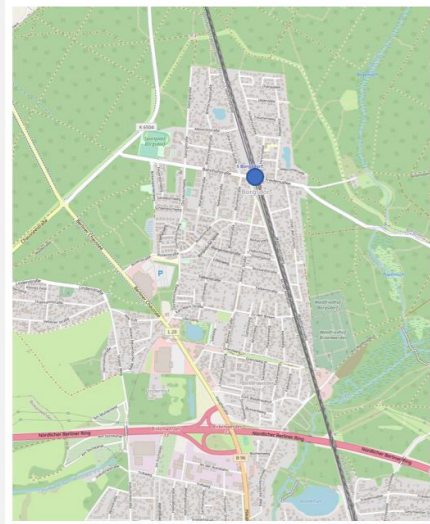
Anlage 3

Abwägungstabelle für die
Bahnquerung

ERGÄNZUNG/ERSATZ DES BAHNÜBERGANGS (BÜ) IN BORGS DORF

BESCHREIBUNG VARIANTEN VORTEILE NACHTEILE ABWÄGUNGS-VORSCHLAG

ZENTRALE LÖSUNG



Tunnel im Bereich des bestehenden Bahnübergangs ohne Geh-/Radweg.

Separate Lösung für Fuß- und langsamen Radverkehr im Zusammenhang mit barrierefreier Andienung des S-Bhf erforderlich, evtl. neue Linienführung Bus.

Vorhandener BÜ entfällt.

Tunnel mit eigenem Geh-/Radweg führt zu großer Breite und stärkeren Eingriffen in Grundstücke.

Varianten der Rampenführung denkbar (Nutzung Fürstenauer Platz und Privatgrundstücke).

- Komfortabel für Kfz und schnellen Radverkehr
- keine Umwege
- keine Wartezeit
- keine Wartezeit am BÜ für Feuerwehr
- Rad-/Fußwegbrücke förderfähig

- Eingriffe in Privatgrundstücke (mind. Fahrrechte)
- Eingriffe in das Straßennetz (Sackgassen)
- Umwege für Fußverkehr
- städtebaulich sehr ungünstig
- sehr hohe Investitionskosten (bis zu etwa 30 Mio €)
- Kostenübernahme durch andere unwahrscheinlich
- relativ hohe Betriebskosten
- Nutzen nur für geringe Verkehrsmenge
- Wirkungsrichtung mind. teilweise entgegen Quartierskonzept
- Verbesserung für Fuß- und Radverkehr zusätzlich erforderlich

verwerfen,
Nutzen steht nicht in angemessenem Verhältnis zum Aufwand und zu den weiteren Nachteilen

NÖRDLICHE LÖSUNG



Brücke in der Nähe der vorhandenen Gastrasse (gerodeter Streifen) Anbindung östlich an Hubertusallee, westlich an Chausseestraße (K 6504).

Separate Lösung für Fuß- und Radverkehr im Zusammenhang mit barrierefreier Andienung des S-Bhf erforderlich.

Vorhandener BÜ entfällt.

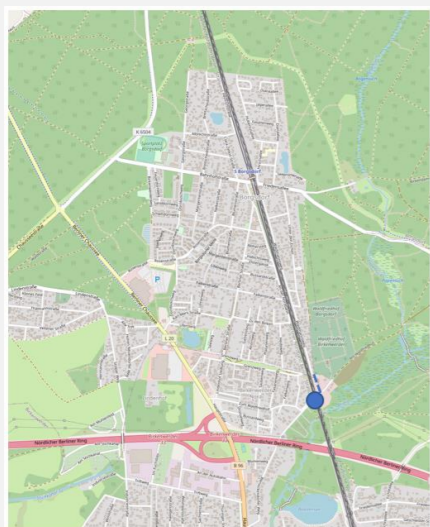
Tunnel an gleicher Stelle

- Verkehrsbelastung am S-Bahnhof Borgsdorf wird gesenkt und der Fürstenauer Platz attraktiver
- keine Wartezeit am BÜ für Feuerwehr
- Rad-/Fußwegbrücke förderfähig

- erheblicher Eingriff in Landschaftsschutzgebiet, Genehmigung unwahrscheinlich
- Rodung von Waldflächen erforderlich
- höhere Verkehrsmenge in Hubertusallee
- hohe Investitionskosten
- Kostenübernahme durch andere unwahrscheinlich
- relativ hohe Betriebskosten
- Nutzen nur für geringe Verkehrsmenge
- umwegig für den größten Teil der Betroffenen
- Wirkungsrichtung mind. teilweise entgegen Quartierskonzept
- Verbesserung für Fuß- und Radverkehr zusätzlich erforderlich

verwerfen,
Genehmigung unwahrscheinlich, Nutzen steht in keinem Verhältnis zu den Nachteilen, insbesondere Eingriff in die Natur und Umwegigkeit

SÜDLICHE LÖSUNG



Durchbindung des Waidmannswegs bis zur Straße Am Waldfriedhof in Birkenwerder und Herrichtung als Fuß-/Radweg mit Notbefahrung durch Feuerwehr (Poller).

