LOS Mobil 2030

Integriertes Mobilitätskonzept Landkreis Oder-Spree

Entwurf v2
Stand: 01.06.2022

Erstellt durch:

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin

Im Auftrag von:

Landkreis Oder-Spree
Stabsstelle Ländliche Entwicklung
Breitscheidstr. 7
15848 Beeskow

Gefördert durch:

Inhalt

Zusammenfassung **9**

1. Hintergrund und Ziele **10**

2. Ausgangssituation und Rahmenbedingungen im Landkreis Oder-Spree **11**

2.1 Struktur- und Bestandsanalyse **11**
2.1.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen 11
2.1.2 Demographie 12
2.1.3 Wirtschaftsstrukturelle Situation 15
2.1.4 Freizeit- und Touristische Schwerpunkte 19
2.1.5 Gesundheits- und Nahversorgung 21
2.1.6 Schulen und Kindertagesstätten 25
2.1.7 Verflechtungen im Pendlerverkehr 26
2.1.8 Verkehrsmittelwahl im Landkreis Oder-Spree 36
2.1.9 Motorisierung 37
2.2 Analyse bestehender Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastrukturen **38**
2.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 38
2.2.2 Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) 40
2.2.3 Kommunaler ÖPNV 41
2.2.4 Ergänzende Mobilitätsangebote 46
2.2.5 Rad- und Fußverkehr 47
2.2.6 Verkehrsmittelverknüpfung 50
2.2.7 Motorisierter Verkehr 52
2.2.8 E-Mobilität (Ladeinfrastruktur) 54
2.3 Analyse bestehender Planungen und Konzepte **55**
2.4 Potenzial- und Szenarienanalyse **63**
2.4.1 Trends der zukünftigen Mobilitätsentwicklung 63
2.4.2 Szenarien 65
2.5 Akteurseinbindung **67**
2.6 Zusammenfassung bestehender Handlungsbedarfe (SWOT-Analyse) **74**

3. Handlungskonzept LOSmobil2030 **76**
3.1 Strategisches Leitbild **76**
3.2 Handlungsfelder **77**
3.3 Maßnahmenkatalog **78**
3.4 Maßnahmenpriorisierung (Leitprojekte) **136**

4. Umsetzungs- und Monitoring-Strategie **139**
4.1 Empfehlungen für umsetzungsbegleitende Organisationsstrukturen **139**
4.2 Umsetzungsfahrplan **139**
4.3 Monitoring-Konzept **141**

Anlagen **145**

Anlage 1 – SWOT-Steckbriefe 145
Anlage 2 – Zusammenstellung Handlungsbedarfe Radverkehr 146
Anlage 3 – Zusammenstellung Handlungsbedarfe Straßenverkehr 147

Literaturverzeichnis 148

Abbildungen 5
Tabellen 6
Abkürzungsverzeichnis 7

Abbildungen

Abbildung 1: Verwaltung 12

Abbildung 2: Gewerbestandorte Landkreis Oder-Spree 17

Abbildung 3: Arbeitsplatzschwerpunkte 18

Abbildung 4: Freizeit, Kultur und Tourismus Angebote 20

Abbildung 5: Hausärztliche Versorgungssituation im Landkreis 22

Abbildung 6: Altersentwicklung Hausärzte 2001-2020 22

Abbildung 7: Standorte von Apotheken im Landkreis 23

Abbildung 8: Nahversorgungsangebote im Landkreis 24

Abbildung 9: Schulen und Kinderbetreuung im Landkreis Oder-Spree 26

Abbildung 10: Verflechtungen in der morgendlichen HVZ an Werktagen (6-7 Uhr) für die Mittelzentren auf Basis Mobilfunkzellen (Ausgehend oben, eingehend unten) 31

Abbildung 11: Verflechtungen in der morgendlichen HVZ am Wochenende (8-9 Uhr) für die Mittelzentren auf Basis Mobilfunkzellen (Ausgehend oben, eingehend unten) 32

Abbildung 12: Verflechtungen in der morgendlichen HVZ an Ferientagen (6-7 Uhr) für die Mittelzentren auf Basis Mobilfunkzellen (Ausgehend oben, eingehend unten) 33

Abbildung 13: Tagesgang Fürstenwalde (oben außerhalb der Ferien, unten in den Ferien) 35

Abbildung 14: Modalsplit Land Brandenburg und Landkreis Oder-Spree 36

Abbildung 15: Entwicklung des Motorisierungsgrades (Anzahl der Pkw je 1.000 Einwohnende) 2015 bis 2020 37

Abbildung 16: Angebot Schienenpersonennahverkehr 40

Abbildung 17: ÖPNV-Liniennetz 42

Abbildung 18: Haltestellenbedienung Schultag 43

Abbildung 19: Haltestellenbedienung Sonntag 44

Abbildung 20: Haltestellenbedienung Ferientag 45

Abbildung 21: Radwegeinfrastruktur in Oder-Spree 47

Abbildung 22: Handlungsbedarf Lückenschluss an der Saarower Chaussee im Bereich Petersdorf 48

Abbildung 23: Defizitäre Oberflächenbeschaffenheit von Fußwegen 49

Abbildung 24: Möglichkeiten zur Verkehrsmittelverknüpfungen im Landkreis 50

Abbildung 25: Überdachte Fahrradabstellanlagen am Haltepunkt Bad Saarow (links) und fehlende Fahrradabstellanlage in Lindenberg (rechts) 51

Abbildung 26: Straßeninfrastruktur 52
Abbildung 27: Beispiel Sanierungsbedarf von Landstraßen im Landkreis 53
Abbildung 28: Beispiel für stockende Sanierung auf Landesstraßen 54
Abbildung 29: E-Mobilität (Ladeinfrastruktur) 55
Abbildung 30: Angebots- und Maßnahmenplan NVP 56
Abbildung 31: Infrastrukturelle Anbindung Tesla-Gigafactory 58
Abbildung 32: Kernelement Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 62
Abbildung 33: Szenarien in der Übersicht 65
Abbildung 34: Übersicht über den Beteiligungsprozess 68
Abbildung 35: Handlungsbedarfe gem. Frühbeteiligung der Kommunen 69
Abbildung 36: Regionale Handlungsbedarfe gem. der 1. Online-Bürger-Beteiligung 70
Abbildung 37: Handlungsbedarfe gem. Beteiligung des Kreisseniorenbeirats 71
Abbildung 38: Bewertung relevanter Entwicklungsaspekte durch Schülerinnen und Schüler 72
Abbildung 39: TOP-5 der am wichtigsten Bewerteten Maßnahmenansätze im Rahmen der 2. Bürger-Online-Beteiligung 73
Abbildung 40: Zusammenfassung der wesentlichen Handlungsbedarfe 75
Abbildung 41: Strategische Leitlinien für Maßnahmenentwicklung 77
Abbildung 42: Übersicht über die Handlungsfelder 78
Abbildung 43: Ergebnis der Maßnahmenpriorisierung 138
Abbildung 44: Vorschlag für einen groben Umsetzungsfahrplan 140

Tabellen

Tabelle 1: Bevölkerung im Landkreis Oder-Spree 2019 sowie Anteil von U15 und Ü65 Jährigen 13
Tabelle 2: Bevölkerungsprognose nach Ämtern und amtsfreien Gemeinden im Landkreis Oder-Spree bis 2030 14
Tabelle 3: Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Oder-Spree 16
Tabelle 4: Entwicklung Gästeankünfte 2017 bis 2020 Landkreis Oder- Spree 21
Tabelle 5: Schulen im Landkreis Oder-Spree im Schuljahr 2021/2022 25
Tabelle 6: Übersicht über das Maßnahmenset 79
Tabelle 7: Monitoring-Konzept 141

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
B	Bundesstraße
B+R	Bike and Ride
BAB	Bundesautobahn
BbgSchulG	Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz)
BER	Flughafen Berlin-Brandenburg
Bf.	Bahnhof
BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
CVD	Clean Vehicles Directive
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
HVZ	Hauptverkehrszeit
KAG BB	Kommunalabgabengesetz für das Land Brandenburg
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
LNVP BB	Landesnahverkehrsplan Brandenburg
MiD	Mobilität in Deutschland
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG BB	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RiLi	Richtlinie

Abkürzung	Erläuterung
SaubFahrzeugBeschG	Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubereFahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz)
SEV	Schienenersatzverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrserhebungen (Erhebungsreihe der Technischen Universität Dresden)
kÖPNV	Kommunaler ÖPNV
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VBU	Verflechtungsraum Berliner Umland
VVBV	Verwaltungsvorschrift des MIL für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren
VVPlusBus	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren
WMR	Weiterer Metropolenraum
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Ausschließlich zum Zweck der besseren Lesbarkeit wird auf die geschlechtsspezifische Schreibweise verzichtet. Alle personenbezogenen Bezeichnungen sind geschlechtsneutral und beziehen sich auf Angehörige aller Geschlechter.

Zusammenfassung

Der Landkreis Oder-Spree sieht sich mit vielfältigen Herausforderungen bei der Sicherstellung der Mobilität konfrontiert. Einem Siedlungs- und Bevölkerungswachstum vor allem im Berliner Umland stehen Bevölkerungsrückgänge und ein fortschreitender Rückzug von Versorgungseinrichtungen vor allem in ländlichen Gebieten gegenüber. Auch sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse jüngerer Menschen sowie die stetige Alterung der Bevölkerung definieren ebenso neue Ansprüche an die Mobilität, wie die Ansiedlung neuer Unternehmen und der Klimaschutz.

Vor diesem Hintergrund wurde für Landkreis Oder-Spree ein integriertes Mobilitätskonzept mit einem Zielhorizont bis zum Jahr 2030 erarbeitet. Dabei galt es vor allem die Belange aller relevanten Zielgruppen und alle Verkehrsmittel angemessen zu berücksichtigen um konkrete Verbesserungsansätze abzuleiten und Umsetzungen zu initiieren.

Dazu wurden im Rahmen einer fundierten Analyse die räumlich-strukturelle Ausgangssituation sowie das bestehende Mobilitätsangebot untersucht. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden mit Hilfe eines umfassenden Beteiligungsverfahren u.a. aus Online-Bürgerbefragungen sowie zielgruppenspezifischen Workshops und Interviews weiter qualifiziert. Die Analyseergebnisse wurden im Rahmen einer SWOT-Analyse auf Ebene der Ämter und amtsfreien Kommunen zusammengefasst und mit den Kommunen abgestimmt. Die so entwickelten Steckbriefe bildeten eine gute Voraussetzung zur Ableitung geeigneter Handlungsfelder und Maßnahmenansätze.

Insgesamt wurden neun Handlungsfelder und 40 konkrete Maßnahmenansätze abgeleitet. Vor dem Hintergrund der derzeitigen Dominanz des motorisierten Individualverkehrs und damit einhergehender Belastungen ist vor allem die Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes von besonderer Relevanz. Dies betrifft zum einen die Weiterentwicklung des ÖPNV auf zentralen Achsen und hin zu einer zeitgemäßen flexiblen Flächenerschließung. Zum anderen spielt die weitere Förderung des bereits überdurchschnittlich ausgeprägten Radverkehrs eine wichtige Rolle sowie die bessere Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln. Weitere Maßnahmen fokussieren z.B. auf die Verbesserung der Versorgungsmobilität, die Anbindung von Wirtschaftsstandorten sowie einer nachhaltigeren Abwicklung des motorisierten Verkehrs z.B. durch die weitere Förderung von Elektromobilität. Abgerundet wird das Maßnahmenset durch Maßnahmen zur Verbesserung mobilitätsspezifischer Informationsangebote sowie zum Mobilitätsmanagement.

Abschließend werden zur Unterstützung der Umsetzung Empfehlungen für umsetzungsbegleitende Organisationsstrukturen, ein Vorschlag für einen Umsetzungsfahrplan sowie Ansätze zum Monitoring abgeleitet.

Das Mobilitätskonzept bildet damit die Voraussetzung zur nachhaltigen Weiterentwicklung der Mobilität aller Zielgruppen im Landkreis Oder-Spree bis zum Jahr 2030 sowie darüber hinaus.

1. Hintergrund und Ziele

Der Landkreis Oder-Spree steht aufgrund seiner teils stark verdichteten Kommunen im Berliner Umland, alten und neuen wirtschaftlichen Schwerpunkten sowie großflächigen ländlichen Bereichen vor vielfältigen Mobilitätsherausforderungen. Gleichzeitig ist der Landkreis ein attraktives Tourismus- und Freizeitziel, so dass auch in diesem Bereich eine nachhaltige Mobilitätsgestaltung wichtig ist.

Die Ausgangslage im Landkreis Oder-Spree ist durch eine starke Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gekennzeichnet, wenngleich der Landkreis überdurchschnittlich durch ein gutes SPNV-Angebot und ein vielerorts gut ausgebautes Radwegenetz erschlossen wird.

Dennoch bestehen weiterhin Defizite in der Gestaltung der alltäglichen Mobilität von Zielgruppen wie Schülerinnen und Schülern, Auszubildenden, älteren Menschen, Familien, Gästen und Beschäftigten, in der Erreichbarkeit von Versorgungsstandorten, Gewerbegebieten, touristischen Schwerpunkten sowie bei Verbindungen in die benachbarten Regionen.

Im Dezember 2018 hat der Kreistag des Landkreises Oder-Spree Leitziele zur Stärkung seines ländlichen Raums beschlossen. Die Sicherstellung der Mobilität für alle Altersklassen und Bevölkerungsschichten nimmt dabei eine wesentliche Position zur Sicherung der Daseinsvorsorge, der Entwicklung der Wirtschaft und des gesellschaftlichen Lebens im ländlichen Raum ein. Dazu sollen der bedarfsgerechte Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (als Entlastung des im ländlichen Raum auch in Zukunft notwendigen Individualverkehrs) vorangetrieben, alternative und innovative Modellprojekte entwickelt und umgesetzt sowie die verschiedenen Verkehrsmittel besser miteinander verknüpft werden. Dabei gilt, dass Mobilität bedarfsgerecht entwickelt wird, bezahlbar bleiben und zukünftig barrierefrei und umweltfreundlich sein muss.

Unter diesem Leitgedanken will der Landkreis Oder-Spree ein nachhaltiges, integriertes Mobilitätskonzept für alle Verkehrsmittel im Betrachtungszeitraum bis 2030 erarbeiten. Dabei sind der Infrastruktur-Ist-Zustand zu erfassen sowie Entwicklungsperspektiven aufzuzeigen. In diesem sollen konkrete Projekte und Maßnahmen zur Stärkung seiner ländlichen Gebiete, seiner verdichteten Bereiche und seiner Verflechtungsräume im Übergang zu den Nachbarlandkreisen bzw. zur kreisfreien Stadt Frankfurt (Oder) und dem Land Berlin abgeleitet und Maßnahmen zur Umsetzung entwickelt werden.

2. Ausgangssituation und Rahmenbedingungen im Landkreis Oder-Spree

Im ersten Arbeitsschritt erfolgte zunächst die Analyse und Bewertung vorhandener Strukturen und Mobilitätsangebote um Bedarfe und Anforderungen für eine Anpassung bzw. Veränderung der Mobilität im Landkreis Oder-Spree identifizieren zu können.

Hierbei wurden aufbauend auf Datengrundlagen des Landkreises sowie weiterer, öffentlich zugänglicher Datenquellen unter anderem folgende Aspekte analysiert:

- Raum- und Verkehrsinfrastrukturen,
- Derzeitige und prognostizierte Bevölkerungsstruktur und Bevölkerungsentwicklung,
- Bestehende wirtschaftsstrukturelle Situation,
- Verflechtungen im Pendlerverkehr,
- Aktuelles Mobilitätsangebot,
- Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehr sowie
- Rahmenvorgaben aus übergeordneten, kreislichen und kommunalen Planungen und Konzepten.

2.1 Struktur- und Bestandsanalyse

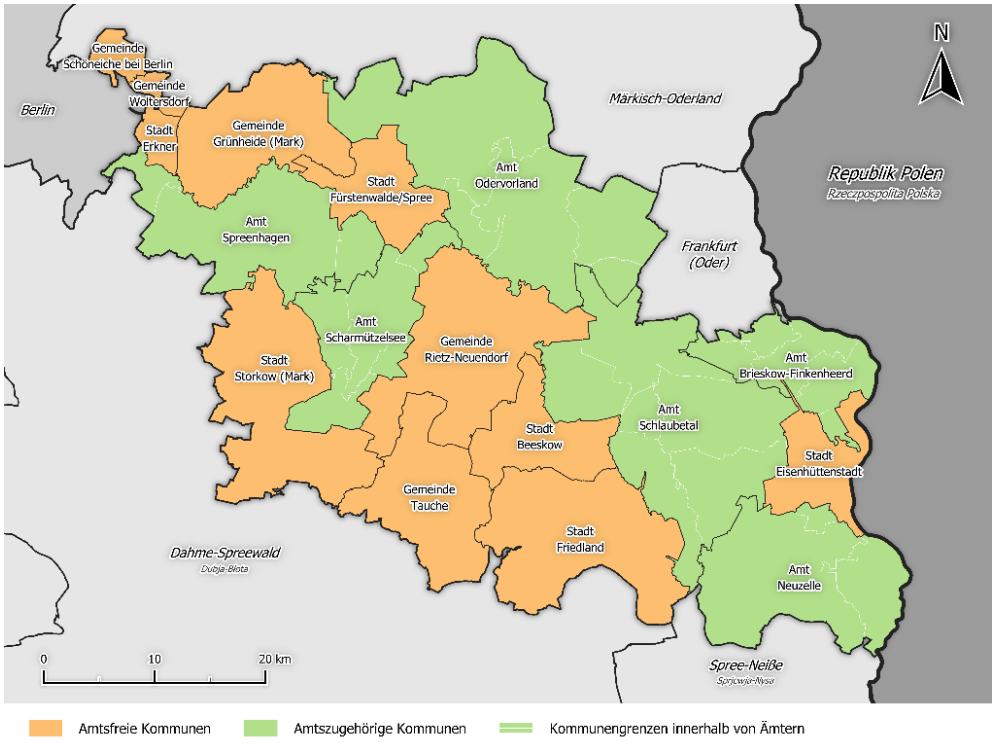
2.1.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen

Der Landkreis Oder-Spree befindet sich im Osten des Landes Brandenburg und wird, neben der Republik Polen im Osten, von folgenden Landkreisen und kreisfreien Städten begrenzt:

- Im Norden Landkreis Märkisch-Oderland
- Im Osten kreisfreie Stadt Frankfurt (Oder)
- Im Südosten Landkreis Spree-Neiße
- Im Südwesten Landkreis Dahme-Spreewald
- Im Westen Bundeshauptstadt Berlin

Nach der Gemeindegebietsreform 2003 gliedert sich der Landkreis in 37 kreisangehörige Gemeinden. Die Verwaltung gliedert sich in sechs Ämter und 11 amtsfreie Kommunen. Sitz der Kreisverwaltung ist Beeskow.

Abbildung 1: Verwaltung



Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datengrundlage: LEP HR 2019.

2.1.2 Demographie

Zum Stichtag 31.12.2019 lebten 178.803 Einwohner im Landkreis Oder-Spree. Die bevölkerungsreichste Kommune ist Fürstenwalde/Spree mit 31.965 Einwohnern, gefolgt von Eisenhüttenstadt mit 23.878 Einwohnern und Schöneiche bei Berlin mit 12.789 Einwohnern. Die Bevölkerungsdichte liegt bei 79 EW/km² (Stand 31.12.2020). Damit liegt der Landkreis im brandenburgischen Vergleich etwas unter dem Landesdurchschnitt von 85 EW/ km².[1]

[1] Vgl. AfS Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2021.

Tabelle 1: Bevölkerung im Landkreis Oder-Spree 2019 sowie Anteil von U15 und Ü65 Jährigen

Amt/amtsfreie Kommune	Bevölkerung 2019	Anteil [%] < 15 Jahre	Anteil [%] > 65 Jahre
Beeskow	8.040	12,8%	28,3%
Eisenhüttenstadt	23.878	10,6%	34,3%
Erkner	11.856	12,1%	29,8%
Friedland	2.985	12,5%	25,4%
Fürstenwalde/Spree,	31.965	14,4%	24,0%
Grünheide (Mark)	8.755	13,2%	26,8%
Rietz-Neuendorf	4.098	13,5%	24,3%
Schöneiche bei Berlin	12.789	13,8%	26,6%
Storkow (Mark)	9.226	12,6%	26,1%
Tauche	3.809	12,6%	25,6%
Woltersdorf	8.302	15,0%	24,0%
Amt Brieskow-Finkenheerd	7.488	11,2%	27,2%
Amt Neuzelle	6.457	12,7%	25,5%
Amt Odervorland	10.231	14,1%	21,9%
Amt Scharmützelsee	10.312	12,5%	28,6%
Amt Schlaubetal	9.899	11,8%	27,8%
Amt Spreenhagen	8.713	13,5%	23,6%
Landkreis Oder- Spree	**178.803**	**12,9%**	**27,0%**

Daten: AfS Berlin-Brandenburg 2021. Datenstand zum Stichtag 31.12.

