

Anlage1: SWOT-Analyse auf Ebene der Ämter und amtsfreien Kommunen

Stand: 04.2022

Inhalt

1.	Beeskow, Stadt	4
2.	Brieskow-Finkenheerd, Amt	5
3.	Eisenhüttenstadt, Stadt	7
4.	Erkner, Stadt	8
5.	Friedland, Stadt	10
6.	Fürstenwalde/Spree, Stadt	11
7.	Grünheide (Mark), Gemeinde	13
8.	Neuzelle, Amt	14
9.	Odervorland, Amt	16
10.	Rietz-Neuendorf, Gemeinde	18
11.	Scharmützelsee, Amt	19
12.	Schlaubetal, Amt	20
13.	Schöneiche bei Berlin, Gemeinde	22
14.	Spreenhagen, Amt	24
15.	Storkow (Mark), Stadt	25
16.	Tauche, Gemeinde	26
17.	Woltersdorf, Gemeinde	28

Beeskow, Stadt

Stärken	Schwächen
Versorgung • Mittelzentrum • Umfangreiche Lebensmittelversorgung • Umfangreiche ärztliche Versorgung (hausärztlich, allgemein fachärztlich) inkl. Krankenhaus und Apotheken • Arbeitsplatzschwerpunkt u.a. mit Kreisverwaltung, Gewerbegebiete im Norden und Süden etc. • Touristische und kulturelle Sehenswürdigkeiten	Versorgung •
Mobilität • Gute Anbindung im MIV über Bundesstraßen • RB36, stündliche SPNV-Anbindung nach KW und Frankfurt (Oder) • Grundlegende Verknüpfungsanlagen (B&R und P&R vorhanden) • Gutes Angebot an Normalladepunkten (12), keine Schnellladepunkte • Anbindung an zahlreiche regionale Radwege	Mobilität • Hohe Motorisierung (ca. 590 Pkw auf 1.000 Ew.) • Verkehrsbelastung in der hist. Innenstadt • Rückstau innerstädtischer Verkehre an bestehenden Kreisverkehren in HVZ/hoher Parkdruck tagsüber (Arbeiten/Versorgen/med. Dienstleistungen) • Seit 2006 keine SPNV-Anbindung mehr nach Bad-Saarow/Fürstenwalde (RB35) • Keine direkte SPNV-Anbindung nach Berlin (13/14min Umstieg in KW) und Lübben • ÖPNV-Anbindung Gewerbegebiete • Schlechte ÖPNV-Erreichbarkeit aus umliegenden Orten an Wochenenden • Anbindung des Südens von LOS sowie LDS mangelhaft • fehlende Süd- bzw. Ostumgehung für Beeskow (B87, B168, B246, B87) • fehlende Weiterführung 2+1 Fahrstreifen der B 87 Richtung Lübben • Barrierefreiheit innerörtlicher Wege • Keine Schnellladeinfrastruktur
Chancen	Risiken
• Planung zur Erschließung eines neuen Wohngebietes in Vorheide mit etwa 250 Grundstücken • Privates Seniorenheim und 55 altengerechten Wohnungen im Bereich Frankfurter Chaussee • Neue Kita gegenüber der Theodor-Fontane-Grundschule (200 Plätze) • Konzept zu innerstädtischen Verkehren	• Bevölkerungsvorausschätzung des Landes 2019-2030 ◦ Leichter Bevölkerungsrückgang (-8%) erwartet ◦ Anstieg der Gruppe 65+ (ca. 20%) Rückgang der Gruppen bis 14 (-17%) und 15-64 (-19%) • Fortschreitende Motorisierung und damit steigende innerstädtische Verkehrsbelastung

Handlungsbedarfe

- Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur
 - Verbesserung der Qualität der regionalen Radwege
 - Separate Führung von Radwegen außerhalb von Ortschaften
 - Anbindung anderer Versorgungs-/Tourismusschwerpunkte über Radschnellwege (z.B. Beeskow - Bad Saarow – Fürstenwalde, Beeskow - Schwielochsee – Lübben, Beeskow - Friedland – Lieberose)
 - Radverkehrs- oder Bedarfsstreifen auf innerstädtischen Straßen
 - zusätzliche Querungsmöglichkeiten stark befahrener MIV-Trassen
 - Ausbau eines Wanderwegenetzes
- Ausbau/Aufwertung ÖPNV-Angebot
 - Vertaktetes verlässliches Netz zwischen zentralen Orten (Fürstenwalde)
 - Anbindung ländlicher Orte an Wochenenden und in den Ferien
 - Getaktete Zubringerdienste zum SPNV
 - Bedarfsorientiertes Angebot in ländlichen Bereichen, Perspektiven für autonom fahrende Angebote
 - Entkopplung des Angebotes vom Schülerverkehr an Wochentagen erforderlich
- Ausbau ergänzende Mobilitätsangebote und Verkehrsmittelverknüpfung
 - Bedarfsorientierte Angebote auch außerhalb des ÖPNV für ländliche Räume (Sharing und Mitfahrten)
 - Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen)
- Aus-/Aufbau Ladeinfrastruktur
 - Ggf. Ergänzung bestehender Ladeinfrastrukturen durch Schnellladeinfrastruktur
- Management des motorisierten Verkehrs
 - Süd- bzw. Ostumgehung Beeskow
 - Verkehrsvermeidung Innenstadt
 - Parkraummanagement/Parkraumbewirtschaftung
 - Ausbau Straßeninfrastruktur (Süd- bzw. Ostumgehung Beeskow, Weiterführung 2+1 Fahrstreifen der B 87 Richtung Lübben)

Brieskow-Finkenheerd, Amt

Stärken	Schwächen
Versorgung • Ärztliche Versorgung und Lebensmittelversorgung in Groß Lindow, Wiesenau, Ziltendorf und Brieskow-Finkenheerd • Groß Lindow als Naherholungsgebiet für FF und EH • Grundschulstandorte Groß Lindow, Ziltendorf • Kitas in allen Gemeinden, Ausnahme Vogelsang • Gewerbegebiete in Brieskow-Finkenheerd, Wiesenau und Ziltendorf • Attraktive/ausbaufähige touristische und gastronomische Infrastruktur • Räumliche Nähe zu dem Oberzentrum Frankfurt (Oder) und Mittelzentrum Eisenhüttenstadt	Versorgung • Ländlich geprägt mit Verdichtungsansätzen, disperse Besiedlung, große Ortschaften → lange Wege • Kein Grundfunktionaler Schwerpunkt im Amtsgebiet (gem. Regionalplan) • Fast alle Orte mit Versorgungslücken bei ärztliche Versorgung, Geldautomaten, Lebensmittel (z.B. Vogelsang, Ziltendorf OT Aurith und Thälmannsiedlung, Groß Lindow mit OT Weißenspring und Schlaubehammer) • Wenige Arbeitsplatzschwerpunkte, alle Ortsteile mit negativer Pendlerbilanz

Mobilität • Orte Brieskow-Finkenheerd, Wiesenau und Ziltendorf mit stündlicher SPNV-Anbindung nach Frankfurt (Oder)/Berlin und Eisenhüttenstadt/Cottbus (RB11/RE1) • Radweganbindung nach Frankfurt (Oder), Müllrose (Schlaubetal) und Eisenhüttenstadt sowie an überörtlich ausgerichtetes touristisches Radwegenetz • Anbindung an überörtliches Straßennetz durch B112 (Lausitztrasse)	Mobilität • ÖPNV-Angebot auf Schülerverkehr ausgelegt, außerhalb des Schülerverkehrs erhebliche Angebotslücken • Erreichbarkeit zentraler Orte Groß Lindow und Vogelsang in den Ferien nicht gewährleistet • Bislang kein flexibler ÖPNV • Keine Ladeinfrastruktur • Schlechter Zustand der Landesstraßeninfrastruktur (L373, 371), wenig Aussicht auf anforderungsgerechte Instandsetzung gem. anerkannter techn. Regeln
Chancen • Naturräumliche Attraktivität und Lage zu Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt • Errichtung von weiteren Seniorenwohnanlagen in Vogelsang, Ziltendorf, Groß Lindow und Brieskow-Finkenheerd • Weitere Tourismusentwicklung, insbesondere am Brieskower See, Brieskower Kanal und entlang der Oder (Ziltendorfer Niederung) • Einsatz flexibler ÖPNV-Angebote zur Sicherstellung der Erschließung • Einsatz alternativer Mobilitätsangebote • Planung P&R-Anlage an Bhf Finkenheerd und Bhf Ziltendorf • Gewerbliche Entwicklung großindustrieller Vorsorgefläche mit EH und Amt Schlaubetal	Risiken • Bevölkerungsrückgang (-9%) • Alterung der Bevölkerung (Anstieg der Gruppe 65+ um 20%, Rückgang der Gruppe 14-64 um über 21%) • Weitere Vernachlässigung Landesstraßeninfrastruktur • Ggf. steigender Mobilitätsbedarf durch Versorgungslücken und Alterung der Bevölkerung
Handlungsbedarfe • Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur ◦ Ausbau / Instandsetzung eines Wanderwegenetzes • Ausbau/Aufwertung ÖPNV-Angebot ◦ ÖPNV-Anbindung in den Ferien und am Wochenende ◦ Einführung Rufbus-/On-Demand-System ◦ Umwandlung von Streckenlinien in Ringlinien, auch Kreisübergreifend (z.B. FF-Müllrose-BF-FF) anstelle FF-Müllrose und FF-Lossow/BF ◦ Regelmäßige Zubringerdienste von abseits der Bahn liegenden Ortslagen ◦ Regelmäßige Zubringerfahrten zu Versorgungseinrichtungen innerhalb von Verwaltungsbereichen (Einzelhandel, Apotheke, Arzt...) • Ausbau ergänzende Mobilitätsangebote und Verkehrsmittelverknüpfung ◦ Spez. Mobilitätsangebote für Senioren und Jugendliche ◦ innerörtliche Versorgungsverkehre (großflächiger Ortslagen und disperse Verteilung) • Aus-/Aufbau Ladeinfrastruktur ⊕ Errichtung von Ladestationen für Elektroautos und Elektrofahrräder im gesamten Amt • Management des motorisierten Verkehrs ◦ Ausbau/Sanierung der Landesstraßen (inkl. Grünes Netz) ◦ Ggf. Grenzübergang (Fähre) nach Polen	