Separate Lösung für Fuß- und Radverkehr im Zusammenhang mit Andienung S-Bhf erforderlich.

Vorhandener BÜ bleibt bestehen.

Erweiterte Freigabe des Waidmannswegs, z. B. zeitweise im Einrichtungsverkehr (nach Tageszeit wechselnd) für Pkw.

Prüfen: Anzeige der voraussichtlichen Dauer von Öffnung bzw. Schließung der Schranken (zur Entscheidung bezüglich Umwegfahrt)

- keine Wartezeit für Fuß- und Radverkehr
- keine Wartezeit am BÜ für Feuerwehr
- Vorhandene Eisenbahnunterführung wird genutzt.
- vergleichsweise moderate Kosten
- Rad-/Fußwegbrücke förderfähig
- Wirkungsrichtung entspricht Zielstellung des Quartierskonzepts

- evtl. Eingriff in Privatgrundstücke
- aufwändige Herstellung im Bereich der Einmündung Am Waldfriedhof
- Erhöhte Verkehrsbelastung auf dem Wensickendorfer Weg und dem Waidmannsweg zu erwarten.
- Restdauer-Anzeige (Öffnung bzw. Schließung) ohne Vorbild in Deutschland

anstreben,
Hauptanliegen der Schaffung eines vom BÜ unabhängigen Rettungsweges wird erfüllt bei moderatem Aufwand und günstigen Bedingungen für Rad-/Fußverkehr

Stadt Hohen Neuendorf

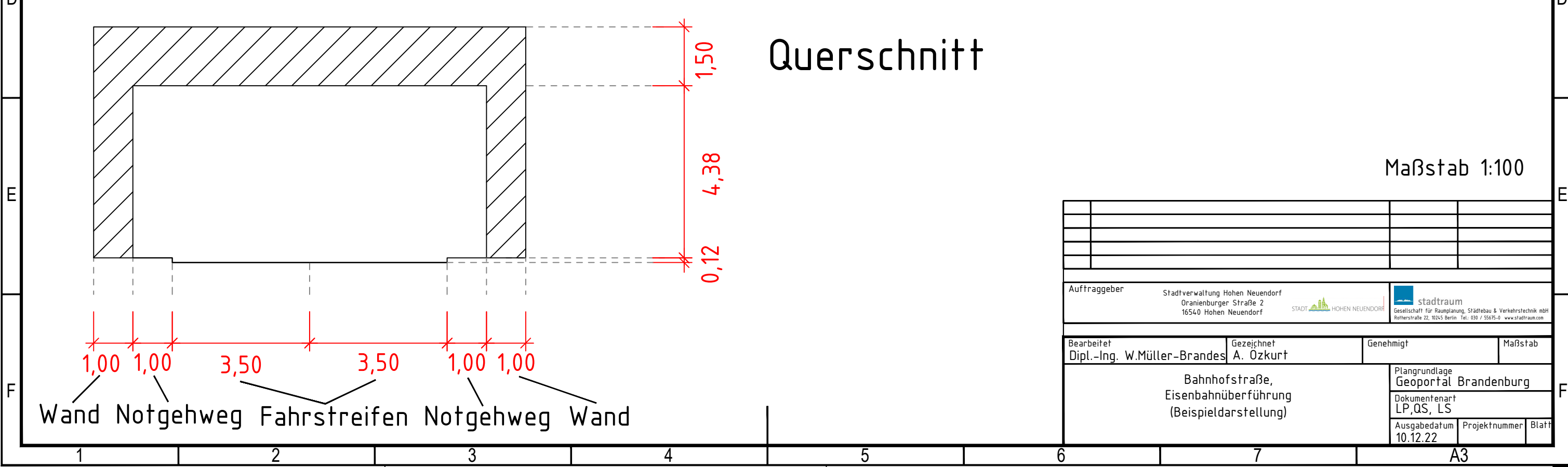
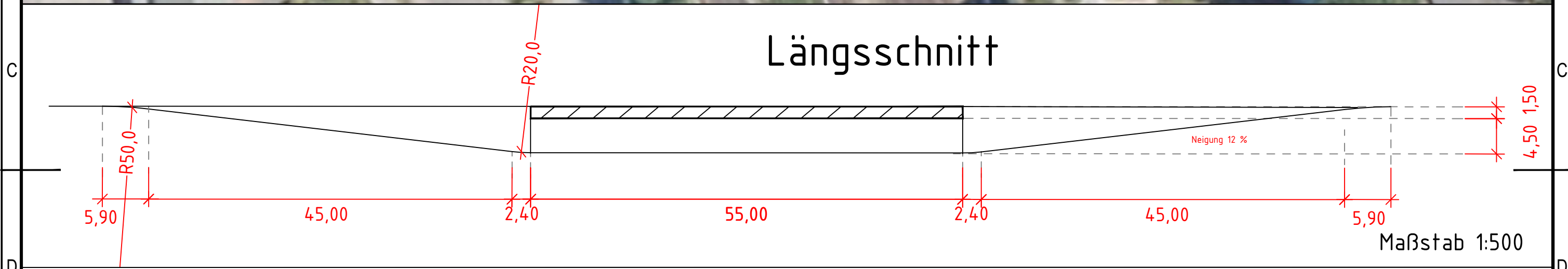
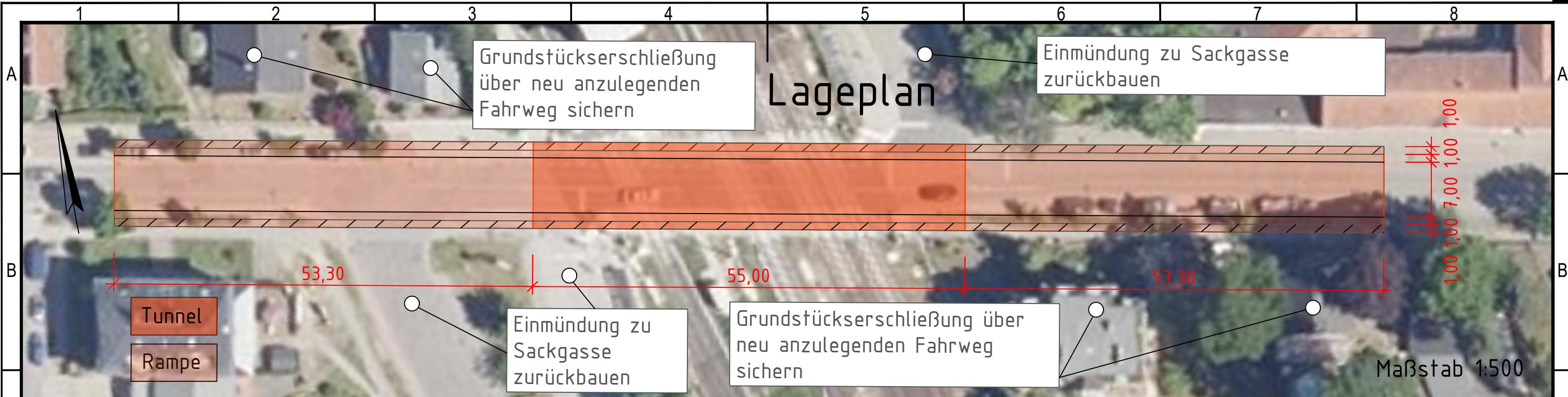
Quartierskonzept Borgsdorf - Wege zur Klimaneutralität -