Zukünftige Bevölkerungsentwicklung mit Berücksichtigung relevanter Altersgruppen

In der aktuellen Bevölkerungsprognose[2] bis 2030 für das Land Brandenburg erfolgt die Betrachtung der mittleren Variante für den Landkreis Oder-Spree. Die mittlere Variante gilt als die zum Ausgangspunkt der Prognose wahrscheinlichste Variante und wird folgend für die weitere Analyse verwendet. Denn während die untere Variante von einem leichten Rückgang der Bevölkerung ausgeht (-2,6%), erfolgt in

[2] Vgl. LBV 2021.

der oberen Variante einen Bevölkerungsanstieg von 3,8%. Die hier weiterverwendete mittleren Variante prognostiziert eine Stagnation der Bevölkerung (-0,1%) (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 2: Bevölkerungsprognose nach Ämtern und amtsfreien Gemeinden im Landkreis Oder-Spree bis 2030

Amt/amtsfreie Kommune	Bevölkerung 2019	Bevölkerung 2030	Veränderung zu 2019 [%]	Anteil [%] < 15 Jahre 2030	Anteil [%] > 65 Jahre 2030
Beeskow	8.040	7.372	-8,3%	11,5%	36,6%
Eisenhüttenstadt	23.878	19.322	-19,1%	11,7%	42,1%
Erkner	11.856	11.780	-0,6%	10,4%	34,2%
Friedland	2.985	2.748	-7,9%	13,5%	33,8%
Fürstenwalde/Spree,	3.1965	33.262	4,1%	14,4%	27,2%
Grünheide (Mark)	8.755	9.967	13,8%	13,0%	29,5%
Rietz-Neuendorf	4.098	3.797	-7,3%	12,2%	32,7%
Schöneiche bei Berlin	12.789	14.181	10,9%	14,1%	28,5%
Storkow (Mark)	9.226	9.392	1,8%	13,2%	34,1%
Tauche	3.809	3.490	-8,4%	12,4%	33,7%
Woltersdorf	8.302	8.446	1,7%	13,2%	31,1%
Amt Brieskow-Finkenheerd	7.488	6.839	-8,7%	11,4%	35,6%
Amt Neuzelle	6.457	5.851	-9,4%	12,2%	33,8%
Amt Odervorland	10.231	10.568	3,3%	13,9%	28,4%
Amt Scharmützelsee	10.312	11.898	15,4%	10,5%	36,0%
Amt Schlaubetal	9.899	9.424	-4,8%	13,1%	37,9%
Amt Spreenhagen	8.713	10.305	18,3%	15,8%	25,1%
Landkreis Oder- Spree	**178.803**	**178.642**	**-0,1%**	**12,9%**	**32,4%**

Daten: AfS Berlin-Brandenburg 2021, AfS Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2020a, LBV 2021. Basisjahr der Prognose ist 2019. Dargestellt ist die mittlere Variante der Bevölkerungsprognose.

Die Prognose geht insbesondere für die Kommunen Spreenhagen (+18,3%), Scharmützelsee (+15,4%), Grünheide (Mark) (+13,8%) und Schöneiche bei Berlin (+10,9%) von einem Bevölkerungsanstieg aus (vgl. Tabelle 3). Die stärksten Bevölkerungsrückgänge werden dabei für Eisenhüttenstadt (-19,1%), für das Amt Neuzelle (-9,4%) und das Amt Brieskow-Finkenheerd (-8,7%) erwartet.

Auch in der Altersstruktur sind entsprechend der Bevölkerungsentwicklung Veränderungen zu erwarten. Den vorliegenden Prognosedaten der mittleren Variante nach stagniert die Entwicklung der Altersgruppe der unter 15-Jährigen, die für den Schüler- und Ausbildungsverkehr von zentraler Bedeutung ist (+0,1%). Bei der Gruppe im erwerbsfähigen Alter zwischen 15- bis unter 65-Jährigen wird eine Abnahme um -9,2% und bei der Gruppe der Älteren ab 65 Jahre eine deutliche Zunahme um +20% erwartet.

Räumlich gesehen zeigen die Ämter Spreenhagen (+18%) und Scharmützelsee (+15%) die stärksten Bevölkerungsanstiege. Weiteres Bevölkerungswachstum wird im Berliner Umland sowie im Zuge von Gewerbeansiedlungen (z.B. Tesla) erwartet. Die stärksten Bevölkerungsrückgänge werden in Eisenhüttenstadt (-19%) und ländlichen Gebieten (vor allem Gemeinde Tauche sowie Ämter Neuzelle und Brieskow Finkenheerd) erwartet.[3]

Die prognostizierte Alterung und räumliche Entwicklung erfordern eine angepasste Mobilitätsentwicklung. Eine besondere Rolle spielen dabei vor allem die Erreichbarkeits- und Versorgungssicherung sowie die Barrierefreiheit.[4]

2.1.3 Wirtschaftsstrukturelle Situation

Der Landkreis Oder-Spree weist eine über mehrere Jahre konstant positive Entwicklung der Beschäftigungszahlen auf (vgl. Tabelle 2). Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erhöhte sich ausgehend vom Jahr 2015 bis zum Jahr 2020 um 4,5%.[5]

[3] Vgl. LBV 2021.

[4] Zudem sind die tatsächlichen Bevölkerungszahlen in vielen Kommunen in den letzten Jahren beispielweise durch Flüchtlingsmigration oder aber auch neue Gewerbeansiedlungen abgewichen.

[5] Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2021.

Tabelle 3: Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Oder-Spree

Jahr	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte	Arbeitslosenquote (Jahres-durchschnitt)
2015	53.454	8,6%
2016	54.132	8,0%
2017	55.254	7,3%
2018	55.525	6,7%
2019	55.955	6,1%
2020	55.872	6,5%

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2021.

Mit Blick auf die Ansiedlung der Tesla-Gigafactory wird von einem positiven Einfluss auf die Beschäftigtenzahl ausgegangen. Bereits jetzt (Stand März 2022) beschäftig Tesla dort 2.600 Mitarbeiter und plant bei voller Auslastung mit 12.000 Mitarbeitern. Zusätzlich werden Clustereffekte im Bereich der E-Automobilfabrikation und anderer Branchen (z.B. Logistik) erwartet.

Handels-, Industrie- und Gewerbeschwerpunkte

Wirtschaftsstrukturell sind im Landkreis Oder-Spree die Zentren der Eisen- und Stahlindustrie am Standort Eisenhüttenstadt, Maschinen- und Anlagenindustrie sowie Chemieindustrie am Standort Fürstenwalde und Holzverarbeitungsindustrie am Standort Beeskow prägend. Entwicklungspotenzial besteht vor allem an den Wirtschaftsstandorten Eisenhüttenstadt und Fürstenwalde, welche 2 von 15 Regionalen Wachstumskernen im Land Brandenburg bilden sowie über entsprechende Standortentwicklungskonzepte verfügen.[6] Weiterhin hat das Handels- und Logistikzentrum Freienbrink (GVZ Berlin Ost) für das Verkehrsgewerbe eine überregionale Bedeutung. Im Zuge der unmittelbar angrenzenden Ansiedlung der Tesla-Gigafactory bestehen hier ebenfalls weitreichende Entwicklungspotenziale, welche in Kürze noch erheblich aufgewertet werden.

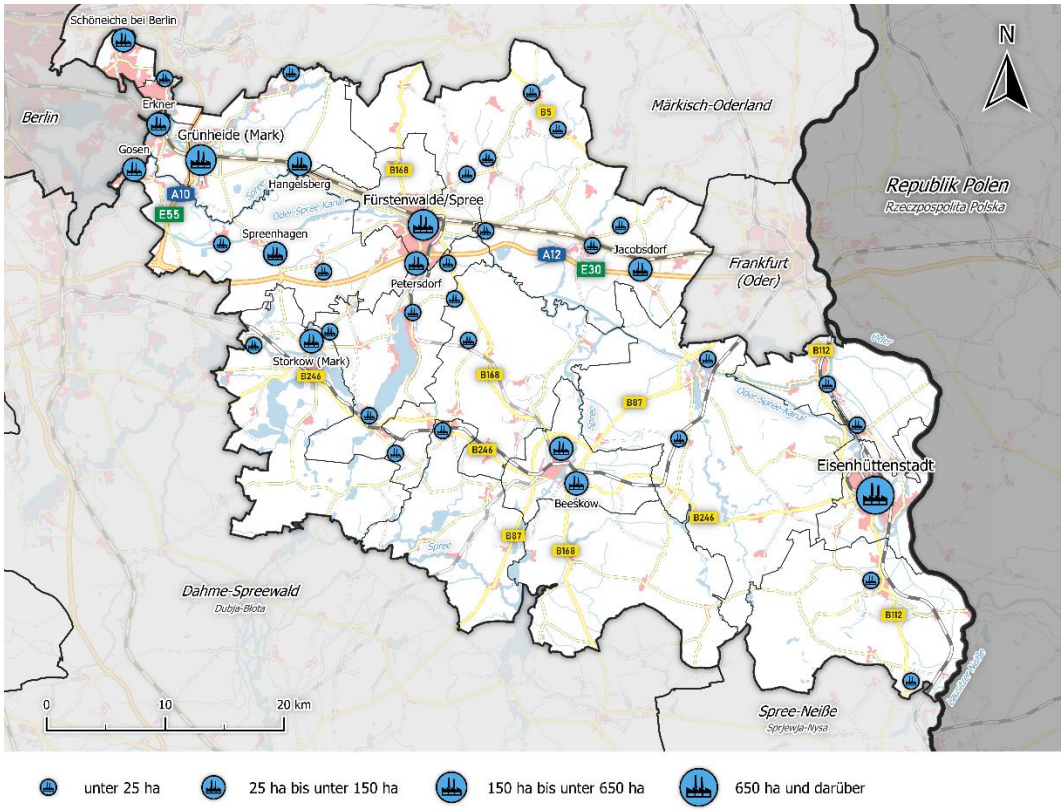
Abbildung 2 zeigt diese und weitere Gewerbestandorte vor allem in verkehrsgünstigen Lagen (u. a. in Fürstenwalde, Spreenhagen, Müllrose, Storkow, Erkner und Jacobsdorf). Insgesamt konzentriert sich die Mehrzahl der Gewerbestandorte im Landkreis Oder- auf die zwei Mittelzentren Eisenhüttenstadt und Fürstenwalde/Spree sowie die im Berliner Umland liegende Kommunen um Erkner und Grünheide (Mark).

Gewerbeflächen in zentralen Lagen z.B. in Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt verfügen überwiegend über eine gute Erreichbarkeit über alle relevanten Verkehrsträger hinweg. Abseits zentraler Lagen ist vor allem die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV sowie teilweise mit dem Fahrrad eingeschränkt. Beispiele hierfür sind u.a.

[6] Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2020a.

das Gewerbegebiet Schöneiche Nord, Freienbrink oder der Arbeitsplatzschwerpunkt Berghofer Weg.

Abbildung 2: Gewerbestandorte Landkreis Oder-Spree



Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datengrundlage: Landkreis Oder-Spree 2021.

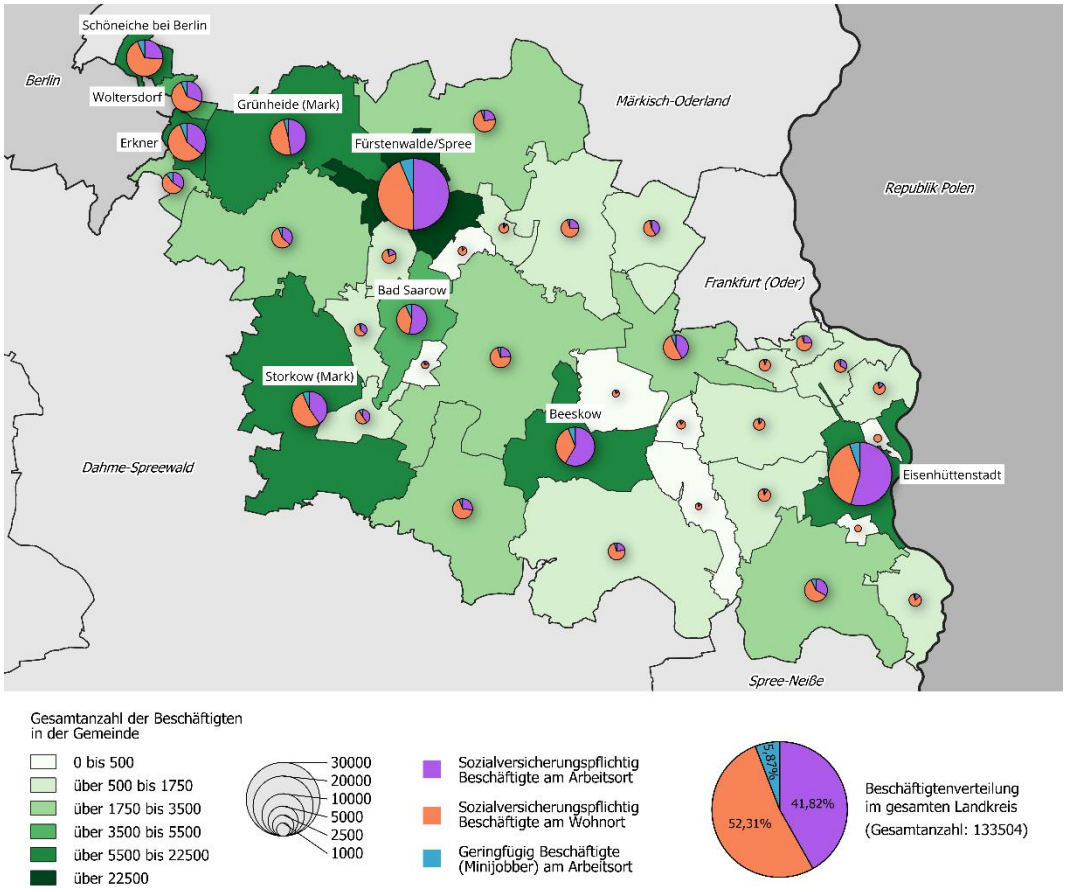
Arbeitsplatzschwerpunkte

Den größten Arbeitsplatzschwerpunkt im Landkreis bildet derzeit Fürstenwalde/Spree mit über 22.5000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (vgl. Abbildung 3). Weitere Arbeitsplatzschwerpunkte stellen Eisenhüttenstadt, Grünheide (Mark), Storkow (Mark), Beeskow sowie das Berliner Umland um Schöneiche, Erkner und Woltersdorf dar.[7] Insgesamt gibt es mit Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde, Bad Saarow und Beeskow nur wenige Orte im Landkreis mit einem Pendlerüberschuss. Die Sicherstellung der Anbindung an Arbeitsplatzschwerpunkte ist entsprechend von hoher Bedeutung.

Der Abschnitt 2.1.7 geht detailliert auf die Pendlerverflechtungen ein.

7 Vgl. AfS Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2020c.

Abbildung 3: Arbeitsplatzschwerpunkte



Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datengrundlage: Landkreis Oder-Spree 2021.

2.1.4 Freizeit- und Touristische Schwerpunkte

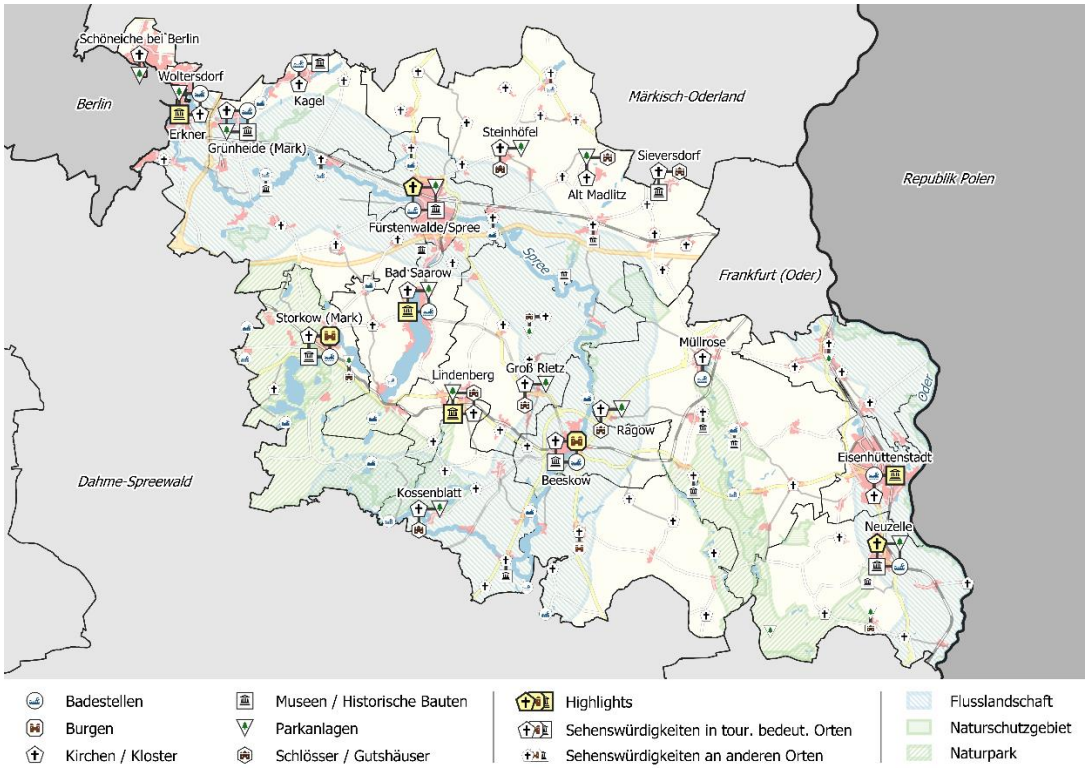
Der Landkreis Oder-Spree wird touristisch durch den Tourismusverband Seenland Oder-Spree e.V. vermarktet. Als eine der wald- und seenreichsten Regionen Brandenburgs bietet der Landkreis unter anderem über 300 Seen, 11 Naturparke und folgende 7 Erlebnisräume:

- **Märkische Schweiz** u. **Schlaubetal** (Wandern)
- **Oder** u. **Spree** (Rad fahren)
- **Scharmützelsee** (Wassersport)
- **Berliner Umland** (Seen)
- **Oderbruch** (Landleben u. Geschichte)

Damit verfügt die Region über große Potenziale zur weiteren Entwicklung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor. Die touristischen Schwerpunkte im Landkreis liegen dabei vor allem im Natur-, Kultur-, Wasser- und Aktivtourismus.[8] Einen wesentlichen touristischen Schwerpunkt bildet die als Heilbad anerkannte Gemeinde Bad Saarow, welche gemeinsam mit der Stadt Storkow und Wendisch Rietz (v.a. Ferienpark Wendisch Rietz) die Scharmützel-See Region erschließt. Weitere touristische Zentren von überregionaler Bedeutung sind Neuzelle mit dem Kernstück der historischen Klosteranlage sowie Woltersdorf am Rande von Berlin. Zudem sind die Burgen Storkow und Beeskow sowie das Schloss Hubertushöhe an überregionale Rad-und Wandertouren angebunden. Einen Überblick über relevante Freizeit-, Kultur- und Tourismus-Angebote gibt die Abbildung 4.

[8] Seenland Oder-Spree e. V. 2022.

Abbildung 4: Freizeit, Kultur und Tourismus Angebote



Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datengrundlage: Landkreis Oder-Spree 2021.

Tourismusentwicklung

Wie bereits aus den Beschäftigungszahlen nach Wirtschaftszweigen ersichtlich, spielt das Gastgewerbe für den Landkreis eine wichtige Rolle. Im Jahr 2019 wurden laut Statistik des Landes ca. 460.877 Übernachtungsgäste und insgesamt ca. 1.355.457 Übernachtungen verzeichnet (vgl. Tabelle 3). Damit stiegen innerhalb von zwei Jahren (2017-2019) sowohl die Gästezahlen (ca. 8%) als auch die Übernachtungszahlen (ca. 5%) im Landkreis.[9] Für das Jahr 2020 ist der starke Einbruch beider Zahlen mit dem Ausbruch der Covid-19 Pandemie zu erklären. Perspektivisch sind eine Erholung sowie ein weiterer Anstieg zu erwarten.

Zudem muss auf die große Rolle des Tagestourismus verwiesen werden. Hierbei handelt es sich vor allem um Tagestouristen aus Berlin und Frankfurt (Oder), welche zur Naherholung in den Landkreis kommen.

[9] AfS Berlin-Brandenburg 2020d.