Eisenhüttenstadt, Stadt

Stärken	Schwächen
Versorgung • Mittelzentrum mit umfangreichem Versorgungsangebot (Einzelhandel, Ärzte, Apotheken, Banken, Schulen/Bildung etc.) • Gemeinsam mit Frankfurt (Oder) als regionaler Wachstumskern mit besonderer Bedeutung als Gewerbe- und Arbeitsplatzzentrum • Pendlerüberschuss (vor allem aus umliegenden Kommunen) • Touristische Bedeutung als Flächendenkmal	Versorgung • Starker Bevölkerungsrückgang seit der Wiedervereinigung (> -50%) → Auch Rückgang von Gewerbe- und Versorgungsinfrastruktur • Starke Ausrichtung auf das Stahlwerk und die Metallverarbeitung • Hoher Leerstand bei Wohnung und Gewerbe
Mobilität • MIV-Anbindung an Bundesstraßen B246 nach Beeskow und B112 nach Frankfurt (Oder) und Guben/Forst • Stündliche (in HVZ teilweise halbstündliche) SPNV-Anbindung nach Frankfurt (Oder)/Berlin bzw. Cottbus durch RE1/RB11 • Anbindung an den Oder-Spree-Kanal und die Oder • ÖPNV-Erschließung durch 4 Stadtverkehrslinien, 30-/60-Min.-Takt mit Ausnahme der Linie 451 nur mit Einzelfahrten • Knotenpunkt von zahlreichen touristischen Radwegen • Öffentliche Ladeinfrastruktur vorhanden (6 Normal- und ein Schnellladepunkt)	Mobilität • Teilweise Probleme bei der ÖPNV-Anbindung der umliegenden Kommunen (z.B. SPNV-Anschlüsse etc.) • Derzeit kaum Verknüpfungsinfrastrukturen (B+R, P+R) am Bahnhof • Einschränkungen in der ÖPNV-Erschließung in den Tagesrandzeiten und an Wochenenden • ÖPNV-Anbindung von Gewerbestandorten (Abstimmung ÖPNV und Schichtzeiten z.B. Werksanbindung über Linien 451/453) • Trotz ÖPNV-Stadtverkehr hohe Motorisierung (ca. 560 Pkw auf 1.000 Ew.) • MIV-Dominanz im Bereich der Pendlerverkehre • Taxi-Verfügbarkeit am Bahnhof • Teilweise Lücken im Radwegenetz (z.B. zwischen Diehlo und Kobbeln/Möbiskrüge, L43) • Ladeinfrastruktur ausbaufähig
Chancen	Risiken
• Planungen für Umgestaltung des Bahnhofs (B+R, P+R, Ladestationen) • Gem. NVP: Mindestbedienung für Stadtverkehre gem. neuem NVP (20-Min.-Takt in HVZ, 30-Min.-Takt in NVZ, 60-Min.-Takt am Wochenende, Mo-Fr und Samstag Bedienung bis 22 Uhr) • Einsatz alternativer Mobilitätsangebote • Entwicklungsmöglichkeiten durch Flächen- und Wohnungsverfügbarkeit • Schaffung/Aufwertung moderner altersgerechter Wohnangebote	• Weiterhin starker Bevölkerungsrückgang (ca. -20% bis 2030) erwartet • Stärkster Rückgang bei Kindern/Jugendlichen und Erwerbstätigen erwartet → Alterung der Bevölkerung • Monostrukturierung der gewerblichen Wirtschaft/Umbau Stahlerzeugung auf Wasserstofftechnologie • Anstieg Gütertransport/gewerbliche Verkehre

Handlungsbedarfe

- Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur
 - Lückenschluss und Modernisierungen im Radwegenetz
 - Ausbau eines Wanderwegenetzes
- Ausbau/Aufwertung ÖPNV-Angebot
 - ÖPNV-Erschließung von Wohn-/Gewerbe-/Arbeitsplatzschwerpunkten abseits der getakteten Linien (vor allem im nördlichen Stadtgebiet)
- Ausbau ergänzende Mobilitätsangebote und Verkehrsmittelverknüpfung
 - Verknüpfungsanlagen/Fahrradabstellanlagen am SPNV-Haltepunkt
 - ggf. Sharing-Angebote (z.B. Leihräder)
- Management des motorisierten Verkehrs
 - Ausbau des grünen und Grundnetzes (Zwillingschachtschleuse L 372)
 - Ertüchtigung Landesstraßeninfrastruktur (L372)
 - Ortsumgehung Eisenhüttenstadt/Neuzelle
- Güterverkehr und Logistik
 - Ertüchtigung des Hafens Eisenhüttenstadt (inkl. Hafenanschlussgleis)

Erkner, Stadt

Stärken	Schwächen
Versorgung • Mittelzentrum im Berliner Umland • Umfangreiche Lebensmittelversorgung • Umfangreiche ärztliche Versorgung (hausärztlich, allgemein fachärztlich) inkl. Apotheken • Zahlreiche Gewerbebetriebe und Arbeitsplatzschwerpunkte im Stadtgebiet	Versorgung • Leicht negative Pendlerbilanz durch starke Pendlerverflechtungen mit Berlin • Flächenverfügbarkeit für bauliche Entwicklung (ohne Schutzstatus oder Bodenbelastung) stark eingeschränkt
Mobilität • Halbstündige SPNV-Anbindung an Berlin durch den RE1 • S-Bahn-Anbindung nach Berlin im 10-Min-Takt • Umfangreiche P+R und B+R-Anlagen am Bahnhof • ÖPNV-Erschließung des Stadtgebietes durch einstrahlende Linien sowie Linien zur Anbindung von Gosen und Neu-Zittau (424, 428) • 6 Normalladepunkte	Mobilität • Starke Belastung durch MIV der Ortsdurchfahrt Friedrichstraße L30/L38, Ausbauzustand der Landesstraßen korrespondiert nicht mit verkehrlicher Entwicklung • Hohe Auslastung der P+R-/ B+R-Anlagen • Z.T. kein barrierefreier Zugang zu Regional- und S-Bahnsteigen • ÖPNV-Angebotsumfang im Vergleich zum Stadtgebiet Berlin • ÖPNV-Anbindung einiger Bereiche am Wochenende (z.B. Hohenbinde, Karutzhöhe und Lobetal) • ÖPNV Anbindung der umliegenden Gemeinden zur S-Bahn und Regionalbahn • Z.T. Lücken im Radwegenetz (z.B. L30 aus Neu Zittau) • Geringe Anzahl an öffentlichen Ladepunkten, keine Schnellladepunkte • Z.T. hoher Parkdruck / fehlendes Parkflächenangebot im Bahnhofsumfeld • Keine Sharing-Angebote

Chancen	Risiken
- Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum durch TESLA-Ansiedlung → steigender ÖPNV-Bedarf - Weitere Taktverdichtung und Kapazitätssteigerungen beim RE1 (Dez. 2022) - Gem. NVP: - Anbindung an ÖPNV-PlusBus-Linien nach Strausberg, Schönefeld/BER und KW (ggf. auch nach Neuenhagen) - Aufwertung Relation Erkner – Woltersdorf – Schöneiche – Neuenhagen - Weitere Umsetzung des ÖPNV-Angebotskonzeptes - Einsatz alternativer Mobilitätsangebote - Förderung neuer verkehrlicher Ansätze Ausbau von verkehrlicher Infrastruktur (vor allem im Radverkehr, auch im SPNV) im Zuge der TESLA-Ansiedlung	- Alterung der Bevölkerung (Anstieg der Gruppe 65+ um ca. 15 %) - Weiterer Anstieg der MIV-Belastung erwartet durch Gewerbeansiedlung TESLA Grünheide (inkl. Bevölkerungsanstieg) und neu erschlossenen Wohngebieten Rahnsdorf und Müggelheim - Keine Verkehrslösung absehbar, Umgehung gegenwärtig nicht realistisch - Kein Platz für Shuttlebusse bzw. SEV zu Tesla im Störfall und weiteren Ausbaustufen Tesla - Einschränkungen bei (Weiter-) Entwicklung alternativer Mobilität durch eingeschränkte Flächenverfügbarkeit
Handlungsbedarfe	
- Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur - Ausbau innerstädtische Radwege (z.B. L30 aus Neu Zittau, Fürstenwalder Allee, uferbegleitende Fuß- und Radwege am nördlichen und südlichen Flakenfließ) - Ausbau und Lückenschluss Radwege entlang Landstraßen - Radwege zur Anbindung des TESLA-Werksgeländes (Postweg ab Erkner Karutzhöhe) - Radschnellwege (z.B. TELSÄ – Erkner Bahnhof, Erkner – Woltersdorf – Schöneiche) - Direkte Wegeverbindungen im Bahnhofsumfeld - Fahrradabstellanlagen und Ladestationen an zentralen Standorten (z.B. Bahnhof und Rathaus) - Ausbau eines Wanderwegenetzes - Ausbau/Aufwertung ÖPNV-Angebot - Ausbau des Angebotes gem. 2019/20 erarbeiteter Angebotsstudie (siehe NVP) - ÖPNV-Schnuppertage mit kostenfreier Nutzung - Erweiterung der L418 auf einen 20Minuten-Takt - Ausbau ergänzende Mobilitätsangebote und Verkehrsmittelverknüpfung - Verkehrslagerung vom MIV zu alternativer Mobilität (vor allem Wege bis 3km) → ggf. Sharing-Angebote - Weiterentwicklung des Verknüpfungspunktes Bahnhof/ZOB Erkner, gem. Maßnahmenplan 2021/2022 (Schaffung zusätzlicher 240 Fahrradstellplätze, verschließbare Fahrradboxen, Reparatur- und Ladeinfrastruktur, Schaffung barrierefreier Zugang zu Regional- und S-Bahnsteigen) - Aus-/Aufbau Ladeinfrastruktur - Aufbau Ladesäulen (bislang eine kommunale Ladesäule am Rathaus) ohne Förderung des Durchgangsverkehrs - Fokus der Stadtverwaltung auf Fahrradladesäulen - Management des motorisierten Verkehrs - Ortsumgehung südlich des Stadtgebietes L30/L38 (Neu Zittau – A10) - Um- und Ausbau von Straßenzügen inkl. OD Erkner zur Entflechtung der Verkehre und Förderung des Radverkehrs - Entwicklung Parkraumbewirtschaftungskonzept	