ANLAGEN

Anlage 4

Bahnübergang Borgsdorf -
Tunnel



Auftraggeber		Stadtverwaltung Hohen Neuendorf Oranienburger Straße 2 16540 Hohen Neuendorf		stadtraum Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH Rohrerstraße 22, 10245 Berlin, Tel. 938 / 55675-0, www.stadtraum.com	
Bearbeitet	Gezeichnet	Genehmigt	Maßstab		
Dipl.-Ing. W.Müller-Brandes	A. Ozkurt				
Bahnhofstraße, Eisenbahnüberführung (Beispieldarstellung)			Plangrundlage Geoportal Brandenburg		
Ausgabedatum			Ausgabedatum	Projektnummer	Blatt
10.12.22					

Stadt Hohen Neuendorf

Quartierskonzept Borgsdorf - Wege zur Klimaneutralität -



ANLAGEN

Anlage 5

Potenziale der grünen und
blauen Infrastruktur

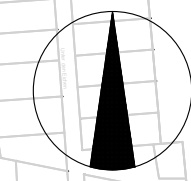
Energetische Stadtsanierung (KFW 432) Quartierskonzept Borgsdorf Wege zur Klimaneutralität

Potenziale Freiraum, Biotope, Dächer, Straßen



- Gärten - privat/halböffentlich
- Gemeinbedarf (Senioreneinrichtung, Kirche)
- Gewerbe, Handel, Dienstleistung
- Kita, Schule, öffentl. Dienststelle
- Öffentliche Grünanlage (Platz, Wald)
- Sportanlage
- See
- Straße, straßenbegleitender Grünstreifen durchgehende Baumscheiben
- Straße, unbefestigt
- Öffentliches Gebäude mit Flachdach
- Privates Gebäude mit Flachdach > 25 m²
- Fläche mit geringer / einfacher Biotopstruktur / geringer Biodiversität
- Bereich mit geringer Gestaltqualität bzw. Landschaftsschäden (Hubertussee)
- Straßenbaum - Bestand
- Straßenbaum - Potenzial Neupflanzung
- Quartiersgrenze