Tabelle 4: Entwicklung Gästeankünfte 2017 bis 2020 Landkreis Oder- Spree

Jahr	Gästezahlen	Veränderung zum Vorjahr in%	Übernachtungs-zahlen	Veränderung zum Vorjahr in%
2017	426.535	– 0,4	1.290.598	-0,4
2018	437.844	2,7	1.332.397	3,2
2019	460.877	5,3	1.355.457	1,7
2020	283.295	– 38,5	1.018.152	– 24,9

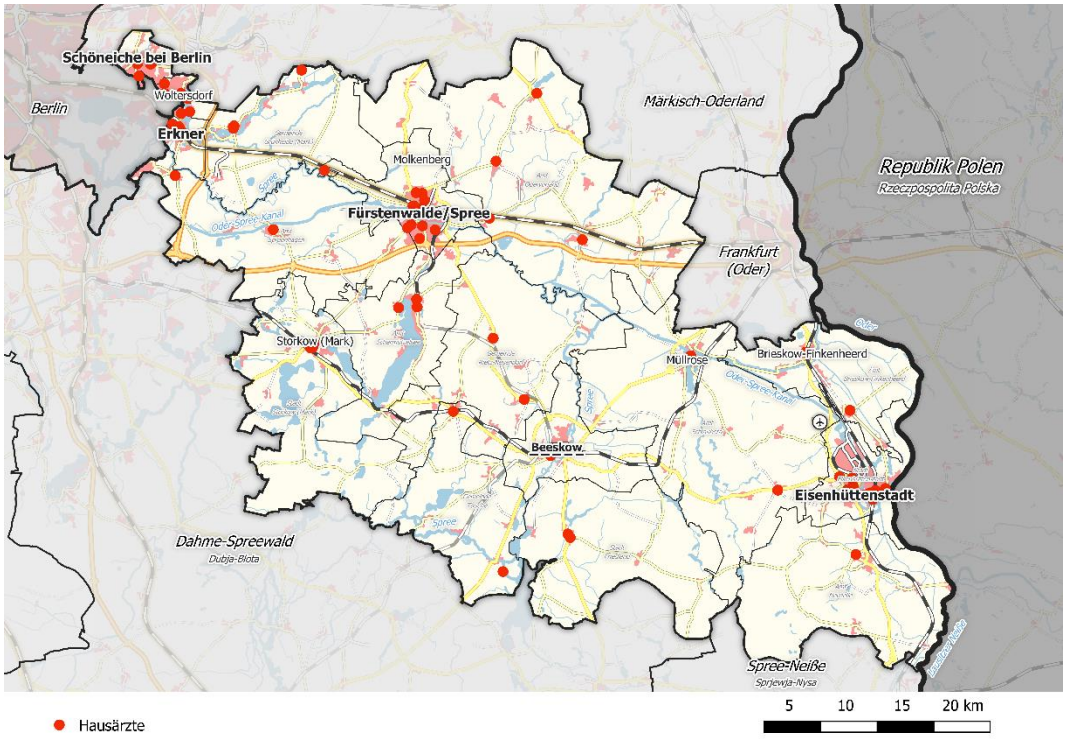
Quelle: AfS Berlin-Brandenburg 2020a. Datenstand jeweils zum Stichtag 31.12.

2.1.5 Gesundheits- und Nahversorgung

Die Erreichbarkeit der haus- und fachärztlichen Versorgung stellt ein zentrales Daseinsgrundbedürfnis dar, welches vor allem im Hinblick auf die deutlich alternde Bevölkerung mit steigender Morbidität von hoher Bedeutung ist. Bei Betrachtung der ärztlichen Versorgung ist vor allem eine starke Zentralisierung bei Fachärzten festzustellen. Zahnärzte stellen hierbei eine Ausnahme dar. Die Tendenz zur Zentralisierung ist grundsätzlich auch bei den im Landkreis niedergelassenen Hausärzten zu erkennen, wenn auch deutlich schwächer ausgeprägt (vgl. Abbildung 5).

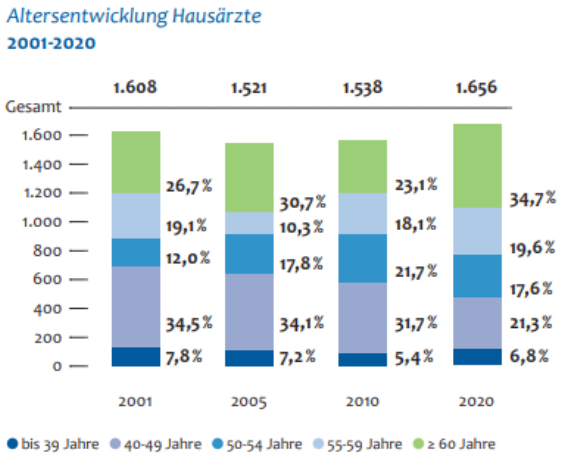
In der Folge bestehen in einigen ländlichen Bereichen schon heute Tendenzen zur Unterversorgung. Vor allem mit Blick auf das hohe Durchschnittsalter der Hausärzte (vgl. Abbildung 6) und häufigen Problemen bei der Praxisnachfolge ist eine weitere Verschlechterung der Situation durch zukünftige Praxisschließungen wahrscheinlich.

Abbildung 5: Hausärztliche Versorgungssituation im Landkreis



Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datengrundlage: KVBB Arztsuche, Stichtag 17.05.2022.

Abbildung 6: Altersentwicklung Hausärzte 2001-2020

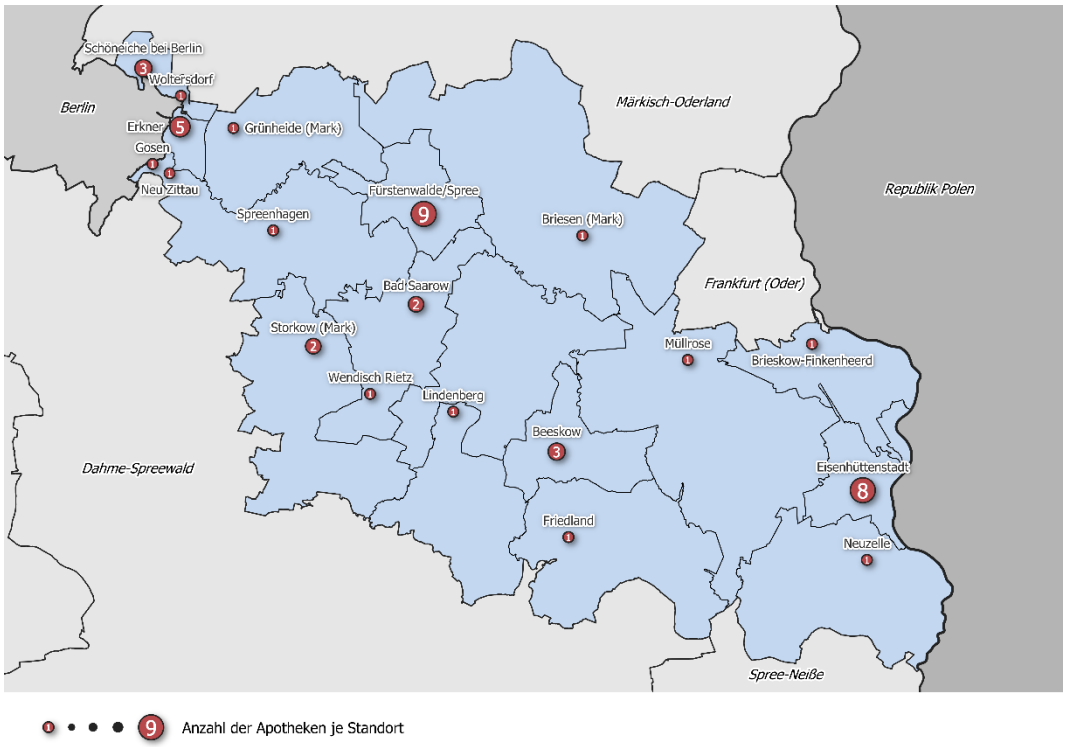


Quelle: KVBB 2021.

Bei der Betrachtung der Versorgungssituation mit Apotheken, Einzelhandel, Lebensmitteln und Drogerieprodukten ist ebenfalls eine starke Konzentration auf die

zentralen Orte und Grundfunktionalen Schwerpunkte erkennbar (vgl. Abbildung 7 Abbildung 8). Die geringe Nachfragedichte stellt abseits der Zentren für viele Anbieter die Wirtschaftlichkeit in Frage, sodass die Versorgungsdichte in der Fläche deutlich abnimmt. In kleineren Orten dominieren zumeist Einrichtungen des Lebensmittelhandwerks sowie kleinflächiger Einzelhandel und Direktvermarkter. Auch bei Geldautomaten und Finanzdienstleistungen zeigt sich ein verstärkter Rückzug aus der Fläche.

Abbildung 7: Standorte von Apotheken im Landkreis

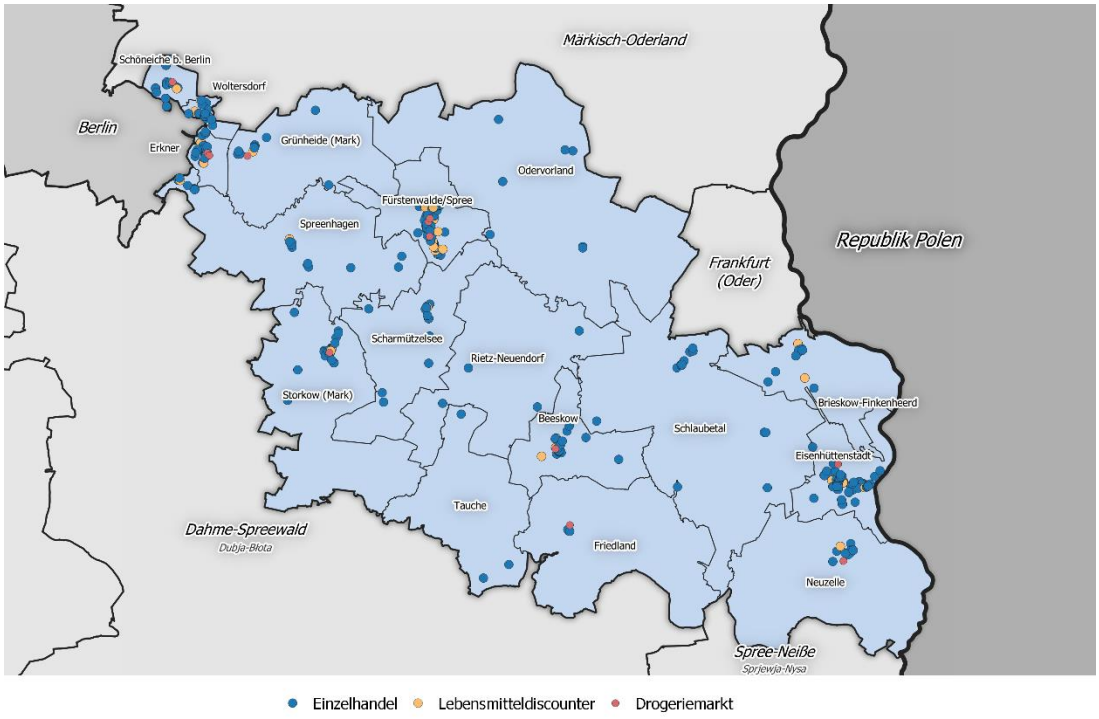


Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datengrundlage: Landkreis Oder-Spree 2021.

In der Folge bestehen auch hier vor allem in einigen ländlichen Teilen des Landkreises heute bereits Versorgungsdefizite. Dies betrifft z.B. Teile der Städte Friedland und Storkow (Mark), der Gemeinden Tauche und Rietz-Neuendorf sowie der Ämter Neuzelle, Schlaubetal, Odervorland und Spreenhagen. Für Menschen im ländlichen Raum geht damit ein erhöhter Mobilitätsbedarf zur Sicherstellung der Versorgung einher, der sich bei anhaltender Entwicklung kurz- bis mittelfristig weiter verstärken wird.

Da derzeit in der Fläche kaum Alternativen zum privaten Pkw bestehen, ist zukünftig vor allem eine stärkere Ausrichtung von Mobilitätsangeboten auf Versorgungssicherung (Anbindung der Fläche an Versorgungsorte) erforderlich.

Abbildung 8: Nahversorgungsangebote im Landkreis



Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datengrundlage: Landkreis Oder-Spree 2017.

2.1.6 Schulen und Kindertagesstätten

Mit Stand Schuljahr 2020/2021 gibt es im Landkreis Oder-Spree insgesamt 71 allgemeinbildende Schulen.[10] Davon befinden sich 47 Schulen in öffentlicher Trägerschaft und 24 Schulen in freier Trägerschaft (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 5: Schulen im Landkreis Oder-Spree im Schuljahr 2021/2022

Schulform	**Anzahl Einrichtungen** (davon freie Trägerschaft)	**Anzahl Schülerinnen und Schüler**
Grundschulen	34(6)	8.268
Gesamtschulen und Oberschulen	17(9)	5.009
Gymnasien	8 (4)	4.013
Berufliche Schulen	5(4)	430
Förderschulen	6 (1)	907
Gesamtanzahl im Landkreis	**71 (24)**	**18.663**

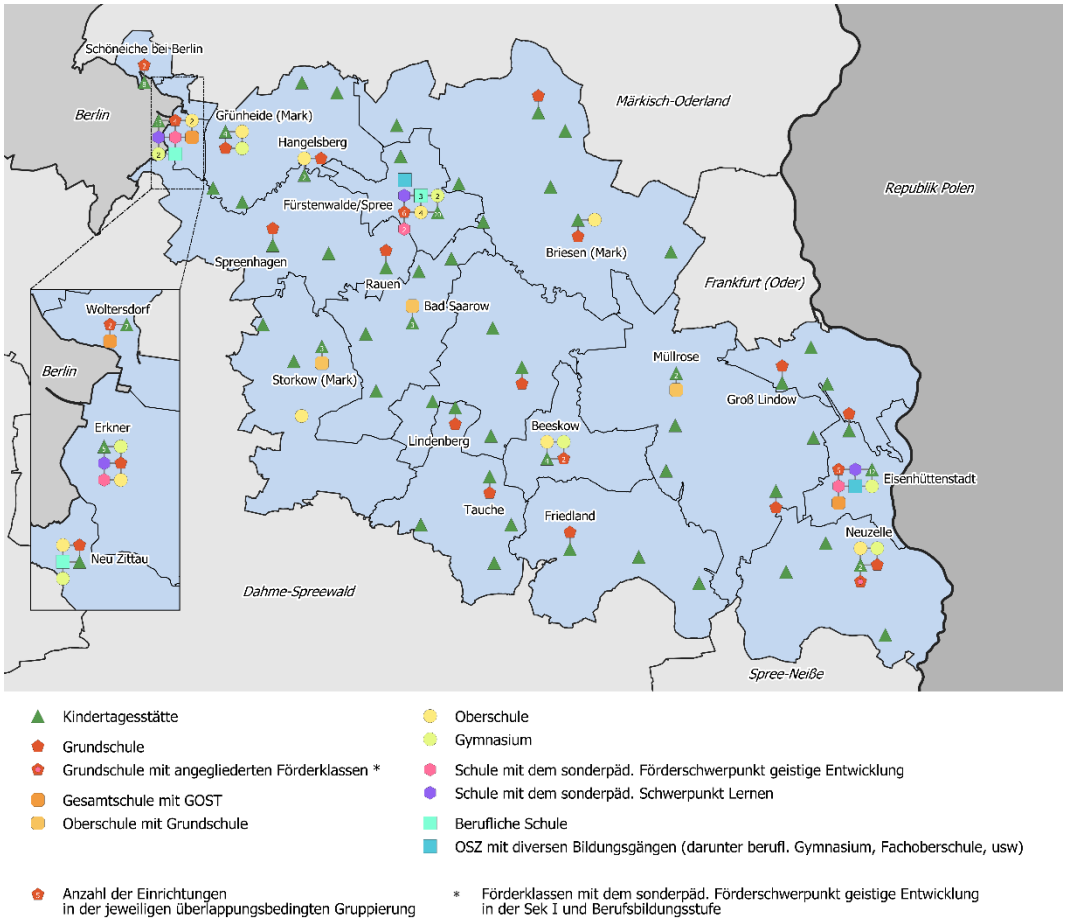
Quelle: Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg 2021, Landkreis Oder-Spree 2021.

Abbildung 9 zeigt die räumliche Verteilung der Bildungsstandorte und Kinderbetreuungsangebote im Landkreis Oder-Spree. Hier ist zu erkennen, dass die Versorgung mit Kitas und Grundschulen auch in der Fläche gegeben ist. Eine Anbindung mit dem ÖPNV wird sichergestellt. Allerdings führt die derzeitige Erreichbarkeit von weiterführenden Schulen zu teils langen Wegen. Eine Neuausrichtung der Standorte weiterführender Schulen wird seit längerer Zeit intensiv diskutiert und wird einen wesentlichen Schwerpunkt der neuen Schulentwicklungsplanung bilden.

Grundsätzlich stellt die Erreichbarkeit von Bildung einen zentralen Standortfaktor vor allem für Familien und junge Menschen. Die Sicherstellung der Erreichbarkeit von Schulen durch den ÖPNV bildet daher eine Pflichtaufgabe des Landkreises im Rahmen der Nahverkehrsplanung. Sofern es zu Standortveränderungen kommt, wird ggf. auch eine Anpassung des ÖPNV-Angebotes erforderlich.

[10] Landkreis Oder-Spree 2021.

Abbildung 9: Schulen und Kinderbetreuung im Landkreis Oder-Spree



Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datengrundlage: Landkreis Oder-Spree 2021.

2.1.7 Verflechtungen im Pendlerverkehr

Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Verkehrsverflechtungen von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten abgeleitet werden (Pendler). Die Analyse der Pendlerdaten für den Landkreis erfolgte im Rahmen der Aufstellung des aktuellen Nahverkehrsplans (Stand der Daten 06/20, auf Basis von Daten der Bundesagentur für Arbeit), weshalb hier auf diese aktuellen Analysen Bezug genommen wird.

Ergänzt wird diese Analyse durch die Auswertung von Mobilfunkdaten.[11] Diese geben auf Basis stündlicher Werte für Verflechtungen zwischen Mobilfunkzellen detaillierte Auskünfte zum Mobilitätsverhalten im Landkreis. So werden beispielsweise Morgen- und Abendspitzen im Pendlerverkehr erkennbar. Zudem können Ferienzeiträume und auch Wochenenden separat betrachtet werden.

[11] Terralytics 2021.

Ein- und Auspendlerströme
Bei der Betrachtung der Pendlerströme fällt zunächst die große Bedeutung Berlins als Pendelquell- und Zielort auf. Dabei wird deutlich, dass vor allem die im Verflechtungsraum Berliner Umland liegenden Kommunen Schöneiche und Erkner die stärksten Pendlerverflechtungen mit Berlin aufweisen.

Insgesamt können nachfolgende Top 5 Ein- und Auspendler-Relationen herausgestellt werden.

Auspendler **nach** Berlin mit Wohnort in:

- Schöneiche (2.849)
- Erkner (2.461)
- Fürstenwalde (1.952)
- Woltersdorf (1.608)
- Grünheide (1.247)

Einpendler **aus** Berlin mit Arbeitsort in:

- Fürstenwalde (731)
- Grünheide (612)
- Erkner (610)
- Schöneiche (506)
- Woltersdorf (270)

Darüber hinaus hat die kreisfreie Stadt Frankfurt (Oder) eine hohe Bedeutung sowohl als Pendelquell- als auch als Zielort. Folgende Top 5 Relationen bestehen.

Auspendler **nach** Frankfurt (Oder) mit Wohnort in:

- Eisenhüttenstadt (971)
- Müllrose (695)
- Fürstenwalde (583)
- Brieskow-Finkenheerd (371)
- Jacobsdorf (301)

Einpendler **aus** Frankfurt (Oder) mit Arbeitsort in:

- Eisenhüttenstadt (872)
- Fürstenwalde (698)

- Müllrose (282)
- Beeskow (241)
- Jacobsdorf (99)

Eine abschließende Betrachtung umfasst nun alle Pendler-Relationen ohne Berlin und Frankfurt (Oder). Diese sind insgesamt schwächer ausgeprägt.

Auspendler (Top 5, ohne Berlin und Frankfurt (Oder)):

- Schöneiche – Rüdersdorf (228)
- Woltersdorf – Rüdersdorf (172)
- Erkner – Rüdersdorf (186)
- Grünheide – Rüdersdorf (159)
- Königs Wusterhausen – Storkow (130)

Einpendler (Top 5, ohne Berlin und Frankfurt (Oder)):

- Republik Polen – Fürstwalde (328)
- Guben – Eisenhüttenstadt (280)
- Rüdersdorf – Woltersdorf (227)
- Rüdersdorf – Grünheide (147)
- Republik Polen – Eisenhüttenstadt (130)

Relevante Pendelrelationen aus der Republik Polen bestehen vor allem nach Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt.

Pendler innerhalb des Landkreis Oder-Spree (Binnenpendler)

Durch das hohe Gewicht Berlins als Pendlerzielort bzw. Frankfurt (Oder) als Pendlerquell- und -zielort für die Kommunen im Landkreis Oder-Spree sind die kreisinternen Pendlerverflechtungen vergleichsweise schwächer ausgeprägt. Die Pendlerverflechtungen sind dabei stark auf die zentralen Orte ausgerichtet (vgl. Abbildung 12). Die 5 stärksten Binnenpendlerströme sind folgende Relationen:

- Neuzelle – Eisenhüttenstadt (847),
- Fürstenwalde – Bad Saarow (701),
- Steinhöfel – Fürstenwalde (624),
- Bad-Saarow – Fürstenwalde (449),
- Schlaubetal – Eisenhüttenstadt (439).

Effekte durch die Ansiedlung der Tesla-Gigafactory auf die Pendlerverkehre

Durch die Ansiedlung der Tesla-Gigafactory und potenzieller Clustereffekte wird zukünftig eine deutlich stärkere Ausrichtung von Pendlerströmen aus dem Kreisgebiet, aber vor allem auch aus Berlin sowie aus den angrenzenden Landkreisen und der Republik Polen zum Standort in Grünheide erwartet.[12]

Ausgewählte Ergebnisse der ein- bzw. ausbrechenden Verflechtungen für Mittelzentren auf Basis von Mobilfunkzellen

Wie eingangs erwähnt, stellt die Analyse von Mobilfunkdaten eine sinnvolle Ergänzung zur Analyse von statischen Pendler-Daten dar, da hier räumlich und zeitlich differenziertere Aussagen möglich sind.