Friedland, Stadt

Stärken	Schwächen
Versorgung • Überregionale Tourismusschwerpunkte (Spree/Schwielochsee) • Friedland als grundfunktionaler Schwerpunkt ○ Fleischerei und Bäckerei sowie Drogerie und kleiner Lebensmittelhandel vorhanden ○ Hausärztliche und zahnärztliche Versorgung sowie Apotheke vorhanden (Neubau Ärztehaus in Umsetzung) ○ Grundschule	Versorgung • Geringste Bevölkerungsdichte in LOS (17EW/km²) und Konzentration der Versorgung in Friedland, fast keine Versorgungsinfrastrukturen in kleineren Ortsteilen (Ausnahme: Kindertagesstätten) → teils lange Wege zur Sicherstellung der Versorgung • Kein großflächiger Einzelhandel, kein Geldautomat • Nur 2 Hausärzte, beide direkt in Friedland • Keine Gewerbeschwerpunkte • Deutlich negative Pendlerbilanz (> 75% Auspendler)
Mobilität • MIV-Anbindung (B168) zum Mittelzentrum Beeskow sowie nach Lieberose (LDS) • Nutzung von Mitfahrgelegenheiten • Radwege-Anbindung nach Beeskow und Lieberose	Mobilität • MIV dominiert (> 700 Pkw je 1.000 Ew) • Keine SPNV-Anbindung • ÖPNV-Angebot auf Schülerverkehr ausgelegt, außerhalb des Schülerverkehrs Angebotslücken • Erreichbarkeit zentraler Orte vor allem im Osten und teils im Süden eingeschränkt • Unzureichendes ÖPNV-Angebot zwischen Friedland und Beeskow • Potenziale für flexiblen ÖPNV bislang nicht ausgeschöpft • Keine Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
Chancen	Risiken
• Einsatz flexibler ÖPNV-Angebote zur Sicherstellung der Erschließung • Einsatz alternativer Mobilitätsangebote	• Bevölkerungsrückgang (-8%) • Alterung der Bevölkerung (Anstieg der Gruppe 65+ um 23%, Rückgang der Gruppe 14-64 um 22%) • Weiter steigender Mobilitätsbedarf aufgrund eingeschränkter Versorgung
Handlungsbedarfe • Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur ○ Lückenschluss/Modernisierung der Radwegeinfrastruktur (z.B. L43 nach Eisenhüttenstadt, B168 nach Friedland Ausbau, L433/L452 Groß Muckrow – Jamlitz, L434 Klein Muckrow – Ullersdorf, K6101 Leeskow - L434) ○ Trennung zwischen Fahrbahn und Radweg (z.B. um den Schwielochsee) • Aufwertung zum Radschnellweg zwischen Beeskow - Friedland - Lieberose Ausbau/Aufwertung ÖPNV-Angebot ○ Sicherstellung von Anbindung an Versorgungsorte (z.B. nach Beeskow oder Lieberose) ○ Verstärkter Einsatz von flexiblen ÖPNV-Angeboten (auch außerhalb des Schülerverkehrs)	

○ Verlängerung Bürgerbus Lieberose zur verbesserten Anbindung über die Kreisgrenze zum Amt Lieberose/Oberspreewald
• Ausbau ergänzende Mobilitätsangebote und Verkehrsmittelverknüpfung ○ Versorgungsorientierte Mobilitätsangebote und spez. Mobilitätsangebote für Senioren und Jugendliche
• Aus-/Aufbau Ladeinfrastruktur ○ Ladeinfrastruktur für alltägliche und touristische Nutzung
• Management des motorisierten Verkehrs ○ Verkehrsvermeidung durch Sicherstellung einer wohnortnahen Versorgung ○ Ausbau des grünen Netzes

Fürstenwalde/Spree, Stadt

Stärken	Schwächen
Versorgung • Mittelzentrum ○ Umfangreiches und überregionales Versorgungsangebot (Einzelhandel, Hausärzte, Fachärzte, Apotheken, Bildungseinrichtungen, Kultur- und Freizeiteinrichtungen) • Regionaler Wachstumskern mit besonderer Bedeutung als Gewerbe- und Arbeitsplatzstandort ○ Zahlreiche Unternehmen unterschiedlicher Branchen als Arbeitgeber ○ Positive Pendlerbilanz	Versorgung • Eingeschränktes Gewerbe- und Wohnbauflächenangebot •
Mobilität • Geringste Motorisierung im Landkreis (ca. 530 Pkw je 1.000 Ew.) • Halbstündliches SPNV-Angebot nach Erkner/Berlin bzw. Frankfurt (Oder)/Eisenhüttenstadt mit dem RE1 • Stündliches SPNV-Angebot nach Bad Saarow (RB35) • ÖPNV-Stadtverkehr mit 4 Linien (30-/60-Min.-Takt) und einbrechende Regionalbuslinien erschließen Stadtgebiet • Knotenpunkt im überregionalen und touristischen Radwegenetz • Gutes Angebot an Schnellladesäulen und Normalladesäulen • Anbindung an Oder-Spree-Kanal	Mobilität • Starke innerstädtische Verkehrsbelastungen in HVZ z.B. Spreebrücke • ÖPNV-Anbindung umliegender ländlicher Orte vor allem am Wochenende und in den Ferien • Anbindung ländlicher Ortsteile (z.B. Trebus, Molkenberg, Fürstenwalde Südwest) mit Angebotslücken (kein Takt) • Einschränkungen im ÖPNV-Stadtverkehr in den Abendstunden und an Wochenenden • Keine Sharing-Angebote • Teilweise Lücken und Sanierungsbedarf im überregionalen und touristischen Radwegenetz • Vandalismus an modernen Radboxen am Bahnhof Fürstenwalde • Sanierungs- und Ausbaubedarf Schleuse Fürstenwalde

	Abfahrt Fürstenwalde Ost, Einschränkungen von Schwertransporten durch Höhe der Brücke Kupferlake → Verkehre müssen alternativ durch die Stadt geführt werden
Chancen	Risiken
- Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum (ca. 4% bis 2030 erwartet) durch TESLA-Ansiedlung → ggf. erhöhter ÖPNV-Bedarf z.B. im Schülerverkehr - Förderung neuer verkehrlicher Ansätze und Ausbau von verkehrlicher Infrastruktur (vor allem im Radverkehr, auch im SPNV) im Zuge der TESLA-Ansiedlung - Schleusenausbau Fürstenwalde zur Gestaltung eines zukunftsfähigen Güters-transport auf dem Wasser - Weitere Taktverdichtung und Kapazitätssteigerungen beim RE1 (Dez. 2022) - Gem. NVP: Mindestbedienung für Stadtverkehre (20-Min.-Takt in HVZ, 30-Min.-Takt in NVZ, 60-Min.-Takt am Wochenende, Mo-Fr und Sa Bedienung bis 22 Uhr) - Einsatz alternativer Mobilitätsangebote	- Alterung der Bevölkerung (Anstieg der Gruppe 65+ um ca. 18% bis 2030) - Erhaltung innerstädtischer Einzelhandels-einrichtungen - Vandalismus/Zerstörung z.B. ergänzender Fahrrad-Abstellmöglichkeiten in Bahn-hofsumfeld - Flächenverfügbarkeit/Parkflächenange-bot im Bahnhofsumfeld
Handlungsbedarfe - Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur - Lückenschluss und Sanierungsbedarf im überregionalen und touristischen Radwegenetz (Spreeradweg, Oder-Spree-Tour, Brandenburg-Tour, Anbindung des Tesla-Werksgeländes, L361 nach Storkow, Radweg B168 etc.) - Ausbau/Sanierung innerstädtisches Radwegenetz (z.B. Bhf Fürstenwalde Süd – Hauptbahnhof, Langewahler Straße, Lindenstraße zu beidseitigen Befahrung, Rauener Str.) - Gesicherte Radabstellanlagen an relevanten Zielorten (Bahnhof, Markt, ggf. weitere POIs), ggf. Fahrradparkhaus - Ausbau eines Wanderwegenetzes - Ausbau/Aufwertung ÖPNV-Angebot - ÖPNV-Anbindung umliegender ländl. Orte außerhalb des Schülerverkehrs - Erforderliche Neuordnung/Überplanung des Stadtverkehrs zur Ausrichtung am aufgewerteten RE1 (20-/40-Min.-Takt ab Dez. 2022) - Ausbau ergänzende Mobilitätsangebote und Verkehrsmittelverknüpfung - Ausweitung Parkflächenangebot und Entwicklung Abstellanlagen Bahnhofsumfeld - ggf. Sharing-Angebote (z.B. Leihräder) - Management des motorisierten Verkehrs - Ausbau grünes Netz (Landesstraßen) - Ausbau Gemeindestraßennetz - Güterverkehr und Logistik - Neubau der Schleuse Fürstenwalde (Vergleich Ausbau Schleusen Wernsdorf und Kersdorf, in Fürstenwalde Verkehr mit Großmotorgüterschiffen nicht möglich) → Aufnahme in den BVWP - Abfahrt Fürstenwalde Ost, Lösungsansatz für Schwertransporte (Brücke Kupferlake)	