Stand: 07.03.2023



Stadt Hohen Neuendorf

Quartierskonzept Borgsdorf - Wege zur Klimaneutralität -



ANLAGEN












Anlage 6a

Übersicht Maßnahmen
grüne und blaue Infrastruktur

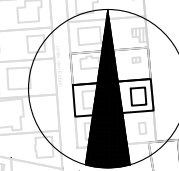
Energetische Stadtsanierung (KfW 432) Quartierskonzept Borgsdorf Wege zur Klimaneutralität

Übersicht Maßnahmen blaue und grüne Infrastruktur



-  Straßenbaum - Bestand
-  Straßenbaum - Neupflanzung
Maßnahme K 01
-  Straßenraumbegrünung
Maßnahme K 01
-  "Naturgarten"-Flächen (Empfehlung)
Maßnahme B 03
-  Dachbegrünung öffentlich
Maßnahmen K 02 / K 03
-  Dachbegrünung privat (Empfehlung)
Maßnahmen K 04 / K 05
-  Aufwertung öffentliche Grünanlagen
Maßnahme B 02
-  Aufwertung öfftl. Grünanlagen
Maßnahmen F 02 / F 03 / F 04
-  Aufwerten Schulgrünanlagen
Maßnahme B 01
-  Aufwerten Fürstener Platz
Maßnahme F 01
-  Quartiersgrenze

Stand: 07.03.2023



Übernahme von Gleisen und Bahnsteig anhand von Luftbild (ungefähre Lage)

Stadt Hohen Neuendorf

Quartierskonzept Borgsdorf - Wege zur Klimaneutralität -



ANLAGEN

Anlage 6b

Detaillierte Maßnahmen
grüne und blaue Infrastruktur

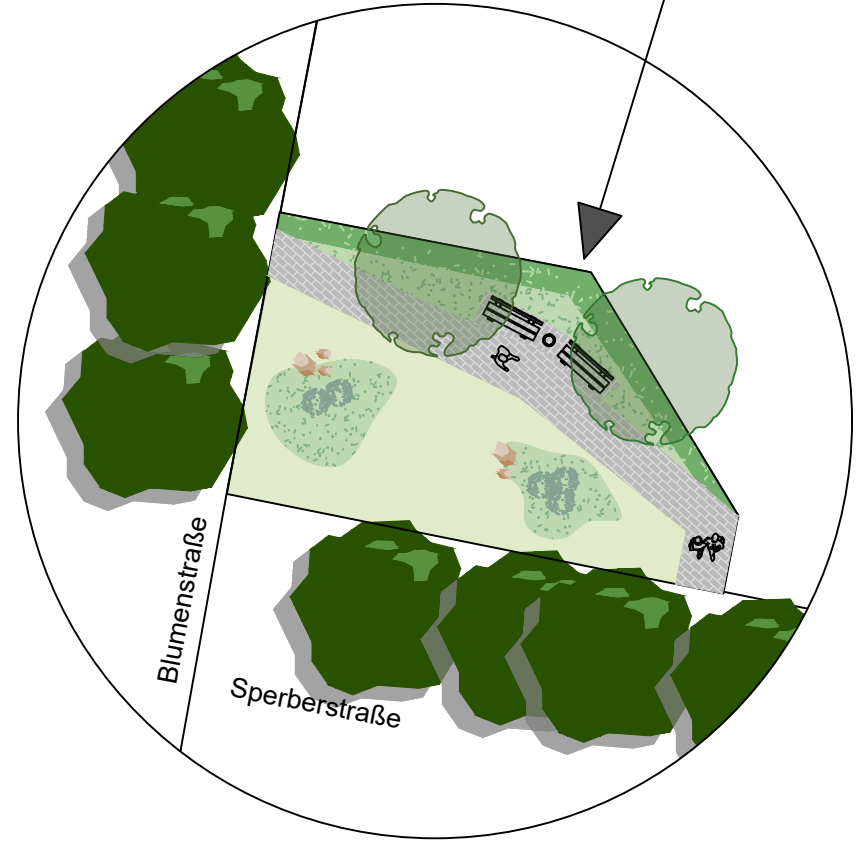
**Energetische Stadtsanierung
(KfW 432)
Quartierskonzept Borgsdorf
Wege zur Klimaneutralität**

Übersicht Maßnahmen
blaue und grüne Infrastruktur
Details



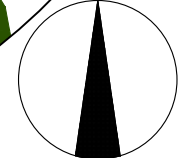
Freiraumgestaltung Maßnahme F 04
Vorschlag Umgestaltung
Berliner Straße / Sperberstraße

Freiraumgestaltung Maßnahme F 03
Vorschlag Umgestaltung
Sperberstraße / Blumenstraße



-  Straßenbaum - Bestand
-  Straßenbaum - Neupflanzung
-  Weg (Pflaster)
-  Heckenpflanzung
-  Wildblumenwiese
-  intensive Staudenpflanzung
-  Findlinge
-  Strauchgruppen
-  Parkbäume - Neupflanzung
-  Parkbäume - Bestand
-  Ausstattung: Bank, Abfallbehälter