In Abbildung 10, Abbildung 11 und Abbildung 12 werden ferien- oder wochenendbedingte Unterschiede bei ein- und ausbrechenden Verkehren in relevanten Zeitfenstern betrachtet. Farblich abgebildet sind die jeweils stärksten Relationen aus bzw. in die Mittelzentren Erkner (orange), Fürstenwalde (blau), Beeskow (orange) und Eisenhüttenstadt (grün). Die Größe der Verbindungslinien variiert aufsteigend von unter 100 bis über 400 verzeichneten Bewegungen zwischen den jeweiligen Mobilfunkzellen.

Abbildung 10 (oben) stellt die jeweils stärksten ausgehenden Relationen aus den Mittelzentren zur morgendlichen Spitzenstunde werktags im Zeitfenster 6-7 Uhr dar. Neben der starken Verflechtung von Berlin und Erkner gibt es ebenfalls starke Verflechtungen von Erkner nach Fürstenwalde sowie von Eisenhüttenstadt nach Frankfurt (Oder). Die Ergebnisse für den morgendlichen Berufsverkehr weisen viele Gemeinsamkeiten mit den Verflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf (siehe vorheriger Abschnitt). Die eingehenden Relationen stimmen vielerorts mit den ausgehenden nahezu überein, wobei auch einige Unterschiede deutlich werden. So hat beispielsweise Erkner, zusätzlich zu den beschriebenen Mustern der ausgehenden Relationen, relevante eingehende Verkehre aus dem Landkreis Märkisch-Oderland. Selbiges gilt für Eisenhüttenstadt, hier aber bezogen auf den Landkreis Spree-Neiße. Eine weitere zusätzliche Erkenntnis der eingehenden Verkehre ist die Bedeutung von Storkow als Pendelquelle vor allem für Fürstenwalde sowie Beeskow (vgl. Abbildung 10).

Bei einem Vergleich der Werktage mit den Wochenenden (8-9 Uhr) werden abweichende Muster ersichtlich (vgl. Abbildung 11). So sind, abgesehen von Erkner, die ausgehenden Verkehre der übrigen drei Mittelzentren zumeist deutlich schwächer ausgeprägt. Sie überschreiten nur im Falle von Fürstenwalde – Wendisch Rietz den Wert von 400. Zudem gibt es am Wochenende gegenüber den Wochentagen zwei abweichende (sehr) starke Verbindungen im Freizeit-/Versorgungsverkehr nach Königs-Wusterhausen aus Erkner (400) und aus Fürstenwalde (200-300). Auch hier zeigt sich ein ähnliches Bild bei den eingehenden Verkehren. Hervorzuheben sind

[12] NVP Landkreis Oder-Spree 2021.

lediglich die im Vergleich zu den einbrechenden Verkehren deutlich stärkeren ausbrechenden Verkehre in Richtung der Kommunen im Bereich des Scharmützelsees.

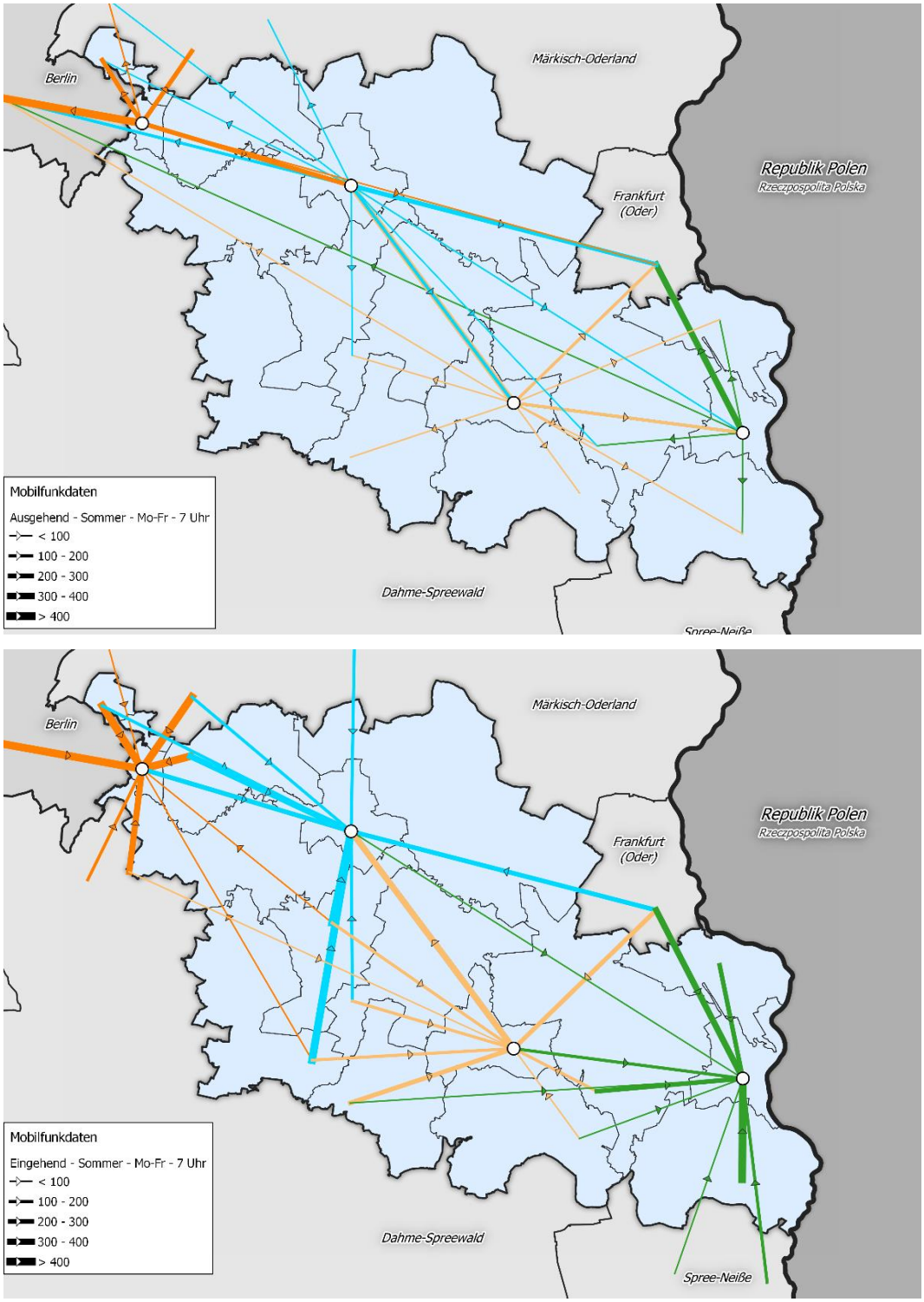
Ein weiterer Vergleich der Werktage mit Ferientagen (Mo-Fr, 6-7 Uhr) zeigt die Auswirkungen des wegfallenden Schülerverkehrs (Abbildung 12). So sind beispielsweise die ausbrechenden Relationen von Erkner mit den umliegenden Gemeinden Schöneiche, Woltersdorf und Gosen vergleichsweise schwächer ausgeprägt als an Schultagen. Die Relation nach Berlin, die insgesamt wenig Bedeutung für den Schülerverkehr besitzt, verbleibt hingegen auf einem ähnlich starken Niveau (300-400). Auch hier zeigt der Vergleich zwischen aus- und einbrechenden Verkehren an den Ferien keine neuen Muster. Einziger wesentlicher Unterschied sind die ausbrechenden Verkehre aus Fürstenwalde. Diese sind, verglichen mit den einbrechenden Verkehren, deutlich stärker in Richtung der mit vielen Freizeit- bzw. Versorgungsangeboten ausgestatteten Kommunen um den Scharmützelsee sowie Königs Wusterhausen und Beeskow ausgelegt.

Fazit zur Auswertung der Pendlerverkehre

Insgesamt sind im westlichen bis mittleren Teil des Landkreises die Verflechtungen mit Berlin bestimmend. Im östlichen Teil überwiegen die Verflechtungen mit der kreisfreien Stadt Frankfurt (Oder) und dem kreisangehörigen Mittelzentrum Eisenhüttenstadt. Allerdings haben beide Standorte in ihrer Funktion als Arbeitsschwerpunkt an Bedeutung verloren.[13] Der aktuelle Pendelverkehr wird grundsätzlich gut durch das ÖPNV-Angebot abgedeckt, allerdings bestehen weiterhin Potenziale zur Weiterentwicklung. Dies betrifft vor allem ausgewählte Achsen zwischen Zentralen Orten im Landkreis sowie in Zentrale Orte angrenzender Landkreise und die Anbindung aus der Fläche. Mit Bezug auf die Bedienungshäufigkeit wird dies in Abschnitt 2.2.3 weiterführend erörtert.

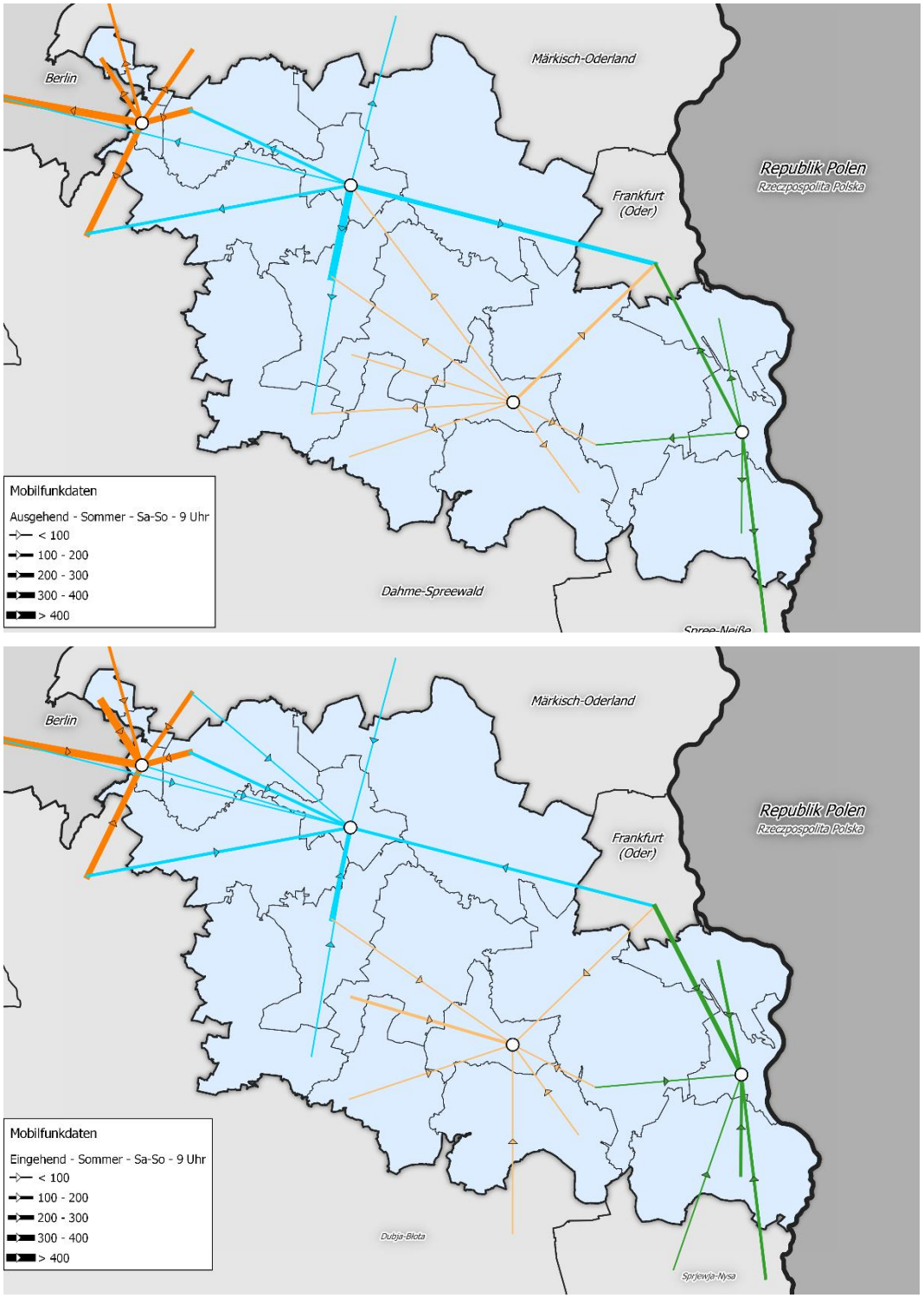
[13] Ebd.

Abbildung 10: Verflechtungen in der morgendlichen HVZ an Werktagen (6-7 Uhr) für die Mittelzentren auf Basis Mobilfunkzellen (Ausgehend oben, eingehend unten)



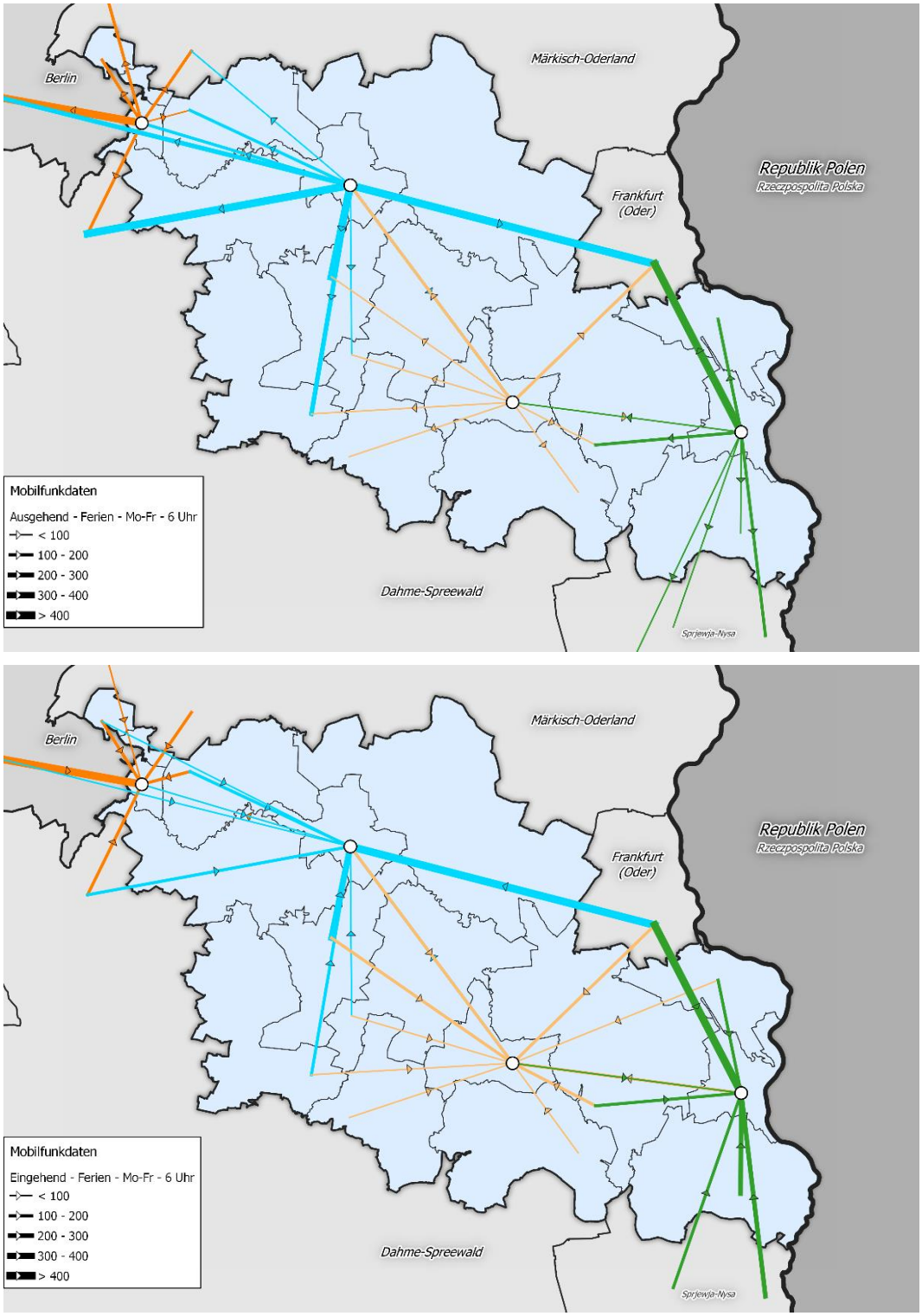
Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020. Datengrundlage: Terralytics 2021.

Abbildung 11: Verflechtungen in der morgendlichen HVZ am Wochenende (8-9 Uhr) für die Mittelzentren auf Basis Mobilfunkzellen (Ausgehend oben, eingehend unten)



Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datengrundlage: Terralytics 2021.

Abbildung 12: Verflechtungen in der morgendlichen HVZ an Ferientagen (6-7 Uhr) für die Mittelzentren auf Basis Mobilfunkzellen (Ausgehend oben, eingehend unten)



Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020. Datengrundlage: Terralytics 2021.

Auswertung der Tagesgänge für ein- und ausgehende Verkehre am Beispiel Fürstenwalde

Die Analyse von Tagesgängen stellt die Verkehrsbelastung zu verschiedenen Tageszeiten dar. So sind beispielsweise Morgen- und Abendspitzen zu erkennen. Die bevölkerungsreichste Stadt im Landkreis, das Mittelzentrum Fürstenwalde, soll hier als Beispiel dienen. Abbildung 13 bildet den Tagesgang für eingehende und ausgehende Verkehre für Schultage und Wochenenden im Sommer ab.

An Werktagen wird die Morgenspitze bei einbrechenden Verkehren mit etwa 4.800 Bewegungen zwischen 6 und 7 Uhr erreicht. Die dazugehörende Abendspitze der ausbrechenden Verkehre liegt bei etwa 2.800 Bewegungen und wird zwischen 15 und 16 Uhr erreicht. Zudem ist erkenntlich, dass die Kurve der Abendspitze deutlich flacher ist und zwischen 14 und 17 Uhr auf einem hohen Niveau ist. Bei den ausgehenden Verkehren am Morgen wird die Spitze (ca. 3.000 Bewegungen) schon deutlich früher, um 5:30 Uhr, erreicht. Allerdings flacht die Kurve erst ab 7:30 Uhr wieder ab.

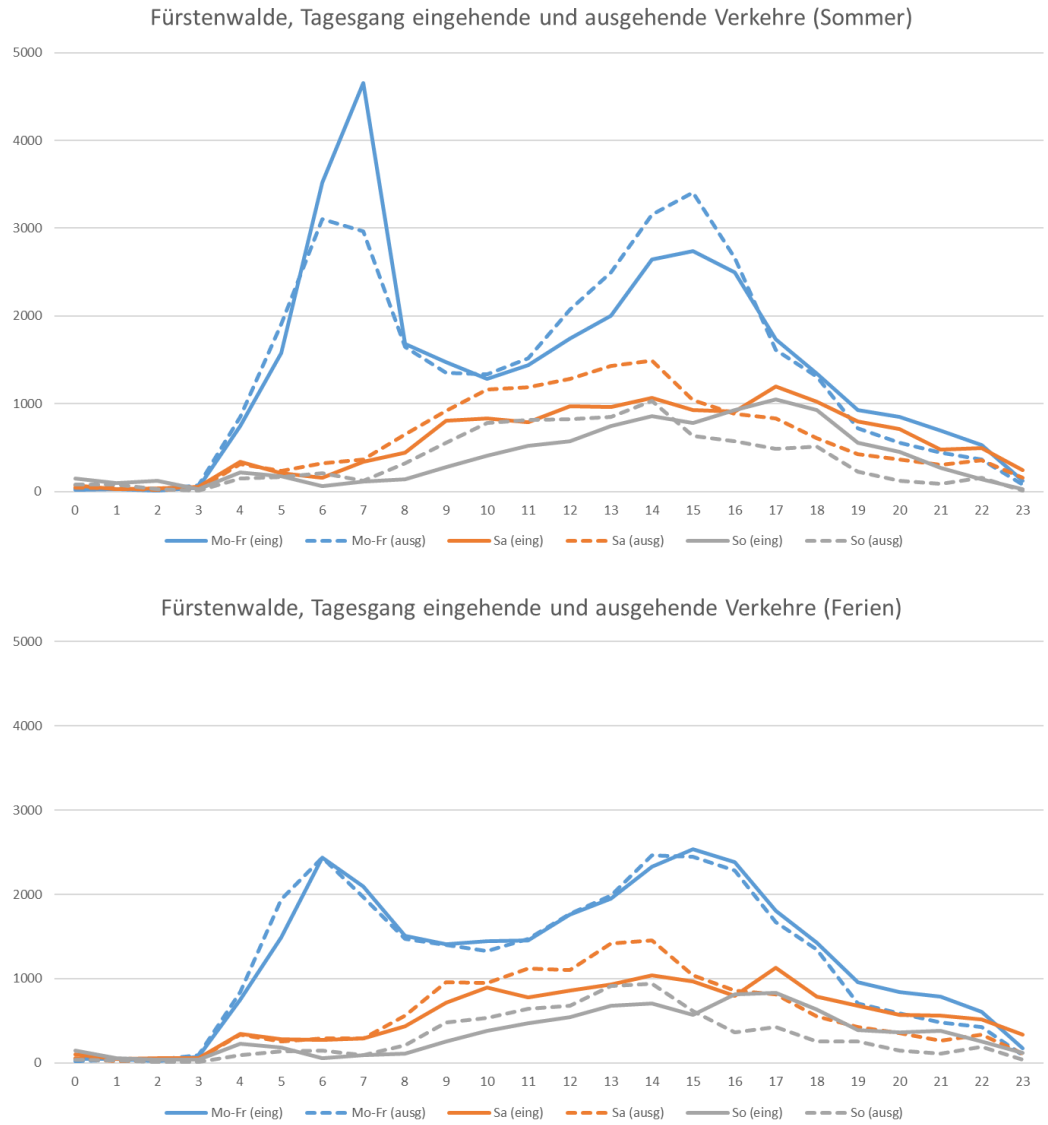
An den Wochenenden ist das Bewegungsniveau grundsätzlich deutlich niedriger, sodass die Spitzen an Samstagen bei lediglich 1.500 um 14 Uhr (ausgehend) bzw. 1.100 um 17 Uhr (eingehend) liegen. Die Spitzenwerte für sonntags übertreten weder für ausgehende Verkehre (1.000 um 14 Uhr) noch für eingehende Verkehre (1.000 um 17 Uhr) die 1.000er Marke.