Grünheide (Mark), Gemeinde

Stärken	Schwächen
Versorgung • Grünheide als grundfunktionaler Schwerpunkt (Arbeits-, Naherholungs- und Versorgungsschwerpunkt) • TESLA-Gigafactory und anliegendes Gewerbe- und Logistikzentrum als überregionaler Gewerbe- und Arbeitsplatzstandort • Hoher touristischer Erholungswert	Versorgung • Versorgung konzentriert sich auf Ortsteil Grünheide, kleinere Ortsteile mit teils stark eingeschränkten Versorgungsangeboten
Mobilität • Halbstündliche SPNV-Anbindung an ab Fangschleuse und stündliche Anbindung ab Hangelsberg nach Erkner/Berlin bzw. Fürstenwalde (Spree)/Frankfurt (Oder) durch RE1 • ÖPNV-Anbindung von Fangschleuse, Grünheide und Spreenhagen durch Linien 429 und 436 • Zusätzliche Anbindung durch Linie 419 Erkner – Fangschleuse – Tesla • Anbindung an die A10 durch drei Anschlussstellen	Mobilität • Lücken und Sanierungsbedarf im Radwegenetz z.B. TESLA-Werksgelände aus Erkner, nach Spreenhagen, nach Storkow, nach Hangelsberg sowie zwischen Kienbaum und Hangelsberg • Sanierungsbedarf Straßeninfrastruktur (z.B. L385) • ÖPNV-Anbindung an die zentralen Orte aus Mönchwinkel in den Ferien eingeschränkt • Eingeschränkte ÖPNV-Anbindung nach Erkner an Wochenenden • Eingeschränkte ÖPNV-Anbindung von Spreeau und aus Gewerbegebiet Freienbrink zum Bf Fangschleuse • Eingeschränkte ÖPNV-Anbindung zwischen Hangelsberg und Kienbaum • Teils fehlende und unzureichende Verknüpfungsanlagen (B+R, P+R) • Geringer Bestand an Ladeinfrastruktur
Chancen	Risiken
• Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum (ca. 14% bis 2030 erwartet) durch TESLA-Ansiedlung und weitere Gewerbeansiedlungen → erhöhter ÖPNV-Bedarf im Schüler- und Jedermannverkehr zu erwarten • Ausbau verkehrlicher Infrastrukturen (Rad-/Radschnellwege, ÖPNV, Straßen) durch TESLA-Anbindung • Weitere Taktverdichtung und Kapazitätssteigerungen beim RE1 (Dez. 2022) ○ Gem. NVP: Aufwertung der Relation Storkow – Freienbrink – Fangschleuse ○ Aufwertung der Relation Erkner – Grünheide – Kagel nach Herzfelde ○ Weitere Umsetzung des ÖPNV-Angebotskonzeptes (vor allem	• Steigende Motorisierung (Vergleich andere Standorte der Automobilindustrie) • Steigende verkehrliche Belastung der Straßeninfrastruktur im MIV und Schwerverkehr • Alterung der Bevölkerung (Anstieg der Gruppe 65+ um ca. 25% bis 2030) • Sicherstellung der infrastrukturellen und mobilitätsdienstleistungsorientierten Erschließung neu entstehender/bestehender Gewerbe- und Wohngebiete

zur Anbindung des TESLA-Standortes) • Einsatz alternativer Mobilitätsangebote • geplanter Green-Work-Park der ECE Group am Bahnhof Hangelsberg (altes NVA-Gelände)	
Handlungsbedarfe • Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur ○ Ausbau/Sanierung Radwegenetz (z.B. L385 Kienbaum - Bahnhof Hangelsberg, Ortsdurchfahrt Fangschleuse, L38 nach Fürstenwalde West, L23 Möllensee – Herzfelde und Spreeau – Spreehagen) ○ Anbindung TESLA-Werksgelände (aus Erkner über alte Poststraße, aus Hangelsberg, zum Bahnhof Fangschleuse) ○ Rad-/Fußwegeanbindung Bahnhof Hangelsberg • Ausbau/Aufwertung des ÖPNV-Angebotes ○ Anbindung der Bahnhöfe Fangschleuse und Erkner an das Werksgelände ○ Anbindung der versorgungsschwachen Ortsteile ○ Spez. Mobilitätsangebote für Senioren und Jugendliche • Ausbau ergänzende Mobilitätsangebote und Verkehrsmittelverknüpfung ○ Ausbau moderner Fahrradabstellanlagen an SPNV-Haltepunkten inkl. Fahrradboxen • Management des motorisierten Verkehrs ○ Frühzeitige Schaffung von Alternativen zum MIV bei der Werksanbindung für Mitarbeiter, um Ausbildung von Mobilitätsroutinen auf den Umweltverbund zu lenken ○ Sanierung und Ausbau Straßeninfrastruktur (z.B. L385 zwischen B1/5 und Hangelsberg) ○ Ausbau Werksanbindung • Aus-/Aufbau Ladeinfrastruktur ○ Ausbau Ladeinfrastruktur für alltägliche Nutzung (Bezug Tesla-Werk) und touristische Nutzung • Güterverkehr und Logistik ○ Verhinderung von Ausweichverkehren im Schwerverkehr z.B. von der A12	

Neuzelle, Amt

Stärken	Schwächen
Versorgung • Grundfunktionaler Schwerpunkt Neuzelle ○ Hausärzte, Apotheke ○ Einzelhandel/Discounter ○ Lebensmittelhandwerk ○ Bank/Geldautomat ○ Grund- und Oberschule, Gymnasium ○ Kloster als touristische Attraktion ○ Gewerbegebiet • Weitere kleinere Versorgungsorte ○ Wellmitz, Steinsdorf	Versorgung • Sehr niedrige Bevölkerungsdichte (ca. 35 Ew. je km²) und Versorgung zentralisiert auf Neuzelle • Kleinere Orte verfügen zumeist über kaum eigene Versorgungseinrichtungen ➔ teils lange Wege zur Sicherstellung der Versorgung

Mobilität • Stündliche SPNV-Anbindung in Neuzelle, Wellmitz und Coschen nach Cottbus bzw. Eisenhüttenstadt/Frankfurt (Oder)/Berlin über RE1/RB11 • Zahlreiche touristische Radrouten	Mobilität • MIV-Dominanz (>650 Pkw je 1.000 Ew.) • Fehlende oder eingeschränkte Verknüpfungsinfrastrukturen (B+R, P+R) • ÖPNV-Angebot auf Schülerverkehr ausgelegt, außerhalb des Schülerverkehrs Angebotslücken • Erreichbarkeit des Grundfunktionalen Schwerpunktes sowie eines Oberzentrums vor allem im Südosten in den Ferien eingeschränkt • Potenziale für flexiblen ÖPNV bislang nicht ausgeschöpft • Lücken im Radwegenetz vor allem im Südwesten • Keine Ladeinfrastruktur • Hoher Ortsdurchgangsverkehr und damit verbundene Lasten in Neuzelle/ Forderung nach Ausbau einer Ortsumgehung B112
Chancen • Einsatz flexibler ÖPNV-Angebote zur Sicherstellung der Erschließung • Einsatz alternativer Mobilitätsangebote • Tourismus (Kloster, Wander-/Fahrradtourismus etc.)	Risiken • Bevölkerungsrückgang von > 9% bis 2030 erwartet • Alterung der Bevölkerung (Anstieg der Gruppe 65+ um ca. 20% bis 2030) • Steigender Mobilitätsbedarf zur Sicherstellung der Versorgung • Weiter steigende Motorisierung und Dominanz des MIV
Handlungsbedarfe • Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur ○ Ausbau/Modernisierung Radwegenetz (z.B. L451/B112 von Ratzdorf nach Neuzelle über Wellmitz, L43 in Möbiskrüge, Diehloer Str. zwischen Möbiskrüge und Diehlo) ○ Ausbau des Radwegenetzes von Orten ohne Bahnanschluss nach Eisenhüttenstadt ○ Ausbau regionale und überregionale Radwanderwege ○ Ausbau eines Wanderwegenetzes • Ausbau/Aufwertung ÖPNV-Angebot ○ Einsatz von flexiblen Bedarfsverkehren zur Anbindung ländlicher Orte an Versorgungszentren sowie ÖPNV-Haupttrouten ○ Spez. Mobilitätsangebote für Senioren z.B. spezifische Fahrdienste/ÖPNV-Fahrten für Arztbesuche und Einkauf • Ausbau ergänzende Mobilitätsangebote und Verkehrsmittelverknüpfung ○ Schaffung von Verknüpfungsinfrastrukturen (B+R, P+R) an SPNV-Haltepunkten • Aus-/Aufbau Ladeinfrastruktur • Management des motorisierten Verkehrs ○ Reduzierung des Durchgangsverkehrs in Neuzelle durch Ortsumgehung B112 ○ Ausbau Grünes Netz (Landesstraßen)	