Stand: 07.03.2023



**Energetische Stadtsanierung
(KfW 432)
Quartierskonzept Borgsdorf
Wege zur Klimaneutralität**

Übersicht Maßnahmen
blaue und grüne Infrastruktur
Schulgarten Grundschule

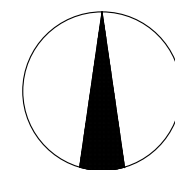


-  Strauch Bestand
-  Baum Bestand
-  Plattenbelag Bestand
-  Stauden Bestand

Zur Entwässerungsmulde:
Erneuerungsmaßnahmen und
Bepflanzung mit einzelstehenden
mittelgroßen Sträuchern

-  Strauch Neupflanzung
-  Stauden Neupflanzung
-  Beetstreifen
-  Hochbeete
-  Totholz mit Steinhaufen
-  Kräuterschnecke
-  Fassadenbegrünung

Stand: 07.03.2023



Stadt Hohen Neuendorf

Quartierskonzept Borgsdorf - Wege zur Klimaneutralität -



ANLAGEN

Anlage 7

Analysekarten des
Untersuchungsgebietes

Übersichtskarte

Legende

- Plangebiet
- Wohnen
- Einzelhandelszentrum
- Einzelhandel I
- Dienstleistungen
- Gastgewerbe
- Schulen
- Seniorenwohnanlage mit Pflegebereich
- Sport- und Freizeit
- S-Bahnhof Borgsdorf

Quelle:
 Übersichtskarte auf Basis von
 OpenStreetMap

Datum: 10.05.2022



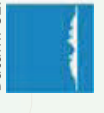
ÖPNV

Legende

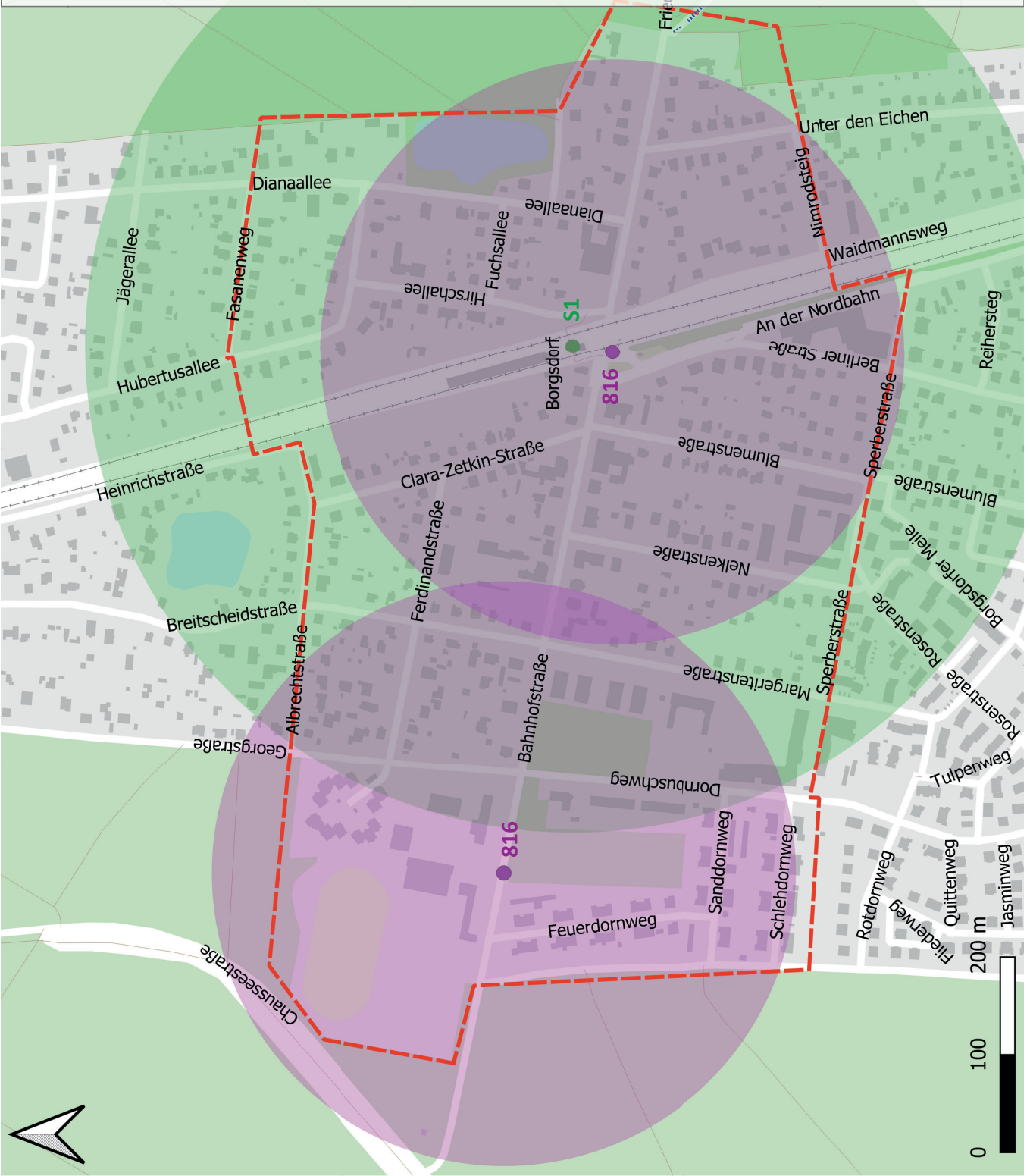
- Plangebiet
- S-Bahnhof
- Erschließungsradius S Bahn (500 m)
- Bushaltestelle
- Erschließungsradius Bus (300 m)