Abbildung 13 (unten) zeigt zum Vergleich den Tagesgang für einen Ferientag. Durch den wegfallenden Schülerverkehr fällt das gesamte Bewegungsniveau nur halb so hoch aus, sodass die verzeichneten Bewegungen den Wert von 2.500 nicht überschreiten. Zudem sind die Verläufe der ein- und ausbrechenden Verkehre an Wochentagen nahezu deckungsgleich. Die Morgenspitzen liegen bei etwa 2.500 und werden im Vergleich zu Schultagen bereits früher erreicht (6 Uhr statt 7 Uhr). Die Abendspitzen sind um etwa 15 Uhr erreicht (2.500 Bewegungen). Dies ist zwar eine ähnliche Zeit wie an Schultagen, allerdings ist die Spitze im Verlauf flacher, sodass bereits um 14 Uhr ein hohes Niveau erreicht wird. Das Bild der Wochenenden bleibt bei diesem Vergleich unverändert.

Insgesamt verdeutlichen die Analysen zum Tagesgang, dass vor allem in der HVZ ein umfangreicher Bedarf nach Mobilität besteht. Vor allem morgens kann dieser an normalen Werktagen, auch durch den Schülerverkehr, gut durch den ÖPNV bedient werden. Am Nachmittag korrespondiert hingegen vor allem in der Fläche das ÖPNV-Angebot nicht mehr vollumfänglich mit dem Bedarf im Berufsverkehr. Auch wird deutlich, dass Versorgungsverkehre von Menschen außerhalb des Berufslebens i.d.R. zwischen den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten stattfinden. Es besteht also auch zwischen 8 und 14 Uhr ein entsprechendes Nachfrageniveau, welches vor allem in der Fläche oftmals nicht abgedeckt wird. Gleiches gilt für die Nachfrage in den Ferien und an Wochenenden. Da hier vor allem in der Fläche vielerorts das Angebot vollständig wegfällt, sind die Menschen zwangsläufig auf Alternativen vor allem im MIV angewiesen. Weitere Angebotsaufwertungen

vor allem auch durch den Einsatz flexibler On-Demand-Verkehre könnte hier maßgeblich dazu beitragen, den ÖPNV attraktiver zu gestalten und die Erreichbarkeit für viele Menschen nachhaltig zu verbessern.

Abbildung 13: Tagesgang Fürstenwalde (oben außerhalb der Ferien, unten in den Ferien)



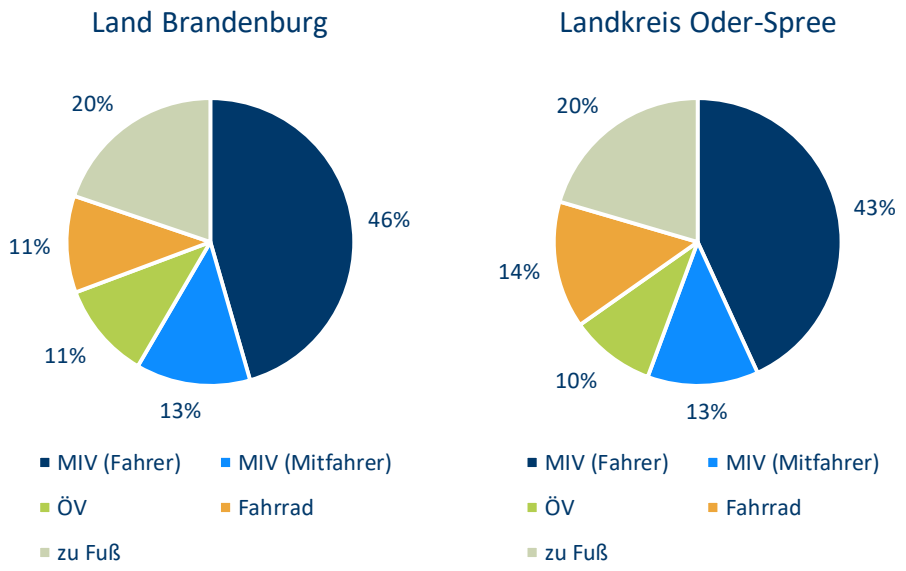
Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datengrundlage: Terralytics 2021.

2.1.8 Verkehrsmittelwahl im Landkreis Oder-Spree

Zur Beschreibung der Ausgangssituation wird auf die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 verwiesen, in deren Rahmen zwischen Juni 2016 und September 2017 u.a. 17.072 Wege im Land Brandenburg erhoben wurden.[14]

Der jeweilige Modal Split des Landes Brandenburg und des Landkreises Oder-Spree sind in Abbildung 14 dargestellt. Der Vergleich zeigt, dass sowohl in Brandenburg (MIV-Anteil 59%) als auch in Oder-Spree (MIV-Anteil 56%) eine klare Dominanz des MIV gegenüber dem Umweltverbund herrscht. Während die Fußwegeanteile in etwa gleich sind (20%), gibt es im Landkreis einen höheren Fahrradanteil (14%) als im Land Brandenburg (11%). Auch verglichen zu den umliegenden Landkreisen Dahme-Spree und Märkisch-Oderland zeigt der Radverkehr in Oder-Spree eine stärkere Ausprägung. Hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs ist der Anteil im Landkreis mit 10% etwas geringer als im Land (11%).

Abbildung 14: Modalsplit Land Brandenburg und Landkreis Oder-Spree



Quelle: IGES 2021. MID 2018b (links) und MiD 2018b.

Der Vergleich zeigt: Der ÖPNV im Landkreis Oder-Spree ist derzeit in weiten Teilen nicht konkurrenzfähig zum MIV. Dies betrifft vor allem ländliche Gebiete außerhalb der verdichteten Zentren ohne hochwertigen Zugang zum SPNV (vgl. Abschnitt 2.2.3).

Insgesamt können also Handlungsbedarfe zur Stärkung des Umweltverbundes gegenüber dem MIV abgeleitet werden. Dies betrifft vor allem:

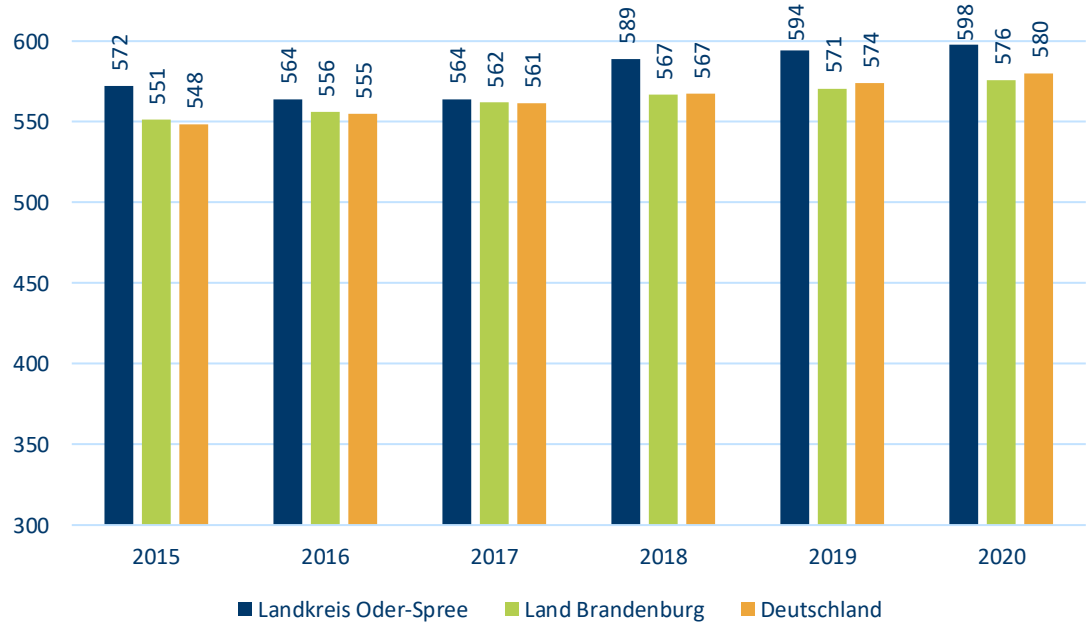
[14] MiD 2018a.

- Die Stärkung des ÖPNV-Angebots,
- Die Förderung von Fuß- und Radverkehr,
- Den Ausbau alternativer Mobilitätsangebote sowie
- Die Unterstützung intermodaler Wegeketten.

2.1.9 Motorisierung

Der derzeitige Motorisierungsgrad (Kfz/1.000 Einwohner) im Landkreis liegt über dem Bundes- sowie Landesniveau (vgl. Abbildung 15). Die hohe Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen unterstreicht deutlich die hohe Bedeutung des Individualverkehrs. Zudem ist ein anhaltendes Wachstum des Motorisierungsgrads erkennbar. Auch dies unterstreicht den Handlungsbedarf zur Schaffung attraktiver Mobilitätsalternativen zur Stärkung des Umweltverbundes.

Abbildung 15: Entwicklung des Motorisierungsgrades (Anzahl der Pkw je 1.000 Einwohnende) 2015 bis 2020



Quelle: IGES 2022. Eigene Berechnung. Datengrundlage: DESTATIS 2020, KBA 2022.

2.2 Analyse bestehender Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastrukturen

Der folgende Abschnitt gibt einen Überblick über die bestehenden Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastrukturen im Landkreis. Gemeinsam mit den Strukturdaten bildet die Analyse eine wesentliche Grundlage zur Ableitung von Handlungsbedarfen.

2.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Auf insgesamt fünf Kursbuchstrecken im Landkreis verkehren derzeit sechs Linien im Regionalverkehr (vgl. Abbildung 16). Auf allen SPNV-Strecken im Landkreis werden gegenwärtig mindestens Stundentakte angeboten:

- **S-Bahn S 3**: Berlin-Spandau – Berlin Stadtbahn – S Ostkreuz – S Köpenick – S Erkner
  - HVZ sowie an Wochenenden zwischen April und Oktober im 10 min-Takt, NVZ im 20 min-Takt
- **RE1**: Magdeburg – Brandenburg – Potsdam – Berlin Stadtbahn – Erkner – Fürstenwalde – Frankfurt (Oder) (- Eisenhüttenstadt)
  - 30min-Takt; Bedienung der Halte in Fangschleuse, Hangelsberg, Berkenbrück, Briesen, Jacobsdorf und Pillgram im 60min-Takt
- **RB11:** Frankfurt (Oder) – Eisenhüttenstadt – Guben – Cottbus
  - 60min-Takt; Überlagerung mit RE1 zw. Frankfurt (O) und Eisenhüttenstadt auf 30min-Takt in der HVZ
- **RB 35** Fürstenwalde – Bad Saarow
  - 60min-Takt
- **RB 36** Frankfurt (Oder) – Müllrose – Beeskow – Storkow – Königs Wusterhausen
  - 60min-Takt

Insgesamt kommt dem SPNV im Landkreis eine vergleichsweise hohe Erschließungsfunktion zu. Um diese auch in Zukunft zu erfüllen, stellt unter anderem das Projekt i2030 ein neues Zielkonzept für einen verdichteten Angebotsumfang ab Dezember 2022 dar. Hierbei sollen vor allem der S3 und dem RE1, welcher bereits nah an der Kapazitätsgrenze steht, ein verdichtetes Angebot sowie Bahnsteigverlängerungen und längere Züge zukommen. Bereits umgesetzt wurde im Dezember 2021 zudem die Verlängerung des RB35 bis Bad Saarow-Pieskow.[15]

Weiterhin werden für die bessere Anbindung der Tesla-Gigafactory weitere Angebotsausweitungen und Anbindungsoptionen im Güterverkehr diskutiert. Im Januar

[15] Land Brandenburg i2030 Stand 2022.

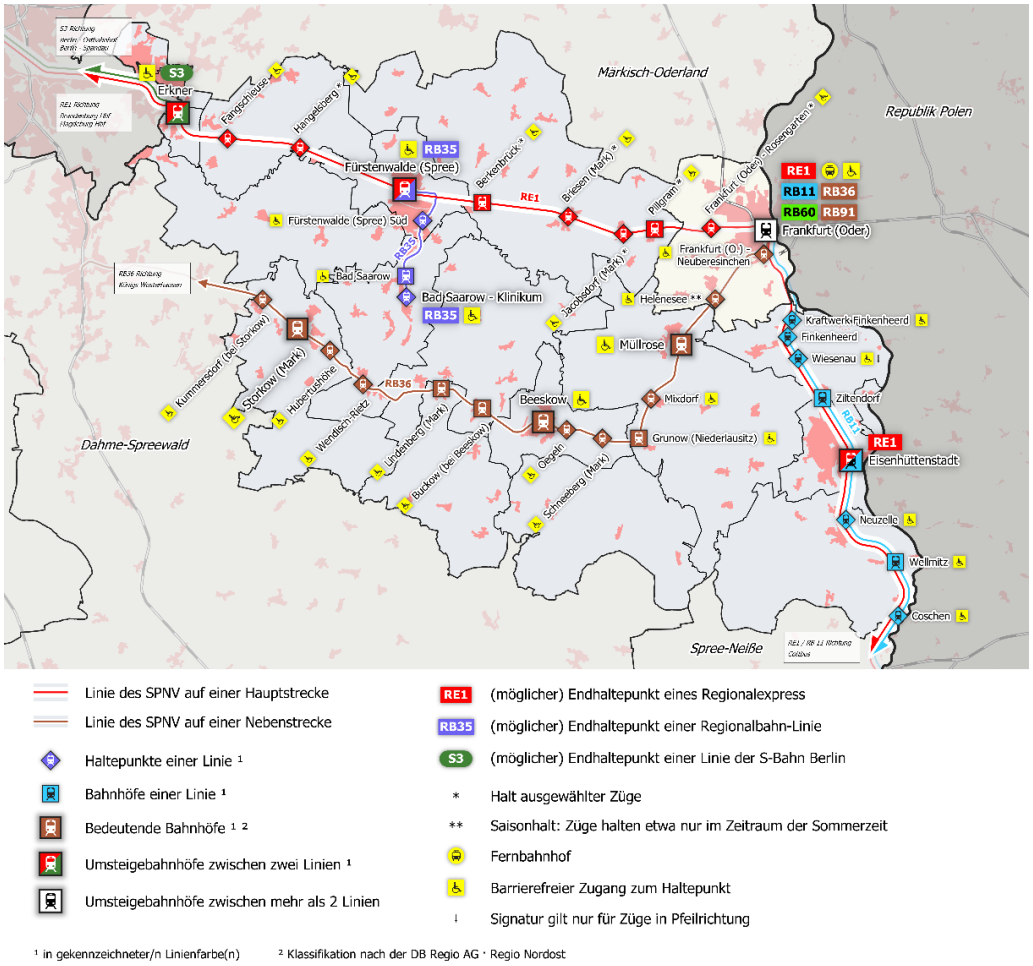
2022 hat der US-amerikanische Elektroautobauer ein bereits vorhandenes Gleis von der Deutschen Regionaleisenbahn Gruppe (DRE) erworben. Tesla plane bis Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Fangschleuse zu den Schichtwechselzeiten einen Shuttle-Zug (Erkner – Grünheide) fahren zu lassen. Hierbei liege Planung, Bau und Betrieb des Shuttles einschließlich des Haltepunktes bei Tesla.[16]

Auch Reaktivierungen von Bahnstrecken werden im Landkreis diskutiert. Hierzu hat das Infrastrukturministerium Brandenburgs im Januar 2022 ein Gutachten veröffentlicht. Für die im Landkreis viel diskutierte Relation Bad Saarow – Beeskow konnte kein hinreichendes Potenzial abgeleitet werden.[17] Auch wenn über die bestehenden Maßnahmen hinaus kein unmittelbarer Handlungsbedarf beim Angebotsumfang im SPNV abgeleitet werden kann, bestehen jedoch weiterhin Potenziale vor allem in den Bereichen Angebotsverknüpfung mit dem kÖPNV (Anschlusssicherung) sowie dem Individualverkehr (z.B. Bike+Ride-Anlagen).

[16] Tesla 2022.

[17] VBB 2021

Abbildung 16: Angebot Schienenpersonennahverkehr



Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datengrundlage: DB Regio AG 2021, VBB 2021.

Barrierefreiheit im SPNV

Mit Blick auf die Barrierefreiheit im SPNV besteht im Landkreis weiterhin Handlungsbedarf. Derzeit ist ein barrierefreier Zugang zu den Haltepunkten Eisenhüttenstadt, Finkenheerd und Ziltendorf nicht gegeben (vgl. Abbildung 16). Die Sicherstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV muss für eine gerechtere Mobilität gewährleistet sein, weshalb diese Defizite ausgebessert werden müssen. Zusätzlich könnten Informationen und Mobilitätstrainings für Senioren und immobile Menschen angereichert werden.

2.2.2 Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

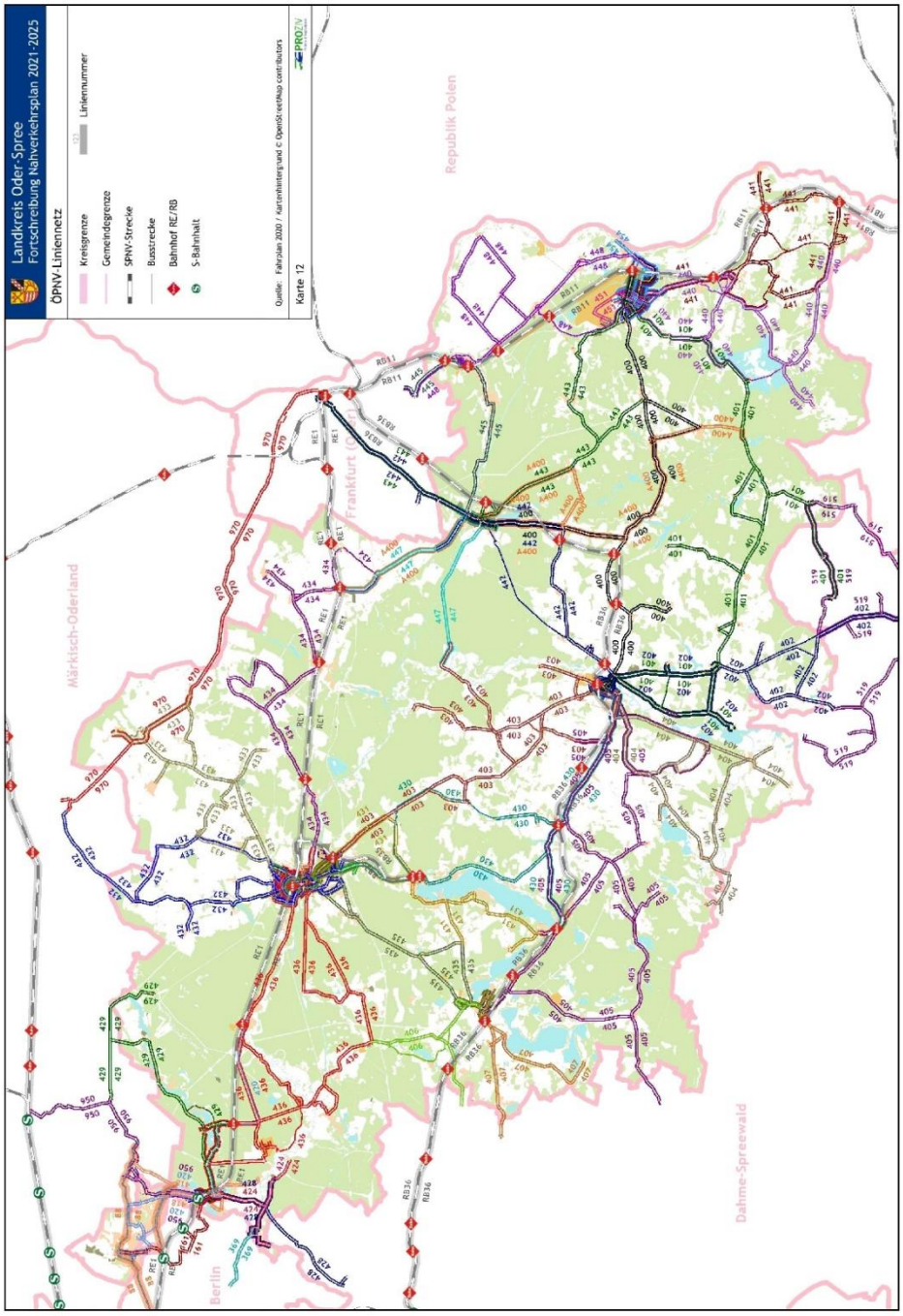
Der Landkreis Oder-Spree bietet keine Zugangsstelle zum Fernverkehr. Die nächstgelegenen Zugangsstellen zu Zügen des Fernverkehrs sind Berlin (Ostbahnhof bzw.