Odervorland, Amt

Stärken	Schwächen
Versorgung • Grundfunktionaler Schwerpunkt Briesen (Mark) ○ Großflächiger Lebensmitteleinzelhandel ○ Hausärztliche und z.T. allgemeine fachärztliche Versorgung, Apotheke ○ Geldautomat ○ Grund- und Oberschule • Weiterer ländlicher Versorgungsstandort Steinhöfel/Heinersdorf ○ Hausärztliche und z.T. allgemeine fachärztliche Versorgung ○ Kleinflächiger Lebensmitteleinzelhandel ○ Grundschule • Zahlreiche kleinere Gewerbegebiete, größter Standort in Jacobsdorf (Expo Park) + Gewerbegebiet Berkenbrück (12,5 ha)	Versorgung • Geringe Bevölkerungsdichte (ca. 30 Ew. je km²) • Alle amtsangehörigen Gemeinden mit Pendlerdefiziten • Versorgung zentralisiert auf Briesen (Mark), ansonsten in Fürstenwalde, Müncheberg und Frankfurt/Oder
Mobilität • 4 Orte verfügen jeweils über stündliche SPNV-Anbindung (RE1) in die Oberzentren Fürstenwalde, Erkner, Berlin und Frankfurt/Oder • Überwiegende Ausstattung der SPNV-Zugangspunkte mit P+R- sowie B+R-Anlagen • Verbindungsrelationen (Linien 432/433) zur Anbindung des nördlichen Amtsbezirks nach Fürstenwalde (ggf. mit weiterem Aufwertungspotenzial) • überregionale Straßenanbindung durch A12, Anschlussstellen Briesen, Fürstenwalde Ost und Müllrose im südlichen Amtsgebiet • MIV-Erschließung im Norden und Westen durch B5 und B168 • 2 Normalladesäulen (Pkw und Fahrrad) in Briesen (Mark) • Anbindung an den Oder-Spree-Kanal (Schleuse Kersdorf) • Zahlreiche Radwege	Mobilität • Dominanz des MIV (>650 Pkw je 1.000 Ew.) • ÖPNV-Anbindung der Ortsteile abseits des RE1 (Erreichbarkeit der Arbeitsplatzschwerpunkte) • ÖPNV-Angebot auf Schülerverkehr ausgelegt, außerhalb des Schülerverkehrs Angebotslücken • Erreichbarkeit eines grundfunktionalen Schwerpunkts vor allem im Norden (z.B. Heinersdorf, Tempelberg und Hasenfelde sowie Sieversdorf) nicht erfüllt • Fehlende Direktverbindungen aus Ortsteile zur Amtsverwaltung nach Briesen (Mark) • Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren in den Ferien in weiteren Ortsteilen eingeschränkt • Unzureichendes Angebot auf Relation Briesen – Wilmersdorf – Fürstenwalde (Spree) • Potenziale für flexiblen ÖPNV bislang nicht ausgeschöpft • Anbindung der RE1-Haltepunkte aus dem restlichen Amtsgebiet • Teilweise Lücken im Radwegenetz insbesondere parallel zu Landesstraßen

	• Schlechter Ausbauzustand der L38 (vor allem in Briesen (Mark) und Berkenbrück sowie zwischen Falkenberg und Berkenbrück) • Keine Ladeinfrastruktur außerhalb von Briesen (Mark), keine Schnellladeinfrastruktur
Chancen	Risiken
• Leichter Bevölkerungsanstieg bis 2030 erwartet (ca. 3%) → Tesla-Effekt, ggf. erhöhter ÖPNV-Bedarf z.B. im Schülerverkehr • Weitere Taktverdichtung und Kapazitätssteigerungen beim RE1 (Dez. 2022) • Gem. NVP: ○ Einsatz flexibler ÖPNV-Angebote zur Sicherstellung der Erschließung • Entwicklung Klimapark der Gemeinde Steinhöfel (PV-Freiflächenanlagen) und Ladeinfrastruktur • Mobilitätskonzept auf Basis von bürgerschaftlichem Engagement • Einsatz alternativer Mobilitätsangebote	• Starke Alterung der Bevölkerung (Anstieg der Gruppe 65+ um ca. 34% bis 2030) • Anschluss und angebotsorientierte ÖPNV-Erschließung entstehender/erweiterter Wohn-, Gewerbegebiete • Steigender Mobilitätsbedarf zur Sicherstellung der Versorgung • Weiter steigende Motorisierung und Dominanz des MIV
Handlungsbedarfe	
• Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur ○ Ausbau und Lückenschluss Radverkehrsinfrastruktur (z.B. L37 L37 Dubrow – Jacobsdorf, Heinersdorf – Marxdorf, L36/B1 Heinersdorf – Jahnsfelde/Seelow) ○ Radverkehrsanbindung zum Amtssitz Briesen aus Kersdorfer Schleuse, Madlitz und Neu Madlitz, Wilmersdorf und Falkenberg ○ Radverkehrsanbindung der Haltepunkte des RE1 sowie umliegende Arbeitsplatzschwerpunkte (parallel Berücksichtigung der Belange des Tourismus) ○ Ausbau Wanderwegenetz • Ausbau/Aufwertung ÖPNV-Angebot ○ Verbesserung der Taktung der Überland – Buslinien als Zubringer zum RE1 ○ ÖPNV-Direktverbindungen zum Amtssitz Briesen (Mark) ○ Landkreisübergreifender ÖPNV nach Müncheberg ○ Rufbus/On-Demand-Services • Ausbau ergänzende Mobilitätsangebote und Verkehrsmittelverknüpfung ○ Spez. Mobilitätsangebote für Senioren und Jugendliche ○ Versorgungsmobilität (z.B. Fahrdienst zum Einkaufen oder zum Arzt) ○ Alternative Mobilitätsangebote (z.B. Dorf-/Nachbarschaftsauto) • Aus-/Aufbau Ladeinfrastruktur ○ Förderung Aufbau und Unterhalt von Ladeinfrastruktur für Pkw und Fahrrad z.B. Gemeinde Steinhöfel (parallel zur Entwicklung des Klimaparks) • Management des motorisierten Verkehrs ○ Sanierung und Ausbau Straßeninfrastruktur (z.B. L38) ○ Ausbau Grünes Netz (Landestraßen) ○ Wiedererrichtung der Sandfurtbrücke (Neubrück – AS Briesen)	

Rietz-Neuendorf, Gemeinde

Stärken	Schwächen
Versorgung • Hausärztliche Versorgung in Pfaffendorf und Groß Rietz • Grundschule in Görzig	Versorgung • Sehr geringe Bevölkerungsdichte (ca. 23 Ew. je km² und geringes Versorgungsangebot (Kein grundfunktionaler Schwerpunkt gem. Regionalplan) ○ Keine Arbeitsplatz-, Versorgungs-, Freizeit- und Tourismusschwerpunkte ○ Kein großflächiger Einzelhandel, kein Geldautomat, keine Apotheke ⇒ Lange Wege zur Sicherstellung der Versorgung • Deutliches Pendlerdefizit (ca. 75% Auspendler)
Mobilität • MIV-Anbindung nach Beeskow und Fürstenwalde über B168 • Buckow im südlichen Gemeindegebiet mit stündlicher SPNV-Anbindung nach Storkow/KW bzw. Beeskow/Frankfurt/Oder mit RB36, keine Fahrradabstellanlagen • ÖPNV-Hauptverbindungsrelation zwischen Beeskow – Rietz-Neuendorf – Fürstenwalde (Linie 403)	Mobilität • Dominanz des MIV (>680 Pkw je 1.000 Ew.) • Sanierungsrückstand der Landesstraßen (z.B. L42, L411) führt mittlerweile zu Verkehrseinschränkungen im MIV und ÖPNV • ÖPNV-Angebot auf Schülerverkehr ausgelegt, außerhalb des Schülerverkehrs Angebotslücken • ÖPNV-Erreichbarkeit eines grundfunktionalen Schwerpunktes in einigen Ortsteilen eingeschränkt (z.B. Birkholz, Neubrück (Spree)) • Weitere Einschränkungen bei der ÖPNV-Erreichbarkeit zentraler Orte vor allem in den Ferien und an Wochenende • Potenziale für flexiblen ÖPNV bislang nicht ausgeschöpft • Lücken im Radwegenetz • Keine Ladeinfrastruktur
Chancen	Risiken
• Ggf. Zuwachs der Einwohnerzahlen (Tesla und Zuzügen aus den Städten) → erhöhter ÖPNV-Bedarf insbesondere im Schülerverkehr • Einsatz flexibler ÖPNV-Angebote zur Sicherstellung der Erschließung • Einsatz alternativer Mobilitätsangebote	• Ohne Effekte der TESLA-Ansiedlung ○ Bevölkerungsrückgang erwartet (ca. 7% bis 2030) ○ Deutliche Alterung der Bevölkerung erwartet (Anstieg der Gruppe 65+ um ca. 25%) • Steigender Mobilitätsbedarf zur Sicherstellung der Versorgung • Weiter steigende Motorisierung und Dominanz des MIV

Handlungsbedarfe

- Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur
 - Ausbau und Lückenschluss im Radverkehrsnetz (z.B. B168 Fürstenwalde – Beeskow, L412 Alt Golm – Neu Golm, L411 zwischen B168 - Neubrück)
 - Sicherer Schulwege (z.B. Fehlender Fuß-/Radweg in Görzig)
- Ausbau/Aufwertung des ÖPNV-Angebotes
 - Sicherstellung der Erreichbarkeit von Versorgungsstandorten auch ohne eigenes Fahrzeug für jeden Bürger / jede Bürgerin
 - Flexible bedarfsorientierte Mobilitätsangebote außerhalb des Schülerverkehrs (z.B. zur Anbindung nach Beeskow, Fürstenwalde und Lindenberg)
- Ausbau ergänzende Mobilitätsangebote und Verkehrsmittelverknüpfung
 - Spez. Mobilitätsangebote für Senioren und Jugendliche
 - Versorgungsmobilität (z.B. Fahrdienst zum Einkaufen oder zum Arzt)
 - Alternative Mobilitätsangebote (z.B. Dorf-/Nachbarschaftsauto)
 - Schaffung von Verknüpfungsanlagen B+R am SPNV-Haltepunkte
- Aus-/Aufbau Ladeinfrastruktur
- Management des motorisierten Verkehrs
 - Sanierung und Ausbau Straßeninfrastruktur (z.B. L42, L411)