Quelle:
 Open Street Maps und VEP Hohen Neuendorf 2015

Datum: 02.06.2022



stadtraum



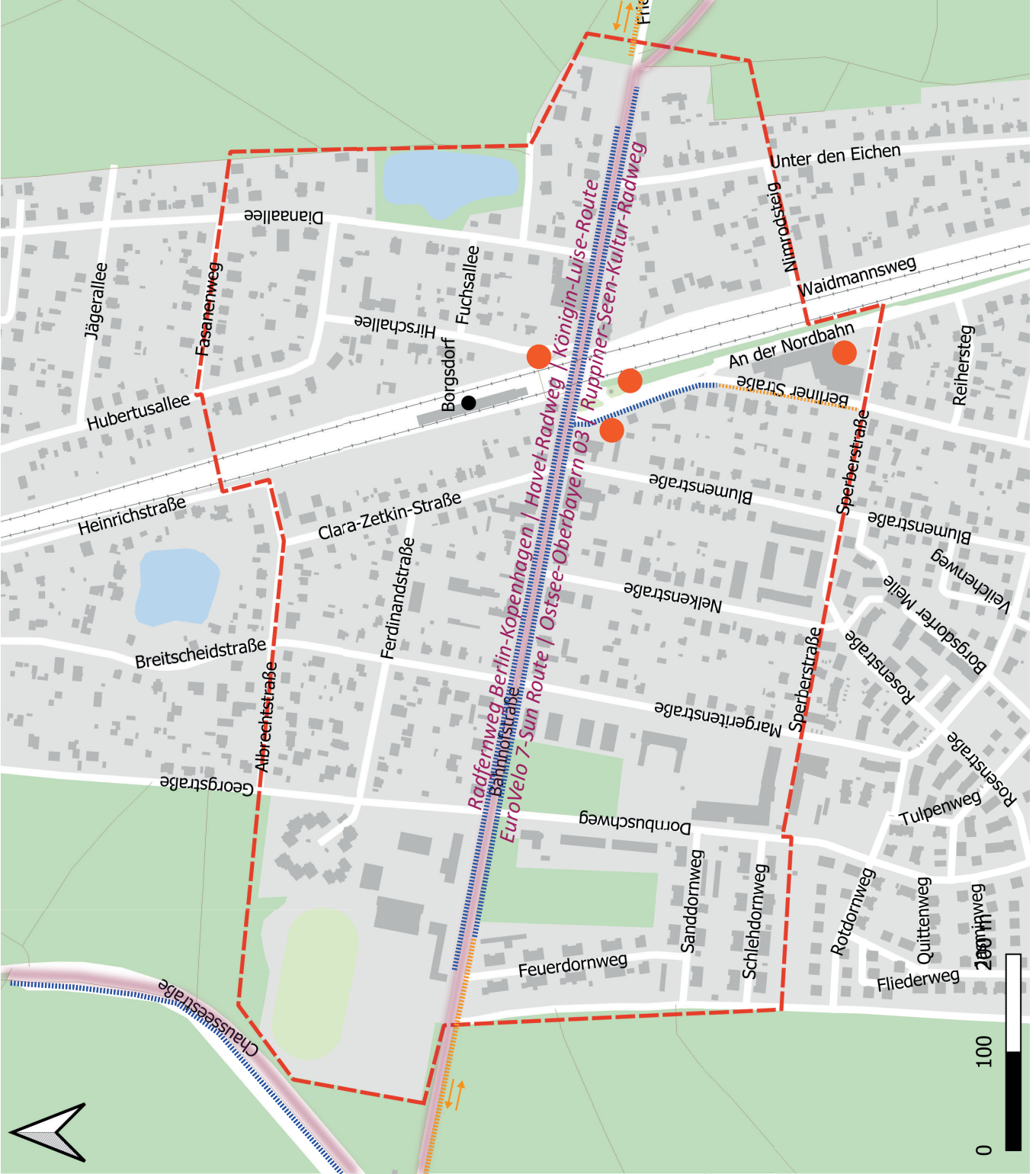
Radverkehr

Legende

- Plangebiet
- S Borgsdorf
- Baulicher Radweg
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Touristische Radrouten
- Öffentliche Radabstellanlagen