Hauptbahnhof), Frankfurt (Oder) und Cottbus. Die Verbindungen zu diesen Bahnhöfen werden bisher mindestens im stündlichen Takt angeboten.

2.2.3 Kommunaler ÖPNV

Das aktuelle Angebot des ÖPNV-Liniennetzes (auf Basis des Fahrplans 2020) im Landkreis Oder-Spree ist in Abbildung 17 als Ausschnitt aus dem aktuell gültigen Nahverkehrsplan dargestellt. Insgesamt ist das ÖPNV-Netz im Landkreis flächendeckend ausgebaut, allerdings bestehen starke Unterschiede in der Bedienungshäufigkeit (vgl. Abbildung 18, 19, 20).

Abbildung 17: ÖPNV-Liniennetz

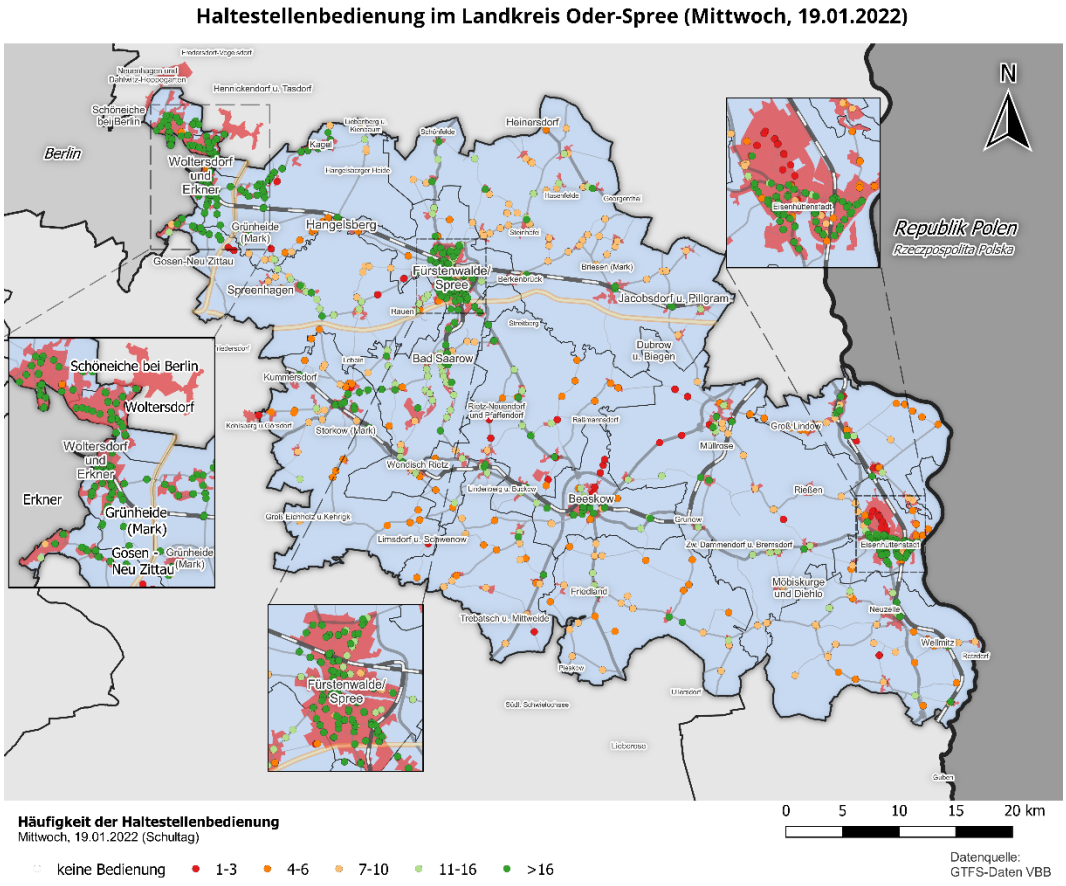


Quelle: NVP Landkreis Oder-Spree 2021.

Durch die Analyse von GTFS-Daten (General Transit Feed Specification) des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg können für alle Haltestellen im Landkreis Bedienungshäufigkeiten visualisiert werden. Aus den Abbildung 18, 19 und 20 wird ersichtlich, dass sich die Bedienungshäufigkeit räumlich sowie zwischen Schultagen, Ferientagen und Wochenenden teils deutlich unterscheidet.

Insgesamt besteht im Vergleich zu Schultagen an Wochenenden und Ferientagen ein deutlich reduziertes Angebot. Während an Schultagen auch in der Fläche nahezu alle Haltestellen mindestens 4-6-mal täglich bedient werden, besteht an Ferientagen und Wochenenden abseits der Hauptachsen oftmals gar kein ÖPNV-Angebot. Auch auf den Hauptachsen, die nicht durch den SPNV bedient werden, wird das Angebot vor allem an Wochenenden deutlich reduziert (z.B. Fürstenwalde – Beeskow). Angebotsdefizite bestehen zudem in den Abendstunden.

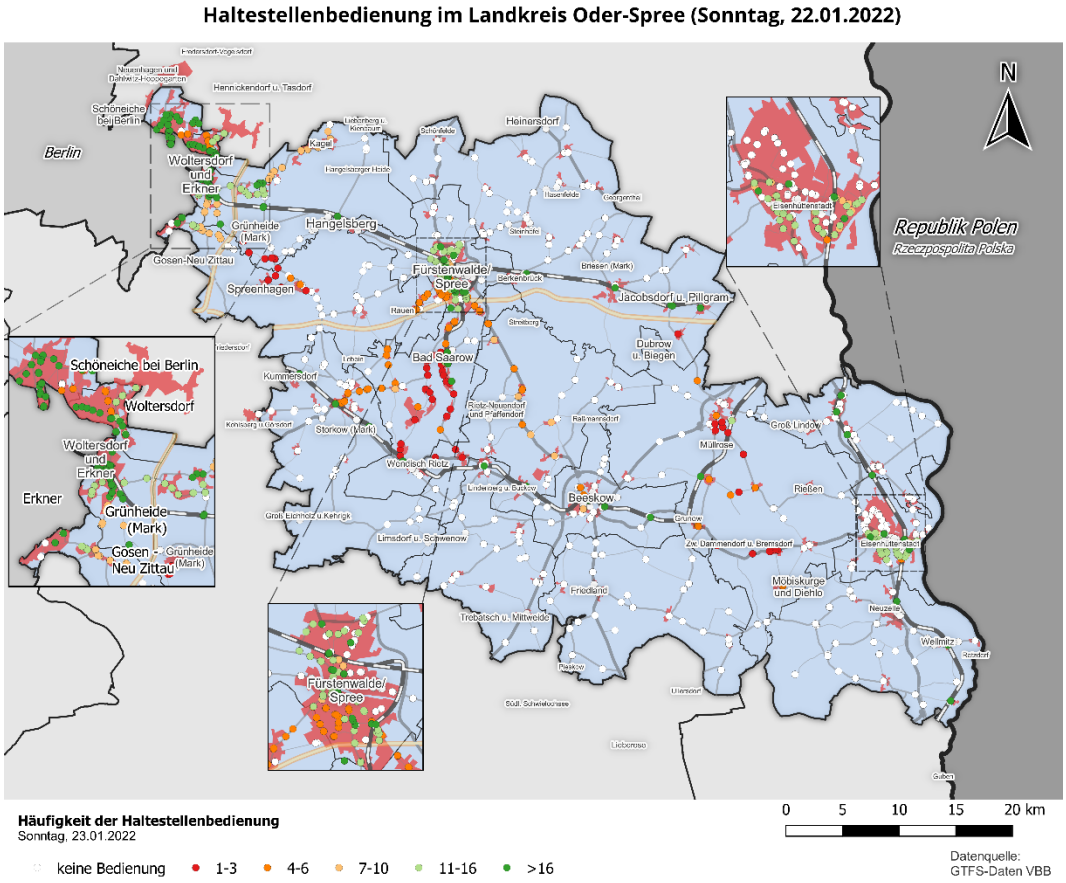
Abbildung 18: Haltestellenbedienung Schultag



Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datengrundlage: GTFS-Daten VBB Stand 2021.

Auch zu berücksichtigen ist, dass das Angebot an Schultagen vor allem in ländlichen Gebieten stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist. Dies betrifft neben den Abfahrtszeiten (vor allem morgens und mittags) auch die Ausrichtung der Linien auf die Schulstandorte.

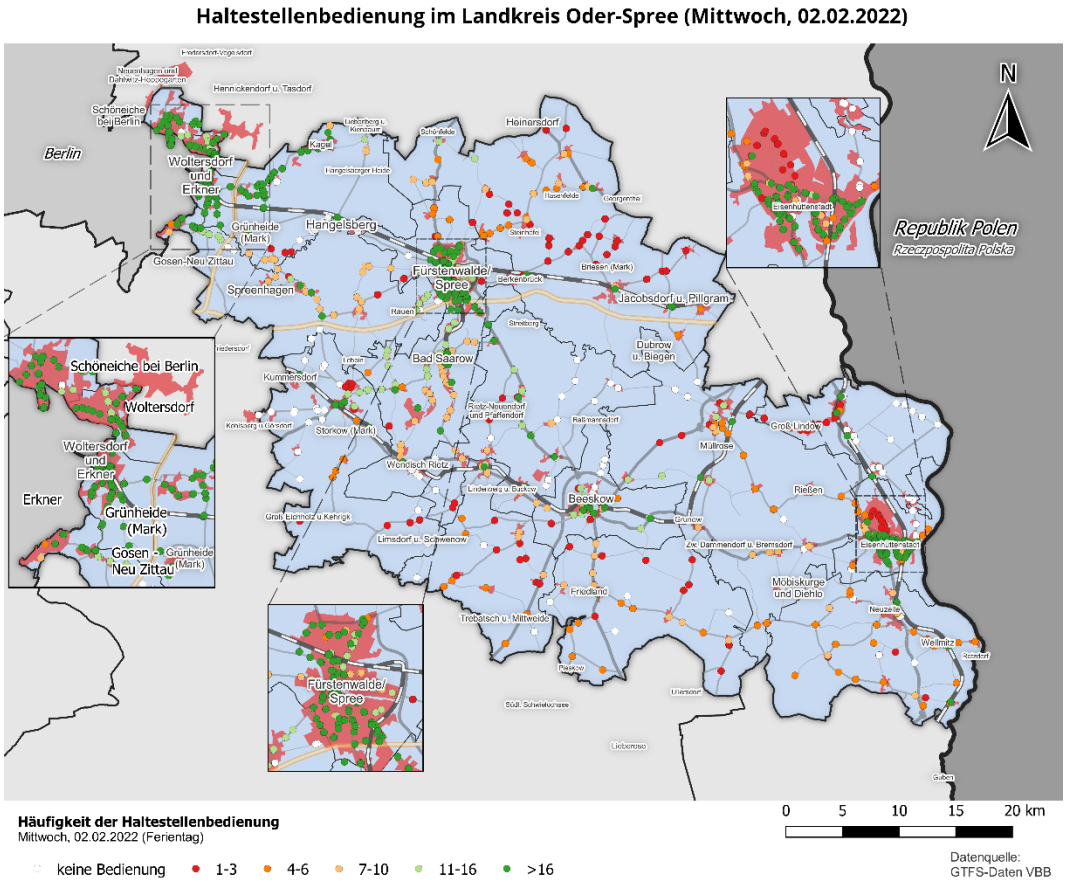
Abbildung 19: Haltestellenbedienung Sonntag



Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datengrundlage: GTFS-Daten VBB Stand 2021.

Aufgrund von geringem Fahrgastaufkommen werden insbesondere zu Rand- und schwach ausgelasteten Verkehrszeiten Elemente flexibler Bedienformen bei Fahrten des Regional- und Stadtverkehrs angewendet. Zum Fahrplanstand 2020/2021 werden auf einzelnen Linien (z.B. 400, 402, 403. 404, 411, 413, 429, 432, 434, 436, 447) ausgewählte Fahrten und/oder Fahrtenabschnitte als Rufbusfahrt angeboten. Die Vermarktung erfolgt defensiv in Form einschränkender Fahrplanhinweise.

Abbildung 20: Haltestellenbedienung Ferientag



Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datengrundlage: GTFS-Daten VBB Stand 2021.

Insgesamt korrespondiert das kÖPNV-Angebot vielerorts nicht oder nur unzureichend mit den Anforderungen im Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr. Der ÖPNV stellt damit in Teilen des Landkreises keine attraktive Alternative zum MIV dar, weshalb dieser die Mobilität weiterhin dominiert.

Um eine attraktive Alternative zum MIV zu schaffen, bedarf es vor allem

- Einer weiteren Aufwertung der kÖPNV-Achsen zwischen den zentralen Orten entsprechend einheitlichen hochwertigen Bedienungsstandards,
- Einer Stärkung des kÖPNV-Angebotes vor allem an Ferien- und Wochenendtagen sowie in den Abendstunden,
- Einer Aufwertung der Flächenerschließung zur Anbindung an Versorgungsorte und Hauptachsen auch außerhalb des Schülerverkehrs durch den Einsatz zeitgemäßer Bedarfs-/On-Demand-Verkehre,
- Einem weiteren konsequenten Ausbau der Barrierefreiheit bei Fahrzeugen, Haltestellen und Informationen sowie

- Dem zielgerichteten Einsatz zukunftsweisender Technologien wie dem autonomen Fahren und Elektromobilität.

2.2.4 Ergänzende Mobilitätsangebote

Bisher spielt **Carsharing** in der Mobilität des Landkreises Oder-Spree keine Rolle. Derzeit gibt es weder Angebote stationsbasierter Carsharing-Betreiber noch Angebote im freefloat-Betrieb.

Ein einheitliches **Bikesharing-System** ist im Landkreis noch nicht vorhanden. Fahrradverleihmöglichkeiten werden auf lokaler Ebene, z.B. im Umfeld touristischer Ziele bzw. durch Beherbergungsbetriebe, angeboten. Zudem befindet sich in Eisenhüttenstadt das Projekt ERIKA, Eisenhüttenstädter Ehrenamtsrikscha, in der Umsetzung. Dabei werden durch ehrenamtliche Fahrer von speziellen Lastenfahrrädern mit Elektroantrieb einstündige Fahrten durch die Stadt für Bewohner von Pflegeheimen angeboten. ERIKA beginnt damit exemplarisch ein Mobilitätsprojekt, welches die soziale Teilhabe explizit fördert.

Der Verleih von E-Scootern bzw. E-Tretrollern findet im Landkreis aktuell noch nicht statt.

Bisher gibt es keine organisierten **Mitnahmesysteme** im Landkreis Oder-Spree. Im Kern sind dies Verabredungen von Fahrgästen (Privatpersonen, Pendlern etc.) für eine Mitnahme im eigenen Fahrzeug gegen Entgelt. Bisher wird dies in Deutschland meist über Internetportale organisiert. Der NVP sieht für die kurzfristige Organisation Lösungen über Smartphones (Mitnahme-App) vor.[18] Darüber hinaus gibt es bislang keine nichtgewerbliche Organisation außerhalb von Familien oder Freundschaften über Anlaufpunkte wie **Mitnahmebänke** oder **Mitnahme-Wartebereiche**.

Eine kombinierte **Beförderung von Personen und Gütern im ÖPNV**, wie sie durch das Land Brandenburg über die sog. Kombibus-Richtlinie gefördert wird, findet derzeit nicht statt.

Ergänzende **Fahrdienste zur Versorgungssicherung** für immobile Bevölkerungsgruppen werden im Landkreis bislang nur vereinzelt angeboten. Ein gutes Beispiel ist der Schöneiche-Bus. Dieser bietet an drei Tagen in der Woche begleitete Versorgungsfahrten z.B. zu Ärzten, Physiotherapien oder zum Einkauf an. Ein weiteres gutes Beispiel ist das SeniorenEinkaufsMobil (SEM) in Eisenhüttenstadt. Dieser Service befördert Senioren einmal die Woche zu Eisenhüttenstädter Einkaufszentren und zurück.

Insgesamt bestehen derzeit nur wenige ergänzende Mobilitätsangebote im Landkreis Oder-Spree. Vor allem als sinnvolle Ergänzungen des ÖPNV im Alltags- und touristischen Verkehr sowie zur Stärkungen der ländlichen Versorgungsmobilität gilt es hier bislang ungenutzte Potenziale zu erschließen.

[18] Landkreis-Oder Spree 2021.

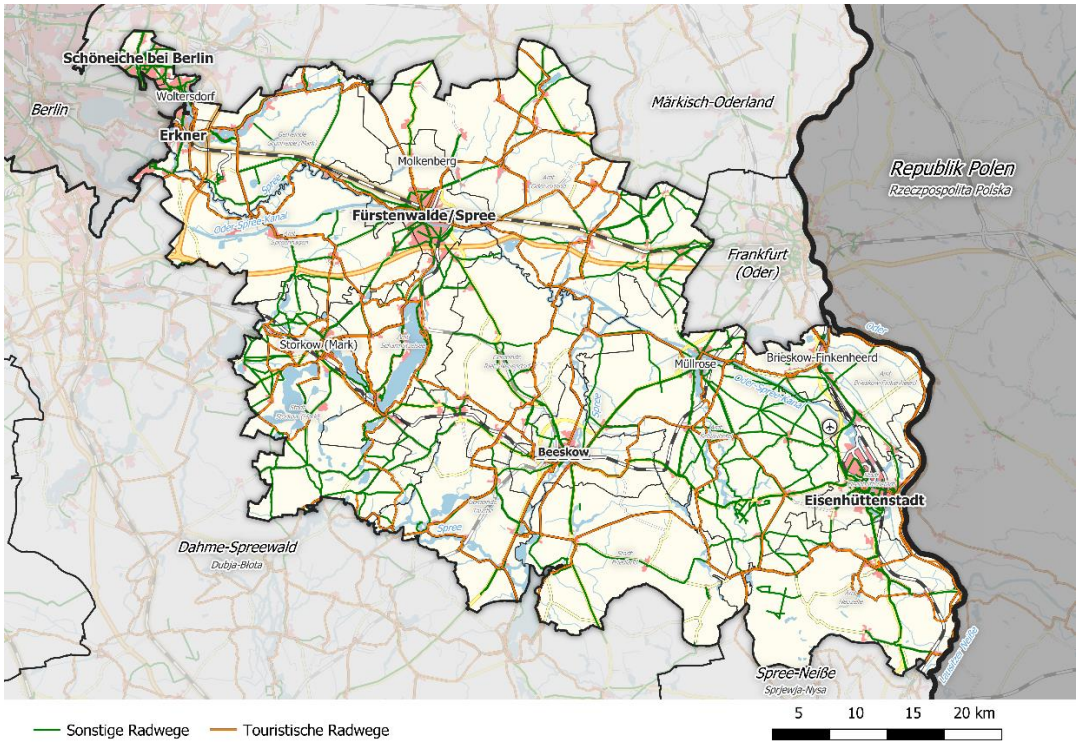
2.2.5 Rad- und Fußverkehr

Im **Bereich des Radverkehrs** verfügt der Landkreis Oder-Spree bereits über ein umfangreiches Radwegenetz mit unterschiedlicher regionaler Dichte (vgl. Abbildung 21). Neben den oft straßenbegleitenden Ortsverbindungen bietet vor allem auch das breite touristische Radwegenetz einen hohen Freizeitwert. Zu den touristischen Radwegen zählen u.a.

- Der Europaradweg R1 (London bis Moskau; Anschluss im Landkreis u.a. in Erkner, Grünheide und Kagel),
- Der Spree-Radweg,
- Die Tour Brandenburg,
- Die Oder-Spree-Tour sowie
- Der Oder-Havel- und der Oder-Neiße-Radweg.

Radschnellwege z.B. zur Anbindung großer Gewerbegebiete an zentrale Siedlungsbereiche werden derzeit nicht angeboten.

Abbildung 21: Radwegeinfrastruktur in Oder-Spree



Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.

An zahlreichen Punkten im Radwegenetz bestehen jedoch über- und innerörtliche Lücken. So fehlen entlang einiger Hauptverkehrsstraßen straßenbegleitende Radwege. Teilweise enden Radwege an Ortsein- bzw. Ortsausfahrten oder auch innerörtlich abrupt.