Scharmützelsee, Amt

Stärken	Schwächen
Versorgung • Grundfunktionaler Schwerpunkt Bad Saarow ○ Einzelhandel, Geldautomat ○ Grund- und Oberschule ○ Haus- und Fachärzte sowie Kliniken und Apotheken ○ Überregionaler touristischer Schwerpunkt • Weiterer Versorgungsort Wendisch Rietz	Versorgung • Geringe Bevölkerungsdichte • Ausrichtung auf Versorgungseinrichtungen in Bad Saarow, Fürstenwalde und Storkow • Kleinere Orte verfügen zumeist kaum über Versorgungseinrichtungen • Nahversorgung am Westufer des Scharmützelsee
Mobilität • Stündliche SPNV-Anbindung von Bad Saarow an Fürstenwalde (Spreewald) mit Anschluss an RE1 durch RB35 • Stündliche SPNV-Anbindung von Wendisch-Rietz nach Storkow (Mark)/KW bzw. Beeskow/Frankfurt (Oder) durch RB36 • ÖPNV-Hauptverbindungsrelationen ○ Fürstenwalde – Bad Saarow – Lindenberg – Beeskow (Linie 430) ○ Fürstenwalde – Bad Saarow – Wendisch-Rietz (Linie 431) ○ Storkow – Reichenwalde – Rauen – Fürstenwalde (Linie 435) • Zahlreiche touristische Radwege • Normalladepunkte in Bad Saarow (6) und Theresienhof (2) sowie E-Bike-Ladestationen	Mobilität • MIV-Dominanz (> 560 Pkw je 1.000 Ew.) • ÖPNV-Angebot auf Schülerverkehr ausgelegt, außerhalb des Schülerverkehrs Angebotslücken • ÖPNV-Anbindung aus umliegenden Gemeinden/Ämtern • Potenziale für flexiblen ÖPNV bislang nicht ausgeschöpft • Lücken im Radwegenetz (z.B. Saarower Ch., Petersdorf) • z.T. fehlende B+R- sowie P+R-Anlagen • Sanierungsbedarf Landesstraßen (L35) • Keine Schnellladesäulen • Hohe Verkehrsbelastung in Bad Saarow

Chancen	Risiken
• Deutliches Bevölkerungswachstum (ca. 15 %) bis 2030 → z.T. Tesla-Effekt, erhöhter ÖPNV-Bedarf u.a. im Schülerverkehr • Verlängerung RB35 nach Bad Saarow-Pieskow • Gem. NVP ◦ Anbindung an PlusBus-Linie Storkow – Reichenwalde – Fürstenwalde • Einsatz alternativer Mobilitätsangebote	• Sehr starke Alterung der Bevölkerung (Gruppe 65+ wächst um 45% bis 2030) • Steigende Mobilitätsnachfrage vor allem im MIV (Belastung Straßeninfrastruktur, Parkdruck etc.) durch weiteres Wachstum → Verlust des hohen Erholungswertes
Handlungsbedarfe • Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur ◦ Ausbau/Lückenschluss Radwegenetz (z.B. L35 Bad Saarow - Fürstenwalde, L361 Rauen – Storkow) ◦ Radschnellweg Beeskow - Bad Saarow – Fürstenwalde ◦ Ausbau Wanderwegenetz • Ausbau/Aufwertung ÖPNV-Angebot ◦ Flexibler ÖPNV und ÖPNV-Anbindung aus umliegenden Gemeinden/Ämtern (zum Facharzt- und Versorgungsstandort) ◦ Entlastung innerörtliche Verkehre Bad Saarow durch geeignete Angebote für den ÖPNV • Ausbau ergänzende Mobilitätsangebote und Verkehrsmittelverknüpfung ◦ Sharing-Angebote für touristische und alltägliche Nutzung ◦ Spez. Mobilitätsangebote für Senioren und Jugendliche ◦ Ausbau Verknüpfungsanlagen (z.B. Fahrradboxen) • Aus-/Aufbau Ladeinfrastruktur ◦ Schnellladeinfrastruktur • Management des motorisierten Verkehrs ◦ Sanierung und Ausbau Straßeninfrastruktur (z.B. L35) ◦ Ausbau Grünes Netz und Grundnetz (Landesstraßen)	

Schlaubetal, Amt

Stärken	Schwächen
Versorgung • Grundfunktionaler Schwerpunkt Müllrose ◦ Grund- und Oberschule ◦ Hausärztliche und z.T. auch fachärztliche Versorgung ◦ Apotheke ◦ Mehrere großflächige Einzelhändler/Discounter ◦ Bank/Geldautomaten ◦ Arbeitsplatzschwerpunkt • Weiterer Hausarzt in Fünfeichen • Kindertagesstätten über das Amtsgebiet verteilt • Kleinere Gewerbegebiete in Müllrose und Mixdorf	Versorgung • Sehr geringe Bevölkerungsdichte (ca. 33 Ew. je km²) und stark zentralisierte Versorgung in Müllrose, nur wenige Versorgungsfunktionen in kleineren Orten ⇒ Teils lange Wege zur Sicherstellung der Versorgung • Mit Ausnahme von Müllrose deutliches Pendlerdefizit in den amtsangehörigen Gemeinden

• Räumliche Nähe zum Oberzentrum Frankfurt (Oder) sowie Mittelzentren Eisenhüttenstadt und Beeskow • Schlaubetal als Schwerpunkt im Wander-/Naturtourismus/gute touristische und gastronomische Ausstattung • Müllrose als staatl. Anerkannter Erholungsort	
Mobilität • MIV-Anbindung Beeskow – Müllrose – Frankfurt (Oder) über B87 • MIV-Anbindung Beeskow – Grunow-Dammendorf – Schlaubetal - Eisenhüttenstadt über B246 • Müllrose, Mixdorf und Grunow (Niederlausitz) mit stündlicher SPNV-Anbindung (RE1) nach Frankfurt/Oder bzw. Beeskow/KW • ÖPNV-Verbindungsrelation Mixdorf – Müllrose – Frankfurt/Oder • In Teilen engmaschiges Radwegenetz	Mobilität • Dominanz des MIV (>680 Pkw je 1.000 Ew.) • ÖPNV-Angebot auf Schülerverkehr ausgelegt, außerhalb des Schülerverkehrs Angebotslücken • Teils fehlende Anschlussicherung zwischen ÖPNV und SPNV z.B. RE1 Bf. Finkenheerd nach/von Müllrose (Linie 445) • Erreichbarkeit der zentralen Orte aus Kieselwitz in den Ferien eingeschränkt • Defizite bei der touristischen ÖPNV-Erschließung des Schlaubetals • Eingeschränkte Fahrradmitnahme bei touristischer ÖPNV-Anbindung des Schlaubetals (Linie A400 an Wochenenden) • Anbindung der Gewerbegebiete • Potenziale für flexiblen ÖPNV bislang nicht ausgeschöpft • Wenige Fahrradabstellanlagen (zumeist nicht überdachte Fahrradbügel) an SPNV-Haltepunkten • Keine Ladeinfrastruktur • Teils Lücken im Radwegenetz • Verkehrsbelastung in Müllrose in HVZ
Chancen • Bessere Anbindung an angrenzende zentrale Orte • Gem. NVP: ○ Ggf. bedarfsgesteuerte Aufwertung der Ausflugslinie A400 ○ Besseres Fahrtenangebot auf Linie 443 zwischen Müllrose und Eisenhüttenstadt ○ Einsatz flexibler ÖPNV-Angebote zur Sicherstellung der Erschließung • Einsatz alternativer Mobilitätsangebote • Verbesserung der Anbindung Müllrose Markt – Müllrose Bahnhof	Risiken • Alterung der Bevölkerung (Anstieg der Gruppe 65+ bis 2030 um ca. 30%) • Steigender Mobilitätsbedarf zur Sicherstellung der Versorgung • Weiter steigende Motorisierung und Dominanz des MIV
Handlungsbedarfe • Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur ○ Ausbau/Lückenschluss Radwegenetz (z.B. L37 Rießen – Anschlussstellen „Pohlitzer Mühle“/ "Drei Tannen/Schernsdorf")	

• Ausbau/Aufwertung ÖPNV-Angebot ○ Touristische Anbindung mit Fahrradmitnahme (Aufwertung Linie 400) ○ Regelmäßige ÖPNV-Anbindung der Versorgungsstandorte sichern ○ Flexible Bedarfsverkehre für Jugendliche, Senioren und Touristen an Wochenenden ○ Verbesserung der Anbindung Müllrose Innenstadt und SPNV-Haltepunkt inkl. Anschlussicherung ○ ÖPNV-Anbindung regionaler Gewerbegebiete (z.B. Markendorf, ALCARO-Logistikcenter in Frankfurt (Oder)) bei Schichtwechsel) • Ausbau ergänzende Mobilitätsangebote und Verkehrsmittelverknüpfung ○ Ausbau/Aufwertung Fahrradabstellanlagen an SPNV-Haltepunkten • Aus-/Aufbau Ladeinfrastruktur ○ Aufstellung von E-Ladesäulen für PKW und E-Bikes/Pedelecs an wichtigen öffentlichen Punkten (alltägliche und touristische Nutzung)