Quelle:
Eigene Bestandsaufnahme und
OpenStreetMaps

Datum: 02.06.2022



Eignung der Straßenbeiläge für den Radverkehr

Legende

Plangebiet

S Borgsdorf

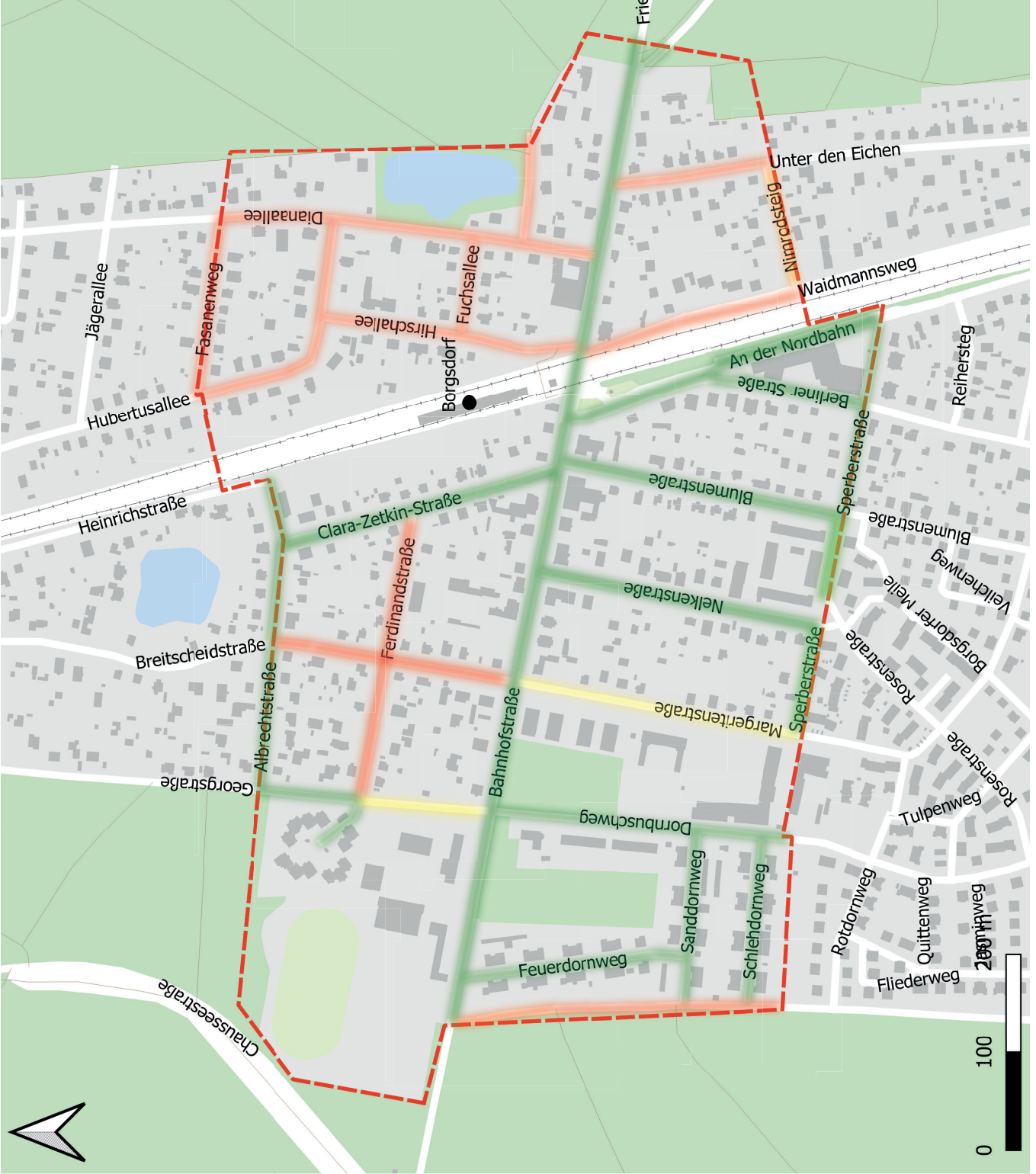
Günstig (Asphalt, Beton)

Mittelmäßig (Asphalt, Beton mit Straßenschäden)

Ungünstig (Großpflaster, wassergebundene Decke)

Quelle:
Eigene Bestandsaufnahme und
OpenStreetMaps

Datum: 22.02.2023



Energetische Stadtsanierung (KFW 432)