Neben dem Lückenschluss und Ausbau des Radwegenetzes bestehen weitere Handlungsbedarfe

- bei der Sanierung und Modernisierung der Radwegeinfrastruktur (z.B. Oberfläche, Breite, Trennung/Mischung mit anderen Verkehrsmitteln, Beschilderung) sowie
- bei der Bereitstellung bedarfsgerechter Verknüpfungsinfrastrukturen mit dem ÖPNV/SPNV durch B+R Anlagen (vgl. Abschnitt 2.2.6).

Eine Liste aller im Rahmen des Beteiligungsverfahrens erhobenen Handlungsbedarfe im Bereich Radverkehrsinfrastruktur sind in Anlage 1 zusammengestellt.

Abbildung 22: Handlungsbedarf Lückenschluss an der Saarower Chaussee im Bereich Petersdorf

Bildquelle: IGES 2021.

Abbildung 22 zeigt exemplarisch den bereits erwähnten Handlungsbedarf bei lückenhaften bzw. abrupt endenden Radwegen, hier der Straße Saarower Chaussee im Bereich Petersdorf.

Fußwegeinfrastruktur

Von zentraler Bedeutung bei der Sicherstellung der Erreichbarkeit ist die Fußwegeinfrastruktur. Vor allem mit steigendem Alter nimmt auch der Anteil des Zufußgehens deutlich zu. Somit gewinnt auch im Zuge des demographischen Wandels die Bereitstellung einer bedarfsgerechten und vor allem barrierefreien Fußwegeinfrastruktur an Bedeutung.

Abbildung 23: Defizitäre Oberflächenbeschaffenheit von Fußwegen

Bildquelle: IGES 2021.

Auch wenn für die Region keine einheitliche Datenbasis zu Umfang und Beschaffenheit des Fußwegenetzes vorliegt, können anhand von Hinweisen aus dem Beteiligungsverfahren Handlungsbedarfe abgeleitet werden. Diese beziehen sich im Wesentlichen auf

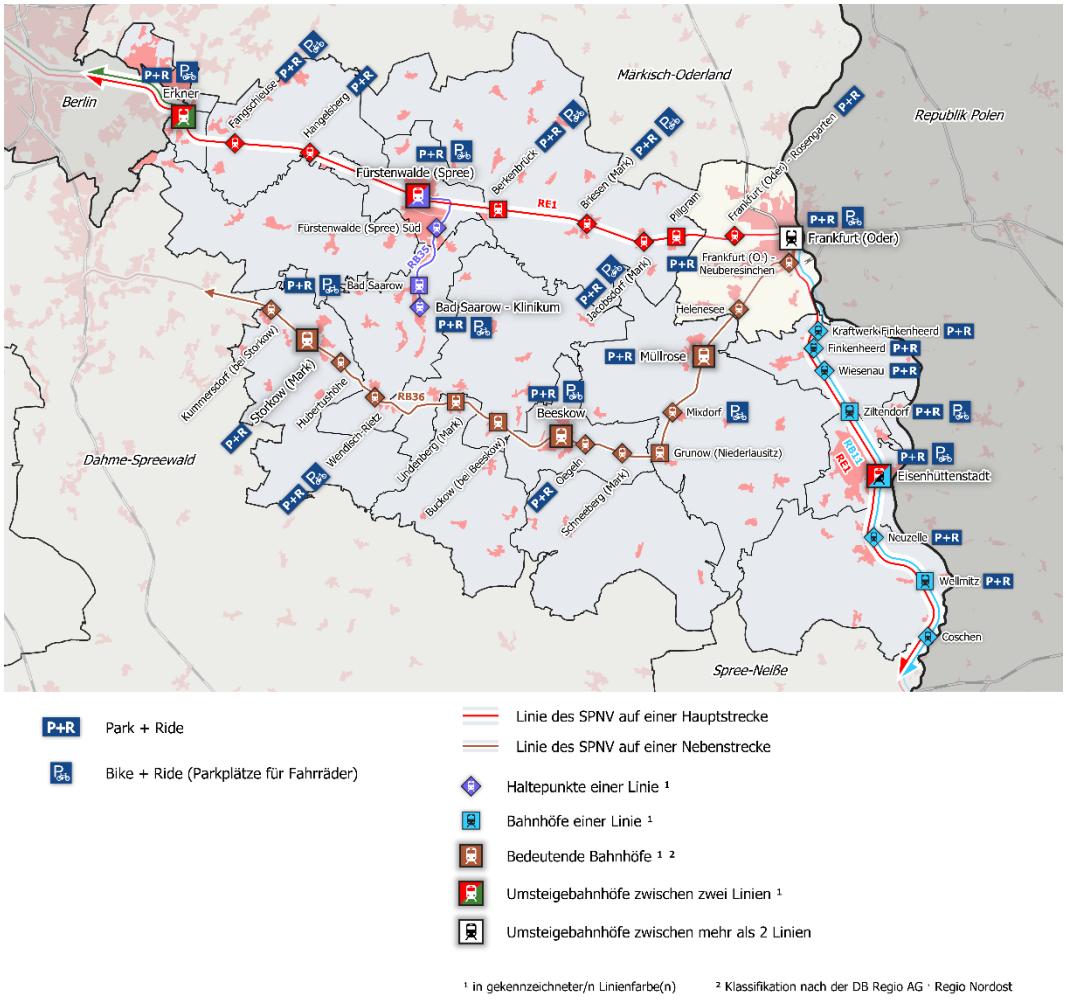
- Defizite in der Oberflächenbeschaffenheit (z.B. vgl. Abbildung 23) durch Sanierungsbedarf oder innerörtlichen Lagen mit Auflagen im Bereich Denkmalschutz z. B. auch in Bezug auf die Sicherstellung von Barrierefreiheit,
- Defizite in der Wegeführung z. B. durch Lücken im Wegenetz oder fehlende Absenkungen vor Bordsteinen sowie

- Defizite bei Querungsmöglichkeiten von Infrastrukturen mit starker Trennwirkung wie z. B. stark frequentierten Straßen oder Bahnanlagen.

2.2.6 Verkehrsmittelverknüpfung

Die Verknüpfung von Verkehrsmitteln spielt vor allem im Hinblick auf die Nutzung intermodaler Wegeketten und damit auch für die Attraktivität des ÖPNV eine entscheidende Rolle.

Abbildung 24: Möglichkeiten zur Verkehrsmittelverknüpfungen im Landkreis



Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datengrundlage: DB Regio Stand 2021.

Dies betrifft zum einen die Verknüpfung mit dem Individualverkehr. Zahlreiche Bahnhöfe verfügen über Park+Ride-Stellplätze zur Verknüpfung mit dem MIV. Die Verfügbarkeit von Bike+Ride-Anlagen ist regional unterschiedlich. Während die SPNV-Zugangsstellen in den Mittelzentren und den grundfunktionalen Schwerpunkten i.d.R. über B+R-Anlagen verfügen (Ausnahmen z.B. Storkow (Mark) und

Müllrose), mangelt es abseits der Zentren (v.a. auch entlang des RB36) oftmals an Fahrradabstellmöglichkeiten (vgl. Abbildung 24).

Abbildung 25: Überdachte Fahrradabstellanlagen am Haltepunkt Bad Saarow (links) und fehlende Fahrradabstellanlage in Lindenberg (rechts)

Bildquelle: IGES 2021.

Vor allem auch im Hinblick auf die wachsende Bedeutung des Radverkehrs sowie des Fahrradtourismus besteht im Bereich der Verknüpfungsinfrastrukturen dringender Handlungsbedarf (z.B. vgl. Abbildung 25). Art und Umfang (z.B. einfache Fahrradbügel, Überdachungen, Fahrradboxen, Fahrradparkhäuser) sollten dabei an den lokalen Bedürfnissen und Voraussetzungen ausgerichtet werden.

Weitere Handlungsbedarfe im Bereich der Verkehrsmittelverknüpfung bestehen zudem

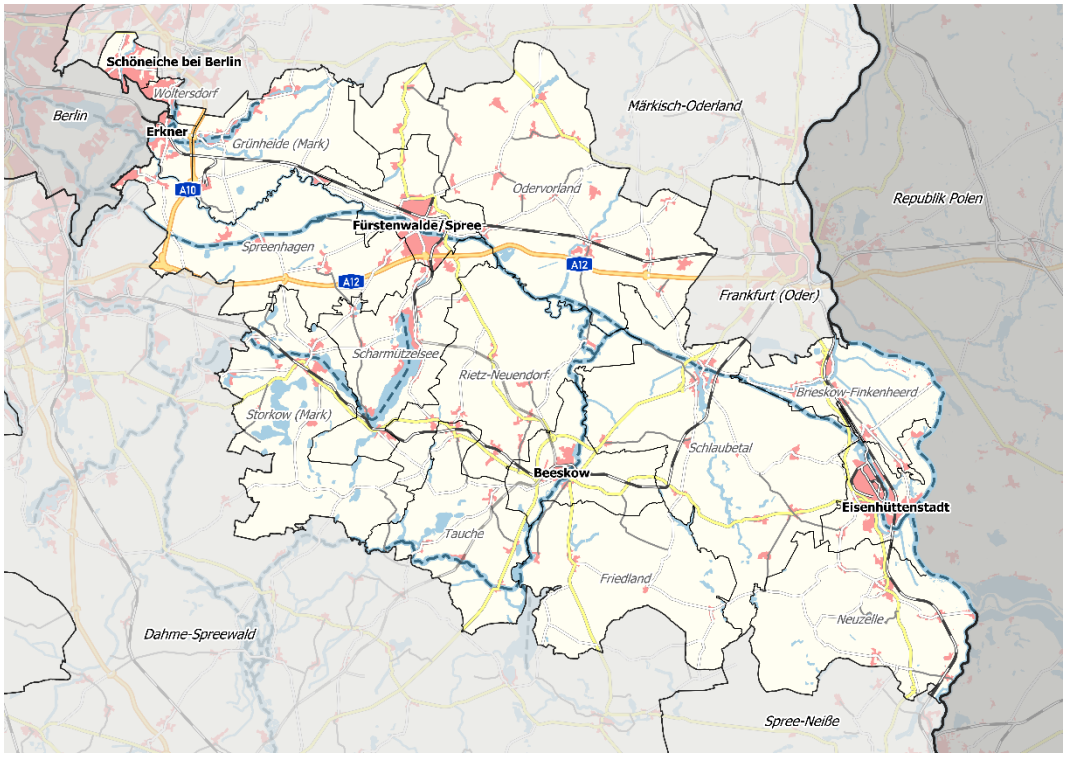
- Punktuell im Bereich der Anschlusssicherung zwischen SPNV und kÖPNV sowie zwischen kÖPNV und kÖPNV (z.B. Linie 445 und RE1/RB11 am Bhf. Finkenheerd),
- Im Bereich des barrierefreien Zugangs zu SPNV-/kÖPNV-Haltepunkten (z.B. SPNV-Zugangsstellen Eisenhüttenstadt, Finkenheerd und Ziltendorf) sowie
- Im Bereich der Fahrradmitnahme im kÖPNV (bislang kaum Möglichkeiten auch auf touristisch relevanten Linien).

2.2.7 Motorisierter Verkehr

Die Hauptachse im Straßennetz des Landkreises bildet die Bundesautobahn A12 Berlin – Frankfurt (Oder). Diese ist am Autobahndreieck Spreeau mit dem Berliner Außenring (A10) verknüpft, welcher in Nord-Süd-Richtung durch den Landkreis führt und u.a. Erkner sowie Grünheide und Freienbrink (Tesla) anbindet.

Durch die Bundesstraße 246 wird eine weitere Achse in Ost-West- Richtung gebildet, welche insbesondere die Zentralen Orte im Landkreis verbindet. Weitere relevante Achsen bilden die Bundesstraßen 87, 112 und 168 als Nord-Süd Verbindungen im Landkreisgebiet (vgl. Abbildung 26).

Abbildung 26: Straßeninfrastruktur



Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.

Hinzu kommt ein dichtes Netz an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen, welches maßgeblich für die regionale und lokale Erschließung ist. Zahlreiche Hinweise aus dem Beteiligungsverfahren und Befahrungen betreffender Abschnitte machten deutlich, dass vor allem im Bereich der Landesstraßen vielerorts erheblicher Sanierungs- und Ausbaubedarf besteht. Beispiele bilden u.a.

- Schäden an der Fahrbahn und geringe Spurbreiten (die zu Konflikten mit dem Gegenverkehr führen können) (z.B. Abbildung 27),
- Fehlende Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer sowie
- Ungeeignete Straßenbeläge (der zu starken Lärmbelastungen führt).

Vor dem Hintergrund bereits jetzt existierenden teils sicherheitsrelevanter Einschränkungen im MIV, ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr besteht hier dringender Handlungsbedarf seitens des Baulastträgers.

Abbildung 27: Beispiel Sanierungsbedarf von Landstraßen im Landkreis

Bildquelle: IGES 2021.

Abbildung 28: Beispiel für stockende Sanierung auf Landesstraßen

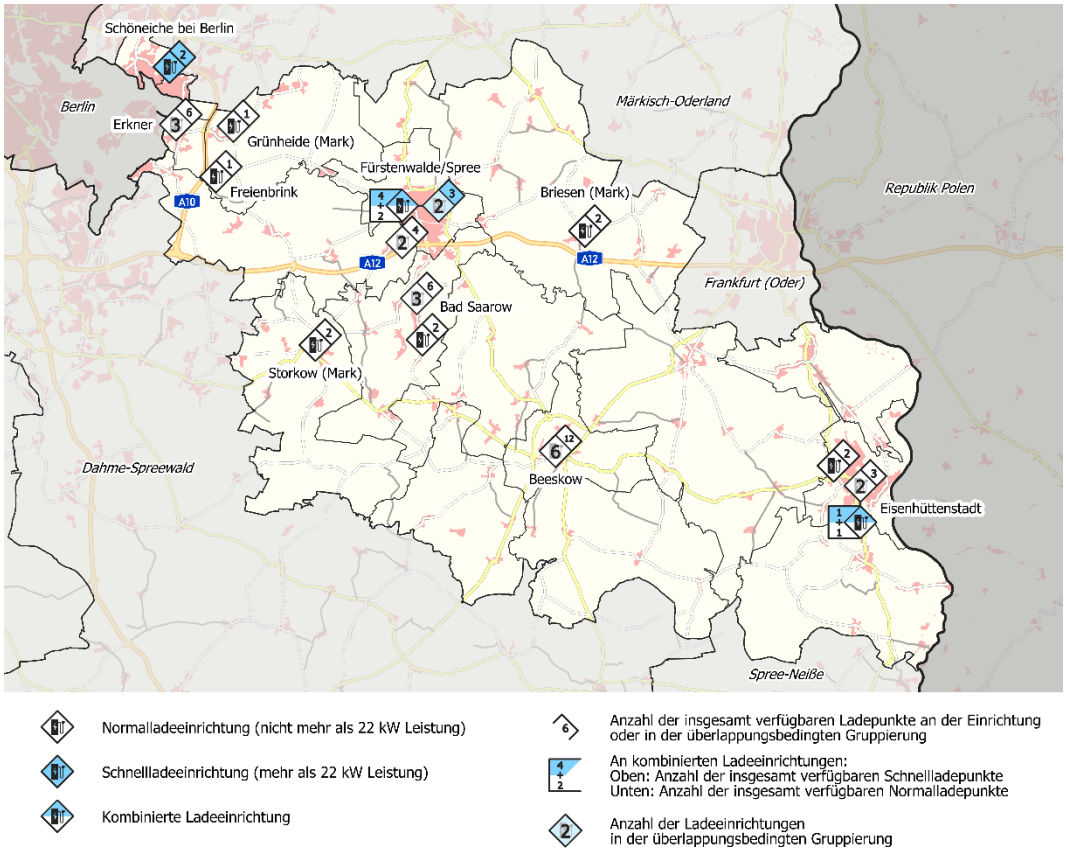
Bildquelle: IGES 2021.

2.2.8 E-Mobilität (Ladeinfrastruktur)

Öffentlich zugängliche Ladeinfrastrukturen für E-Fahrzeuge sind vor allem im Bereich der Mittelzentren Erkner, Fürstenwalde/Spree, Beeskow und Eisenhüttenstadt vorhanden (vgl. Abbildung 29). Außerhalb der Mittelzentren bestehen z. T. große Lücken in der Verfügbarkeit. Technisch handelt es sich überwiegend um Normalladepunkte mit max. 22kW Ladeleistung. Schnellladesäulen sind bislang eher selten. Das derzeitige Angebot wird durch unterschiedliche Betreiber bereitgestellt, wodurch die Zugangserfordernisse variieren. Wasserstoff-Tankstellen werden bislang im Landkreis nicht angeboten.

Insgesamt korrespondiert das derzeitige Angebot an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur noch nicht mit den Potenzialen, die sich durch die Tesla-Gigafactory und der Möglichkeit einer Vermarktung als E-Mobilitäts-Region ergeben. Beim flächenhaften Ausbau von Normal- und Schnellladepunkten für Alltags- und touristische Mobilität besteht entsprechender Handlungsbedarf.

Abbildung 29: E-Mobilität (Ladeinfrastruktur)



Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datenquelle: Landkreis Oder-Spree 2019

2.3 Analyse bestehender Planungen und Konzepte

Zur Ermittlung von möglichen Handlungsbedarfen werden auch die Empfehlungen aus begleitenden Planungen und Analysen berücksichtigt. Nachfolgend werden dazu die wichtigsten Erkenntnisse mit Relevanz für die Mobilität im Landkreis Oder-Spree aus verschiedenen relevanten Konzepten und Planungen zusammengefasst.

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2021 – 2025

Im Juni 2021 hat der Kreistag des Landkreises Oder-Spree die Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) für den kommunalen ÖPNV bis ins Jahr 2025 beschlossen. Der NVP wirkt als Rahmenvorgabe für die Entwicklung des kommunalen ÖPNV im Landkreis.

Der NVP stellt auf Basis einer breiten Analyse von relevanten Angebots- und Nachfrageaspekten vor allem folgende Handlungsbedarfe heraus:

- Geringer kÖPNV-Angebotsumfang an Wochenend- und Feiertagen außerhalb des VBU (Bedienungsvorgaben teilweise nicht erfüllt),

- Erschließungsdefizite bei Anbindung der Fläche an zentrale Orte vor allem außerhalb des Schülerverkehrs (Möglichkeiten von flexiblen Bedarfsverkehren noch nicht ausgenutzt),
- Grundsätzlich fehlt bisher ein PlusBus-Netz des Landkreises zur Stärkung zentraler Achsen im kÖPNV, (Achsen mit Potenzial für Aufwertungen werden herausgestellt),
- Teilweise besteht Optimierungspotenzial bei Stadtverkehren (Abend- und Wochenendangebote, Verknüpfung zum SPNV),
- Teilweise bestehen Erschließungsdefizite und fehlende Taktung bei Ortsverkehren im Berliner Umland und
- Erfordernis von Anpassungen im Zuge sich verändernder wirtschaftlicher, demographischer und ökologischen Rahmenbedingungen erforderlich (z.B. Sicherstellung Barrierefreiheit, Umstellung auf klimaschonende Antriebe).

Der NVP umfasst dahingehend einen umfangreichen Angebots- und Maßnahmenplan. Wesentliche Kernpunkte werden nachfolgend dargestellt.

Abbildung 30: Angebots- und Maßnahmenplan NVP

Entwicklung im SPNV	Entwicklung kÖPNV
• RE1: Angebotsverdichtung zwischen Berlin und Frankfurt(Oder) einschl. Fangschleuse • RE10/RB11: Angebotsverdichtung zwischen Frankfurt(Oder) und Cottbus • RB35: Verlängerung nach Bad Saarow Süd • RB36: Durchbindung auf RB60	• PlusBus-Konzept gem. Bedienvorgaben (Erkner – Strausberg, Erkner – KW, Erkner – Schönefeld/BER, FW – Storkow, ggf. auch Erkner - Neuenhagen) • ÖPNV-Konzept VBU (Neugestaltung Fahrtenangebot auf 9 Linien) • Anbindung Gewerbestandorte (z.B. Pendlerlinie 419 Fangschleuse – TESLA) • Angebotsausweitung auf Landstraßenbahnen • Angebotsausweitungen für Wochenend- und Freizeitverkehre • Angebotsausweitung im Stadtverkehr Fürstenwalde (Linien 411/413) • Optimierung des Flächenangebotes (Storkow (Mark), südl. und nördl. Kreisrandlagen) vor allem in den Ferienzeiten und verstärkter Einsatz flexibler Angebote

Quelle: NVP Landkreis-Oder Spree 2021.