Schöneiche bei Berlin, Gemeinde

Stärken	Schwächen
Versorgung • Grundfunktionaler Schwerpunkt mit starker Verdichtung ○ Ortszentrum Schöneiche (Arbeitsplatz-, Bildungs-, Freizeit- und Versorgungsschwerpunkt) ○ Nebenzentrum Grätzwalde (Bildungs- und Versorgungsschwerpunkt) • Attraktive Wohnlage im Berliner Umland • Größeres Gewerbegebiet im Norden der Gemeinde	Versorgung • Keine weiterführende Schule • Versorgung konzentriert sich vor allem auf Lebensmittel • Deutliches Pendlerdefizit (Auspendler ca. 70%)
Mobilität • MIV-Anbindung nach Berlin über B1 • SPNV-Anbindung erfolgt über TRAM-Linie 88 nach Friedrichshagen (S3), 20-Min.-Takt Takt sowie mit Bus und Rad nach Rahnsdorf (kleine P+R-Anlage vorhanden) • Erschließung von Ortsbereichen abseits der Linie 88 durch weitere Buslinien (z.B. Linie 420 nach Erkner) • Gutes (vor allem überörtliches) Radwegnetz, auch zur Anbindung an die S-Bahn-Stationen • 2 Schnellladestationen • „Schöneiche Bus“ der Johanniter mit Versorgungsfahrten an 3 Tagen/Woche	Mobilität • Keine direkte Anbindung an S-Bahn oder Regionalbahn (von Fichtenau fußläufig erreichbar) • Motorisierung unter Kreisdurchschnitt, aber weiterhin hoch (>580 Pkw je 1.000 Ew.) • ÖPNV-Angebotsumfang fällt im Vergleich zum Stadtgebiet Berlin ab • Probleme bei ÖPNV-Erschließung durch bauliche Einschränkungen in neuen Siedlungsbereichen • Anbindung der Versorgungsinfrastrukturen aus Siedlungsrandlagen • ÖPNV-Anbindung Fichtenau (Linie 161) • ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Nord sowie nach Neuenhagen • ÖPNV-Angebot in den Ferien • Gehwege und Querungsmöglichkeiten z.T. sanierungsbedürftig

	• Innerörtliches Radwegenetz teils mit Lücken bzw. Sanierungsbedarf • Teils fehlende Fahrradabstellanlagen an TRAM-Haltepunkten • Baulicher Zustand Straßeninfrastruktur • Trotz Verdichtung keine Sharing-Angebote und geringes Ladeinfrastrukturangebot
Chancen	Risiken
• Weiteres Bevölkerungswachstum von ca. 11% bis 2030 angenommen → erhöhter ÖPNV-Bedarf u.a. im Schülerverkehr • Gem. NVP: ○ Aufwertung Relation Erkner – Woltersdorf – Schöneiche – Neuenhagen ○ Aufwertung der Linie 88 auf 10-Min.-Takt in HVZ ○ Ggf. PlusBus-Relation Erkner – Schöneiche – Neuenhagen ○ Weitere Umsetzung des ÖPNV-Angebotskonzeptes • Einsatz alternativer Mobilitätsangebote • Erprobung von Elektrobussen auf Relation Schöneiche, Dorfaue <> S Neuenhagen • Gemeindebeschluss zu Prioritätenliste für Gehwegebau • Gemeindebeschluss zu Maßnahmenpaket Radverkehr • geplante Erweiterung des Gewerbegebiets Schöneiche Nord • Wohnungsbau- und Bildungsplanungen im Bereich Grätzwalde/Woltersdorfer Straße und an der Neuenhagener Chaussee/Am Weidensee (ehem. LPG-Gelände)	• Alterung der Bevölkerung (Anstieg der Gruppe 65+ bis 2030 um ca. 18,5%) • Fortschreitende MIV-Dominanz u.a. durch Konflikte zwischen Siedlungs- und ÖPNV-Entwicklung • Steigende innerörtliche Verkehrsbelastung durch weiteres Wachstum und Ausweichverkehre aus Berlin zu Tesla
Handlungsbedarfe	
• Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur ○ Verbesserung der Fußgängerinfrastruktur (Gehwege, Querungsmöglichkeiten an Hauptstraßen) ○ Verbesserung der Fahrradinfrastruktur (innerörtliche Radwege) ○ Ausbau Wanderwegenetz • Ausbau/Aufwertung ÖPNV-Angebot ○ Taktverdichtung auf wichtigen Achsen (z.B. Straßenbahn 88, Bus 161, Bus 420), besseres Angebot in den Ferien ○ Anbindung Gewerbegebiet und nach Neuenhagen • Ausbau ergänzende Mobilitätsangebote und Verkehrsmittelverknüpfung ○ Fahrradabstellanlagen an TRAM-Haltepunkten ○ Etablierung eines Carsharingsystems • Management des motorisierten Verkehrs ○ Verbesserung der Straßeninfrastruktur • Aus-/Aufbau Ladeinfrastruktur ○ Zusätzliche Ladesäulen an relevanten Alltags- und Touristenhotspots ggf. inkl. Ladepunkten für E-Bikes	

Spreenhagen, Amt

Stärken	Schwächen
Versorgung • Grundfunktionaler Schwerpunkt Spreenhagen ○ Großflächiger Einzelhandel/Discounter ○ Geldautomat ○ Hausarzt und Apotheke • Weitere Versorgungsstandorte ○ Neu-Zittau ○ Gosen (inkl. EKZ Müggelpark) ○ Rauen	Versorgung • Geringe Bevölkerungsdichte vor allem im „Weiteren Verflechtungsraum“ (teils >50 Ew. je km²) • Eingeschränkte Versorgung in kleineren ländlichen Orten z.B. Lebbin, Neu-Waltersdorf etc. ➔ Teils lange Wege zur Sicherstellung der Versorgung • Pendlerdefizit in allen Amtsbereichen
Mobilität • Anschluss an Bundesautobahn A12 • Zugang zum Oder-Spree-Kanal	Mobilität • Dominanz des MIV • Keine SPNV-Anbindung • ÖPNV-Angebot auf Schülerverkehr ausgelegt, außerhalb des Schülerverkehrs Angebotslücken • Deutliche Einschränkungen in den Ferien und an Wochenenden • ÖPNV-Anbindung ländlicher Ortsteile • Potenziale für flexiblen ÖPNV bislang nicht ausgeschöpft • ÖPNV-Anbindung nach Fürstenwalde (Spree) und zum SPNV nach Hangelsberg und Fankenschleuse oder nach Storkow • Belastung durch ausweichenden Schwerverkehr (A12/A10) über L23 und fortschreitender Sanierungsbedarf • Teils große Lücken in der Radwegeinfrastruktur (süd-östliches Gemeindegebiet) • Keine Ladeinfrastruktur
Chancen	Risiken
• Gem. NVP ○ Aufwertung der Relation Storkow – Freienbrink – Fangschleuse • Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum durch TESLA-Ansiedlung • Erwartetes Bevölkerungswachstum gem. Landesprognose von ca. 18% bis 2030	• Wachstum der Belastung der Straßeninfrastruktur durch Anbindung des TESLA-Standortes • Steigende Belastung durch ausweichenden Schwerverkehr (A12/A10) • Deutliche Alterung der Bevölkerung (Anstieg der Gruppe 65+ bis 2030 um > 26%) • Steigender Mobilitätsbedarf zur Sicherstellung der Versorgung • Weiter steigende Motorisierung und Dominanz des MIV
Handlungsbedarfe • Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur ○ Ausbau/Lückenschluss Radwegenetz (z.B. L23 Spreenhagen – Storkow, L36 Spreenhagen – Fürstenwalde, Burig – Hartmannsdorf) ○ Anbindung TESLA-Standort	

○ Ausbau Wanderwegenetz • Ausbau/Aufwertung ÖPNV-Angebot ○ ÖPNV-Anbindung an die Versorgungsstandorte sowie den SPNV ○ ÖPNV-Anbindung an den TESLA-Standort • Auf-/Ausbau Ladeinfrastruktur ○ Ausbau Ladeinfrastruktur für alltägliche Nutzung (Bezug Tesla-Werk) • Management des motorisierten Verkehrs ○ Sanierung und Ausbau Straßeninfrastruktur (z.B. L23 zwischen AS Storkow A12 bis Hartmannsdorf und Spreenhagen/Latzwall und AS Storkow und Storkow (Mark)) ○ Lösung Lückenschluss L39? • Güterverkehr und Logistik ○ Vermeidung von Schwerlastverkehren von der A12 in Richtung TESLA
--

Storkow (Mark), Stadt

Stärken	Schwächen
Versorgung • Grundfunktionaler Schwerpunkt Storkow (Mark) ○ Großflächiger Einzelhandel ○ Bank/Geldautomat ○ Hausarzt, Apotheke ○ Grund- und Oberschule ○ Gewerbegebiet ○ Touristischer Anlaufpunkt	Versorgung • Geringe Bevölkerungsdichte (ca. 50 Ew. Je km²) • Versorgung konzentriert sich stark auf Stadtgebiet Storkow (Mark) • Ländliche Ortsteile oft ohne eigene Versorgungseinrichtungen • Kaum fachärztliche Versorgung
Mobilität • Stündliche SPNV-Anbindung (RB36) nach KW bzw. Beeskow/Frankfurt (Oder) über Zugangsstellen Hubertushöhe, Storkow (Mark) und Kummersdorf • ÖPNV-Hauptverbindungsrelation Storkow – Reichenwalde – Rauen – Fürstenwalde (Linie 435) • Verbindungsrelation Storkow - Spreenhagen - Freienbrink/Tesla - Bf Fangschleuse • 2 Normalladestationen im Stadtgebiet Storkow (Mark) • Touristische und Alltags-Radrouten	Mobilität • Dominanz des MIV (> 610 Pkw je 1.000 Ew.) • SPNV-Zugang ausschließlich in der nördlichen Randlage, Keine SPNV-Anbindung im Süden • ÖPNV-Angebot auf Schülerverkehr ausgelegt, außerhalb des Schülerverkehrs Angebotslücken • Erreichbarkeitsvorgaben für zentrale Orte in zahlreichen Ortsteilen (vor allem im Westen) nicht erfüllt • Deutliche Einschränkungen vor allem in den Ferien und an Wochenenden • Eingeschränkte ÖPNV-Anbindung zu Fachärzten in Fürstenwalde (Spree), Berlin und Bad Saarow • Anbindung von Gewerbestandorten • Potenziale für flexiblen ÖPNV bislang nicht ausgeschöpft • Teils Lücken im Radwegenetz (z.B. Kreisgrenze bis Storkow (Mark)) • Keine (Schnell-) Ladeinfrastruktur • Denkmalschutz verhindert z.T. Barrierefreiheit von Wegen im Stadtgebiet