Quartierskonzept Borgsdorf
Wege zur Klimaneutralität

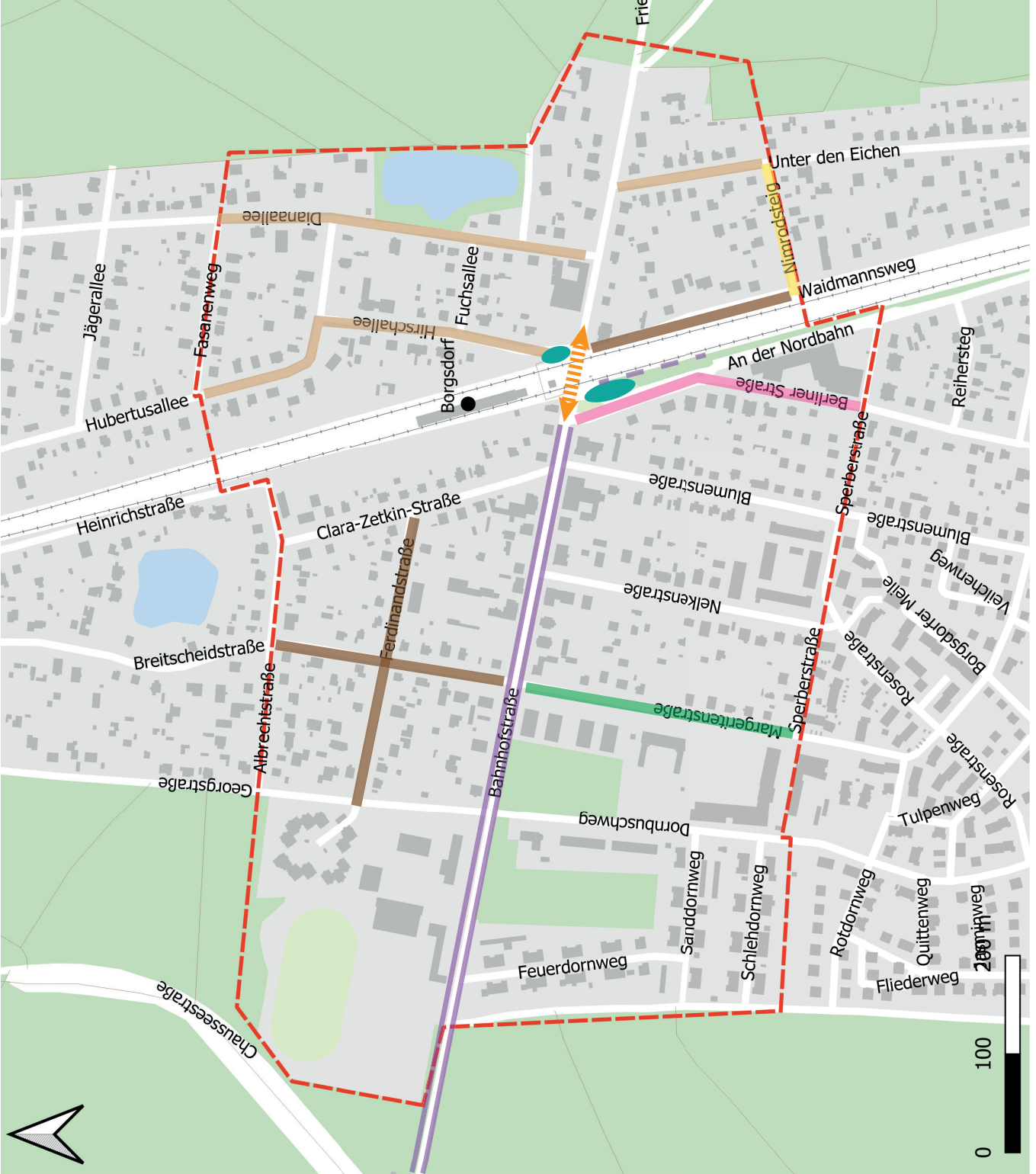
Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur

- Plangebiet
- Schaffung einer wartzeitfreien Bahnüberquerung für den Fuß- und Radverkehr
- Verbreiterung der Gehwege und Freigabe für den Radverkehr
- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr und Reduzierung der Geschwindigkeit durch verkehrsberuhigende Maßnahmen
- Erweiterung und Qualifizierung der B+R-Anlagen
- Befestigung der Gehwege und des Fahrbahnbelags
- Erneuerung des östlichen Gehweges und Ausbesserung des Fahrbahnbelags
- Herrichtung des Großpflasters für den Radverkehr
- Befestigung der Gehwege und Ausbesserung des Fahrbahnbelags
- Verbreiterung des Weges für Fuß- und Radverkehr

Datum: 22.02.2023



stadtraum



Energetische Stadtsanierung (KFW 432)

Quartierskonzept Borgsdorf
Wege zur Klimaneutralität

Ausbau der Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität



Plangebiet



Ladesäule für Elektroautos (jeweils 2 Anschlüsse)



Ladesäule für Carsharingfahrzeuge (jeweils 2 Anschlüsse)



Ladestation für E-Bikes & Pedelecs (jeweils 2 Anschlüsse)



Lademöglichkeit für elektrifizierte Busse

Datum: 19.12.2022



stadtraum