Chancen	Risiken
- Gem. NVP - Anbindung an PlusBus-Linie Storkow – Reichenwalde – Füstewalde - Aufwertung der Relation Storkow – Freienbrink – Fangschleuse - Einsatz flexibler ÖPNV-Angebote zur Sicherstellung der Erschließung - Alternative Mobilitätsangebote - Wachstum der Bevölkerungsgruppe 0-14 um ca. 6% bis 2030 - Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum durch TESLA-Ansiedlung	- Deutliche Alterung der Bevölkerung (Anstieg der Gruppe 65+ bis 2030 um > 30%) - Steigender Mobilitätsbedarf zur Sicherstellung der Versorgung - Weiter steigende Motorisierung und Dominanz des MIV
Handlungsbedarfe - Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur - Ausbau/Lückenschluss Radwegenetz (z.B. L74 Märkisch Buchholz – Kehrigk, L42 Alt-Schadow – Lindenberg, L391 Kolberg – Storkow, B 246) - Förderung Barrierefreiheit auf innerstädtischen Fußwegen (Vereinbarkeit mit Denkmalschutz) - Ausbau Wanderwegenetz - Ausbau/Aufwertung ÖPNV-Angebot - Flexibles bedarfsgerechtes ÖPNV-/On-Demand-Angebot in der Fläche sowie in Ferien und an Wochenenden - ÖPNV-Anbindung an fachärztliche Versorgung (Fürstenwalde, Beeskow, Berlin und Bad Saarow) - Ausbau ergänzende Mobilitätsangebote und Verkehrsmittelverknüpfung - Sicherstellung von Versorgung in ländlichen Ortsteilen (Versorgungsmobilität, Mobile Versorgungsansätze z.B. Schwester Agnes) - Auf-/Ausbau Ladeinfrastruktur - Schaffung weiterer Ladepunkte für alltägliche und touristische Nutzung - Management des motorisierten Verkehrs - Ausbau Grünes Netz (Landesstraßen)	

Tauche, Gemeinde

Stärken	Schwächen
Versorgung - Arbeitsplatz- und Versorgungsschwerpunkt Lindenberg (Mark) - Großflächiger Einzelhandel - Bank/Geldautomat - Hausarzt, Apotheke - Grundschule - Gewerbegebiet - Verwaltungssitz Tauche mit Grundschule, Lebensmittelhandwerk	Versorgung - Sehr geringe Bevölkerungsdichte (ca. 31 Ew. Je km²) - Sehr disperse Siedlungsstruktur (zahlreiche kleinere Ortsteile) - Kein Grundfunktionaler Schwerpunkt gem. Regionalplan - Versorgung konzentriert sich auf Lindenberg - Verwaltungssitz Tauche mit eingeschränktem Versorgungsangebot

• Räumliche Nähe zum Mittelzentrum Beeskow • Tourismus-Schwerpunkt Schwielochsee	• Kaum fachärztliche Versorgung • Deutliches Pendlerdefizit (Auspendler >60%)
Mobilität • MIV-Anbindung über L87 nach Beeskow bzw. Lübben (LDS) • Stündliche SPNV-Anbindung in Linden-berg (Mark) nach Beeskow/Frankfurt (O-der) bzw. Storkow/KW • Einige Fahrradbügel und Pkw-Stellplätze am Bahnhof Linden-berg (Mark) vorhanden • ÖPNV-Verbindungsrelation Tauche – Beeskow (Linien 404/405) • Zahlreiche Touristische Radrouten • Alltags-Radwegenetz vor allem im Norden	Mobilität • Dominanz des MIV (>650 Pkw je 1.000 Ew.) • SPNV-Zugang ausschließlich in der nördli-chen Randlage der Gemeinde • ÖPNV-Angebot auf Schülerverkehr ausge-legt, außerhalb des Schülerverkehrs Ange-botslücken • Erreichbarkeit von grundfunktionalen Schwerpunkten und Oberzentren vor al-lem im Süden teils stark eingeschränkt • Unzureichende Erreichbarkeit der Stadt Beeskow • Deutliche Einschränkungen in den Ferien und an Wochenenden • Eingeschränkte ÖPNV-Anbindung nach LDS (z.B. nach Lübben) • Potenziale für flexiblen ÖPNV bislang nicht ausgeschöpft • Einschränkungen bei Fahrradmitnahme für Touristen im ÖPNV • Keine Ladeinfrastruktur
Chancen	Risiken
• Einsatz flexibler ÖPNV-Angebote zur Si-cherstellung der Erschließung • Alternative Mobilitätsangebote • Versorgungsspezifische Mobilitätsange-bote	• Bevölkerungsrückgang um ca. 8% bis 2030 erwartet • Alterung der Bevölkerung (Anstieg der Gruppe 65+ bis 2030 um ca. 20%)
Handlungsbedarfe • Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur ◦ Radschnellverbindung Beeskow - Schwielochsee - Lübben • Ausbau/Aufwertung ÖPNV-Angebot ◦ Sicherstellung der ÖPNV-Erreichbarkeit der zentralen Orte (z.B. Beeskow, Lübben, Lieberose) ◦ ÖPNV-Angebote in Ferien und an Wochenenden ◦ Flexibler bedarfsorientierter ÖPNV ◦ Fahrradmitnahme im ÖPNV • Ausbau ergänzende Mobilitätsangebote und Verkehrsmittelverknüpfung ◦ Mobilitätsangebote für Senioren und Jugendliche ◦ Ausbau Verknüpfungsinfrastrukturen am SPNV-Haltepunkt (z.B. Fahrradboxen) ◦ Versorgungsmobilität • Auf-/Ausbau Ladeinfrastruktur ◦ Schaffung weiterer Ladepunkte für alltägliche und touristische Nutzung • Management des motorisierten Verkehrs ◦ Südumgehung Beeskow ◦ Ausbau Grünes Netz (Landesstraßen) ◦ 2+1 Fahrspurweiterführung B 87 Richtung Lübben	

Woltersdorf, Gemeinde

Stärken	Schwächen
Versorgung • Höchste Siedlungsdichte im Landkreis • Grundfunktionaler Schwerpunkt mit starker Verdichtung ◦ Arbeitsplatz-, Bildungs-, Freizeit- und Versorgungsschwerpunkt • Attraktive Wohnlage im Berliner Umland • Gewerbegebiet Berghofer Weg • Touristischer Schwerpunkt Woltersdorfer Schleuse (Kalksee/Flakensee)	Versorgung • Deutliches Pendlerdefizit
Mobilität • Anbindung an S-Bahnhof Rahnsdorf (S3) über TRAM-Linie 87 • Anbindung an Bahnhof Erkner (RE1, S3) alle 30 Minuten durch Buslinie 418 • Erschließung des restlichen Ortsgebietes durch weitere Linien (z.B. Linie 420) • Anbindung nach Strausberg durch Linie 950	Mobilität • Keine direkte Anbindung an S-Bahn oder Regionalbahn • Motorisierung unter Kreisdurchschnitt, jedoch weiterhin hoch (>580 Pkw je 1.000 Ew.) • ÖPNV-Angebotsumfang fällt im Vergleich zum Stadtgebiet Berlin (z.B. ÖPNV-Erschließung einiger Siedlungsflächen an Wochenenden) teils ab • Z.T. Probleme bei ÖPNV-Erschließung durch bauliche Einschränkungen in neuen Siedlungsbereichen • Hoher Parkdruck im Bereich Woltersdorfer Schleuse und an den Badestellen • Anbindung des Zeltplatzes „Am Flakensee“ • Teils Lücken im überörtlichen Radwegenetz (z.B. nach Vogelsdorf entlang K6421, L30 Rüdersdorfer Straße) • Teils Lücken/Sanierungsbedarf im innerörtlichen Geh-/Radwegenetz • Fehlende Verknüpfungsinfrastrukturen entlang TRAM Linie 87 • Keine Ladeinfrastruktur
Chancen	Risiken
• Gem. NVP: ◦ Anbindung an ÖPNV-PlusBus-Linie nach Strausberg ◦ Aufwertung Relation Erkner – Woltersdorf – Schöneiche – Neuenhagen ◦ Weitere Umsetzung des ÖPNV-Angebotskonzeptes • Einsatz neuer barrierefreier Straßenbahnen • Alternative Mobilitätsangebote • Neue Wohnbauprojekte	• Deutliche Alterung der Bevölkerung (Anstieg der Gruppe 65+ bis 2030 um > 30%) • Anbindung der neuen Wohnbauprojekte

• Weiterentwicklung Schulinfrastruktur • Planung Fahrradladestation im Schleusenbereich (Sanierungsgebiet) • Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum durch TESLA-Ansiedlung	
Handlungsbedarfe • Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur ○ Lückenschluss Geh-/Radwegeninfrastruktur über- und innerörtlich (z.B. Verbindung nach Erkner bzw. Rüdersdorf über L30 Rüdersdorfer Straße und Ethel-und-Julius-Rosenberg-Straße, nach Vogelsdorf über K6421, zum Krankenhaus Rüdersdorf über Waldstraße, zum S-Bahnhof Rahnsdorf, innerorts auf Vogelsdorfer Straße, Anbindung in Richtung Berlin) ○ Radwegeführung bei wechselseitiger Tram-Führung (z. B. Schleusenstraße) ○ Ausbau Wanderwegenetz • Ausbau/Aufwertung ÖPNV-Angebot ○ Ausbau Straßenbahnnetz/Anbindung an die Linie 88, Verbindung nach Erkner (ZOB) ○ ÖPNV-Anbindung Arbeitsplatzschwerpunkte (z.B. Berghofer Weg) ○ Verbesserung Barrierefreiheit Bus/Bahn ○ ÖPNV-Anbindung geplanter Wohngebiete und Schulstandorte • Auf-/Ausbau Ladeinfrastruktur ○ Schaffung weiterer Ladepunkte (Pkw/Rad) für alltägliche und touristische Nutzung ○ Prüfung des Einsatzes von Elektrobussen • Lückenschluss Geh-/Radwegeninfrastruktur über- und innerörtlich	