Fachbeitrag Verkehr der Gemeinde Grünheide zum Bebauungsplan Nr. 13 „Freienbrink-Nord“, 1. Änderung

Durch die Ansiedlung der Firma Tesla am Standort Freienbrink Nord in Grünheide wird von einer erheblichen Verkehrszunahme in der Region ausgegangen. Der Fachbeitrag der Gemeinde Grünheide zum Bebauungsplan Nr. 13 „Freienbrink-Nord“ arbeitet folgende wesentliche Kernpunkte heraus:

Abbildung 31: Infrastrukturelle Anbindung Tesla-Gigafactory

- Getroffene Annahmen zur Verkehrsnachfrage:
  - 40.000 Beschäftigte in Ausbaustufe 4
  - 3-Schicht-System mit ca. 9.250 Beschäftigten
  - Ca. 18.000 Arbeitswege je Schichtwechsel, ca. 52.300 Arbeitswege/Tag
  - Potenzielle Verkehrsmittelwahl: ca. 21.500 Wege mit ÖPNV, ca. 1.000 Wege mit dem Fahrrad, ca. 25.300 Pkw-Fahrten
- Anbindung im Schienengüterverkehr
  - Weitestgehende Nutzung der Schiene für den Werksgüterverkehr
  - Eigene private Gleisanbindung (zunächst Nutzung der bestehenden DER-Infrastruktur) an die Strecke Berlin – Frankfurt(Oder)
  - Im Endausbauzustand ca. 24 Zugpaare/Tag (bis ca. 10 Zugpaare kann DER-Infrastruktur genutzt werden)
- ÖPNV
  - Abwicklung wesentlicher Anteile des ÖPNV über den SPNV
  - Anbindung über den derzeitigen Bahnhof Fangschleuse mit entsprechendem Busshuttle inkl. leistungsfähiger Busbahnhöfe
  - Auch direkte SPNV-Anbindungen auf das Werksgelände über DRE-Gleis möglich (Schienenshuttle aus Erkner bzw. Verlängerung von Regionalzügen bei Schichtwechseln)
  - Mittelfristige Verlegung des Bahnhofs Fangschleuse inkl. umfangreicher Anlagen für Verkehrsmittelverknüpfung
- Straßenverkehr
  - Anbindung fast ausschließlich über die A10 über
    - Auszubauende Anschlussstelle 7 Freienbrink und L38
    - Neu zu bauende Anschlussstelle 6a und L386 zur L23 am bestehenden Bahnhof Fangschleuse
    - Neubau L386, Ausbau L38, Sanierung L23
  - Anbindung im Straßengüterverkehr
    - Abwicklung vor allem über A10/A12 → deutlich signifikante Mehrbelastungen zu erwarten
    - Führung über L23/L38 soll, auch durch verkehrsrechtliche Anordnungen zur Einschränkungen für Schwerverkehr, vermieden werden
  - Fuß- und Radverkehr
    - Substitutionspotenzial von ca. 1.000 Kfz-Fahrten pro Tag allein im Berufsverkehr
    - bestehendes Rad- und Fußwegenetz entspricht nicht im Ansatz den zeitgemäßen Erfordernissen der Erschließung des Automobilwerkes
    - Ziel ist zeitgemäße Anbindung des Bahnhofs sowie der umliegenden Gemeinden
    - Weitestgehende Ertüchtigung des bestehenden Wegenetzes (Oberflächen von Forstwegen, sichere Ortsdurchfahrten)
  - Witterungsgeschützte sichere Abstellanlagen an Werkseingängen und am (neuen) Bahnhof erforderlich, Ladeinfrastruktur für E-Bikes

Quelle: Fachbeitrag Verkehr der Gemeinde Grünheide zum Bebauungsplan Nr. 13 „Freienbrink-Nord“ 2021.

Handlungsbedarf lässt daher vor allem für folgende Bereiche ableiten:

- Anbindung im Straßenverkehr (Verhinderung von Überlastung von bereits stark frequentierten Strecken z.B. Innenstadt Erkner),
- Anbindung im Güterverkehr (Sicherstellung einer adäquaten Anbindung im Schienenverkehr sowie über die Bundesautobahn A10 inkl. Verhinderung ungewollter Ausweichverkehre),
- Anbindung im kÖPNV und SPNV (inkl. Shuttleverkehren zum Bahnhof Fangschleuse) sowie
- Anbindung im Radverkehr z.B. aus Erkner.

Landesplanerisches Konzept - Entwicklung des Umfeldes der Tesla-Gigafactory Berlin-Brandenburg in Grünheide (Mark)

Das landesplanerische Konzept fasst strukturpolitische Überlegungen zur Entwicklung des Umfeldes der Tesla-Gigafactory Berlin-Brandenburg in Grünheide zusammen. Das Konzept ist von Mai 2020 bis März 2021 von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg unter Beteiligung von 22 Brandenburger Städten und Gemeinden und dem Berliner Bezirk Treptow-Köpenick erarbeitet worden. Für den Landkreis waren die Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree und der Landkreis Oder-Spree beteiligt.

Das Konzept resümiert, dass aus verkehrlicher Sicht der Zuwachs auf Siedlungsanlagen beschränkt werden sollte, die:

- über eine Lage am RE 1 abgebunden sind,
- die an die Haltepunkte angebunden sind oder,
- von denen aus eine weitestgehend ortsdurchfahrtsfreie Fahrtbeziehung nach Freienbrink besteht.

Die beteiligten Akteure kommen zu dem Schluss, dass eine Lenkung des Tesla-induzierten Bevölkerungszuzugs auf öffentliche Verkehre ein wichtiger Aspekt ist.

Sachlicher Teilregionalplan „Regionale Raumstruktur und Grundfunktionale Schwerpunkte“ Oderland-Spree

Innerhalb des sachlichen Teilregionalplans „Regionale Raumstruktur und Grundfunktionale Schwerpunkte“ werden verschiedenen Strukturräumen in der Planungsregion Oder-Spree diverse, strukturraumspezifische Aufgaben zugeschrieben. Die Kernaufgaben sind nachfolgend zusammengefasst:

- Im **Weiteren Verflechtungsraum** der Metropole und der Regionalen Wachstumskerne sollen insbesondere bei Infrastruktur- und Ansiedlungsentscheidungen die Lagegunst und die wirtschaftliche Bedeutung genutzt werden, um den Verflechtungsraum in seiner Funktion als Arbeits- und Wohnstandort nachhaltig zu stärken und weiterzuentwickeln.

- **Im Ländlichen Gestaltungsraum** sollen regionale Entwicklungskonzepte, die zur Gestaltung eines attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraums beitragen, gefördert und unterstützt werden. Die Leistungen der Daseinsvorsorge und der Zugang zu diesen sollen im Sinne des Gleichwertigkeitsziels durch eine wirkungsorientierte Regionalentwicklung gesichert und eingerichtet werden.
- In den **grundfunktionalen Schwerpunkten**[19] soll eine bedarfsorientierte Bündelung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge an städtebaulich integrierten Standorten erfolgen, die über eine Anbindung an den ÖPNV und das Radwegenetz verfügen.

Insgesamt gilt die Analyse von Erreichbarkeiten als ein grundlegendes Kriterium. Dies heißt für Mittelzentren und Oberzentren, dass eine MIV-Erreichbarkeit von 30 bis 60 Minuten und ÖPNV-Erreichbarkeit von 45 bis 90 Minuten gegeben sein sollte. Zudem sollten bei SPNV-Haltepunkten die Hauptwohngebiete innerhalb eines 3km-Radius liegen.

Landesnahverkehrsplan

Der Landesnahverkehrsplan (LNVP) Brandenburg für den SPNV im Land entstammt aus dem Jahre 2018. Hauptsächlich wirbt er mit mehr Zügen, neuen Linien und einer verbesserten Infrastruktur. Das ÖPNV-Gesetz des Landes sieht vor, dass dieser Plan alle 5 Jahre fortgeschrieben wird, sodass die nächste Fortschreibung für 2023 zu erwarten ist.

Für das vorliegende Mobilitätskonzept sind folgende Kernaussagen relevant:

- Anforderungen an die SPNV-Angebotsqualität sollen unter anderem in Form von Ausstattung, Echtzeitdaten und Barrierefreiheit verbessert werden.
- Das Zielkonzept für den Angebotsumfang (ab 12/2022) sieht die Verdichtung der S3 und des RE1 (Projekt i2030, alle 20min) sowie die Verlängerung der RB35 vor.
- Dies führt zu Anforderungen an Infrastrukturen, wie beispielweise der Verlängerung (auf 220m) und Erhöhung (auf 76cm) von Bahnsteigen entlang des RE1 als Voraussetzung für den Einsatz von Zügen mit bis zu 6 Wagen.

Die genannten Aspekte befinden sich derzeit in der Umsetzung.

---

19 Die Festlegung eines Ortsteils als Grundfunktionaler Schwerpunkt gilt nur bis zu dem Zeitpunkt, an dem dieser durch rechtswirksame Gebietsänderung Teil einer Gemeinde geworden ist, die in Z 3.6 LEP HR als Mittel- oder Oberzentrum festgelegt ist.

Überarbeitung der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030

Die Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 aus dem Jahre 2017 hält das Leitbild der Mobilitätspolitik der Landesregierung bis zum Jahr 2030 fest. Sie dient als Grundlage für jegliche Fachplanungen im Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung. Zudem ist sie Grundlage des im vorherigen Abschnitt vorgestellten Landesnahverkehrsplans 2018. Das übergeordnete Ziel stellt das Erreichen eines 60 prozentigen Anteil des Umweltverbundes am Modal Splits dar. Dazu werden zahlreiche Handlungsbereiche definiert, die in Abbildung 32 dargestellt werden. Ansätze mit Relevanz für die Region werden im Rahmen der Konzeptbearbeitung berücksichtigt.

Abbildung 32: Kernelement Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030

Quelle: IGES 2022, auf Grundlage der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030.

Integriertes Klimaschutzkonzept des Landkreises Oder-Spree 2022

Parallel zum Mobilitätskonzept wird derzeit ein integriertes Klimaschutzkonzept für den Landkreis erarbeitet. Dabei fand ein enger Austausch zwischen den Bearbeitern beider Konzepte statt. So wird sichergestellt, dass die für den Klimaschutz relevanten Aspekte des Mobilitätskonzeptes auch im Klimaschutzkonzept Berücksichtigung finden. Dies betrifft vor allem

- Die Förderung der Nutzung des Umweltverbundes durch Attraktivitätssteigerungen im ÖPNV, den Ausbau von Radwegen und barrierefreien Fußwegen sowie der Unterstützung von Verkehrsmittelverknüpfungen,
- Die Förderung von verkehrsreduzierenden Maßnahmen (wie z.B. den Ausbau von Breitbandnetzen für Telearbeit) und verkehrsberuhigenden Maßnahmen (z.B. Einschränkungen für den Schwerverkehr in verdichteten Bereichen sowie Ortsumgehungen etc.) und
- Die Förderung einer möglichst klimaschonenden Abwicklung des motorisierten Verkehrs z.B. durch Umstieg auf Elektromobilität und andere alternative Antriebe.

2.4 Potenzial- und Szenarienanalyse

Wesentliche Grundlage für die Ableitung von möglichen Zukunftsszenarien für das Mobilitätsverhalten 2030 sind die Ergebnisse der Bestandsanalyse, die Prognose der Bevölkerungs- und Schülerzahlen sowie die Identifikation von relevanten Zukunftstrends und Entwicklungstendenzen.

2.4.1 Trends der zukünftigen Mobilitätsentwicklung

Die zukünftige Entwicklung der Mobilität wird maßgeblich durch technische Innovationen sowie Veränderungen des Mobilitätsverhaltens bestimmt. Bereits heute lassen sich dahingehend einige wesentliche Trends herausstellen.

Digitalisierung und Automatisierung

Die fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung wird in zunehmendem Maße Einfluss auf die Mobilitätsentwicklung haben. Zum Bespiel werden smarte Informationen und Tarife nicht nur den Zugang zu öffentlicher Mobilität weiter vereinfachen, sondern auch zur Optimierung und Planung von Mobilitätssystemen beitragen („Big Data“). Außerdem werden autonome Lösungen im privaten, öffentlichen und Güterverkehr starken Einfluss auf das Mobilitätsverhalten, die Verkehrssicherheit aber auch die Wirtschaftlichkeit von Verkehrssystemen haben.

Bis zum Jahr 2030 sind weitere Schritte in Richtung Digitalisierung im ÖPNV zu erwarten, während sich das autonome Fahren vorerst auf pilothafte Umsetzungen beschränken wird.

Mobilitäts-/Energiewende und klimafreundliche Mobilität

Eine starke Entwicklung verzeichnen seit einigen Jahren smarte Mobilitätsformen. Vor allem die sogenannte „Schwarmmobilität“ in Form von Sharing und Pooling wird zukünftig, auch auf Basis der neuen gesetzlichen Regelungen zu flexiblen Bedarfsverkehren, weiter deutlich an Bedeutung gewinnen.

Besonders im Kontext der Ansiedlung des Elektroautobauers Tesla im Landkreis Oder-Spree wird die Nutzung und Bedeutung batterieelektrischer Antriebstechnologien weiter voranschreiten. Verstärkt wird dies durch die derzeitige Klimadebatte und dem Ziel, unabhängig von fossilen Energieträgern zu werden. Insgesamt bestehen hier bereits bis zum Jahr 2030 weitreichende Potenziale für den Ausbau der Elektromobilität im MIV, aber auch in privaten und kommunalen Flotten sowie im ÖPNV und im Tourismus.

Zudem verzeichnet das Radfahren eine seit Jahren anhaltende, und durch die Pandemie verstärkte, positive Entwicklung. So gibt es bereits jetzt ca. 80 Millionen Fahrräder in Deutschland. Zwischen den Jahren 2005 und 2020 kam es zu einem Wachstum von 18% bei der Nutzung von Fahrrädern.[20] So stellt das Fahrrad, bei gegebener Infrastruktur, schon heute eine MIV-Alternative auf Distanzen bis zu 15 Kilometern dar. Verstärkend wirken dazu neue Perspektiven, welche auf eine Diversifizierung der Fahrradnutzung zurückgehen. So werden E-Bikes auf längeren Strecken, Lastenräder für Einkaufe und Job-Räder für Pendler eingesetzt.[21]

Aufbauend auf einer bereits heute überdurchschnittlichen Fahrradnutzung im Landkreis und weiteren Potenzialen zum Ausbau und Stärkung des Radwegenetzes bestehen gute Chancen die Fahrradmobilität bis 2030 weiter zu stärken.

Demographischer Wandel und Veränderungen der Arbeitswelt

Weiterhin werden der fortschreitende demographische Wandel sowie Veränderungen in der Arbeitswelt die zukünftige Mobilitätsentwicklung entscheidend beeinflussen. Den teils erwarteten deutlichen Bevölkerungszuwächsen in einigen größeren Zentren sowie im Zuge der Tesla-Ansiedlung stehen auch rückläufige Bevölkerungsentwicklungen z.B. in einigen ländlichen Regionen gegenüber. Hinzu kommt eine deutliche Alterung der Gesellschaft. Bis zum Jahr 2030 werden die genannten Faktoren bereits deutlichen Einfluss auf die Mobilität der Menschen im Landkreis haben, sodass neben der Anbindung von Gewerbestandorten vor allem auch die Sicherstellung von erreichbarer Daseinsvorsorge und Barrierefreiheit weiter an Bedeutung gewinnen.

Demgegenüber bieten Dienstleistungsberufe mit dezentralen Arbeitsplatzmodellen, die durch moderne Kommunikationsmedien unterstützt werden, Chancen zur Aufwertung suburbaner und ländlicher Regionen als Wohnort. Ausgehend von der pandemiebedingten Änderung von Mobilitätsroutinen bestehen auch langfristig Potenziale das Aufkommen im Berufsverkehr zu reduzieren.

---

[20] ZIV 2021.

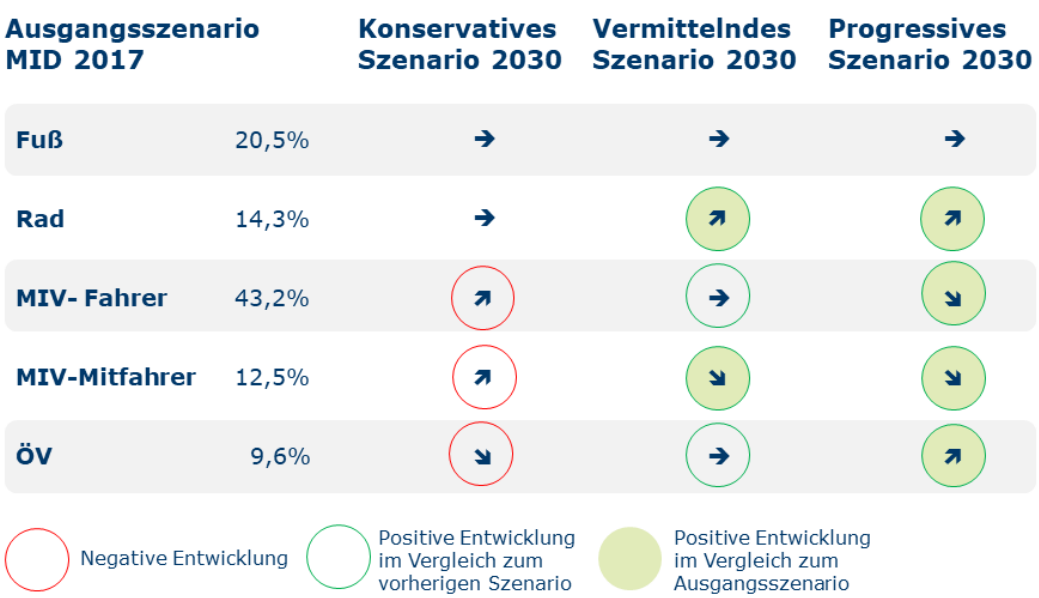
[21] BMVI Fahrradmonitor 2019.

2.4.2 Szenarien

Durch Zusammenführung von Analyseergebnissen und Trends werden drei Zukunftsszenarien abgeleitet, welche unterschiedliche Entwicklungspfade für die Mobilität im Landkreis skizzieren.

Ausgangsbasis bildet das im Abschnitt 2.1.8**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** beschriebene Verkehrsmittelwahlverhalten im Landkreis. Abbildung 33 stellt die Auswirkungen der drei Szenarien gegenüber. Der nachfolgende Abschnitt geht im Detail auf die drei Szenarien ein.

Abbildung 33: Szenarien in der Übersicht



Quelle: IGES 2022.

Konservatives Szenario

Das konservative Szenario geht von einer Fortschreibung bestehender Trends und Entwicklungspfade aus. Grundlegende Annahmen sind dabei eine konstant bleibende Einwohnerzahl und eine Verschiebung in den Altersklassen. Wie in Abschnitt 2.1.2 beschrieben, kommt es bei anhaltender Entwicklung zu einem Wachstum der ÖV-affinen Gruppe im Alter von 65 Jahren und älter. Parallel kommt es in diesem Szenario zu einem Rückgang bei der Erwerbsbevölkerung.

Für den Rad- und Fußverkehr wird ein konstantes Niveau angenommen. Demgegenüber setzt sich die rückläufige Entwicklung im ÖPNV trotz vollzogener Aufwertungen im SPNV. Ursachen dafür sind unter anderem

- Die lediglich teilweise Umsetzung der NVP-Maßnahmen, was lediglich zu steigenden Fahrgastzahlen im VBU führt,

- Die geringe Anzahl von PlusBus-Linien und das Ausbleiben von Streckenreaktivierungen im SPNV sowie der Mangel an On-Demand- und versorgungsorientierten Angeboten, wodurch die Nachfrage in der Fläche weiter rückläufig ist und
- Die langfristige Manifestation der aktuellen Tendenz zum Arbeiten aus dem Homeoffice.

Nutznießer der rückläufigen ÖPNV-Entwicklung ist letztlich der MIV. Im Landkreis wirken vor allem folgende Gründe auf ein weiteres Wachstum dieser MIV-Dominanz hin:

- Ein weiter Imagegewinn des MIV durch den Automobilstandort Grünheide und die einsetzende Markpenetration alternativer Antriebe,
- Das Fehlen von MIV-Alternativen (vor allem) in der Fläche und damit ein weiteres Bestehen und Wachsen der Abhängigkeit von MIV-Fahrten bei immobilen Gruppen.

Vermittelndes Szenario

Das vermittelnde Szenario geht zunächst von einer ähnlichen demographischen Entwicklung wie das konservative Szenario aus und fokussiert auf eine stärkere Angebotsentwicklung.

Bei konstantem Fußverkehrsanteil gewinnt der Umweltverbund vor allem durch einen weiteren Anstieg des Radverkehrsanteils und einer Stabilisierung der ÖPNV-Nachfrage. Dem liegen vor allem folgende Entwicklungen zugrunde:

- Die NVP-Maßnahmen werden weitestgehend umgesetzt.
- Die SPNV-Aufwertungen steigern die Fahrgastzahlen (vor allem im Berufsverkehr).
- Erste On-Demand- und versorgungsorientierte Angebote werden gut angenommen, was zu einer gesteigerten Nachfrage auch in ländlichen Räumen führt.
- Die aktuelle Tendenz zum Arbeiten aus dem Homeoffice bleibt bestehen.

Unterstützt werden Gewinne im Umweltverbund durch eine leicht rückläufige Entwicklung im MIV, wobei dieser weiter dominiert. Gründe dafür liegen vor allem in

- Der Stärkung von ÖPNV-, On-Demand- und Versorgungsverkehren, welche bremsend auf die MIV-Entwicklung wirkt,
- Eine weitere Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur, welche die Nutzung des Umweltverbundes stärkt,

Außerdem geht das Szenario von einem deutlichen Anstieg der Elektromobilität im MIV aus, wodurch es ebenfalls zu einem Rückgang verkehrsbedingter Emissionen kommt.

Progressives Szenario

Das progressive Szenario geht von einer steigenden Einwohnerzahl im Landkreis aus. Parallel zum Wachstum der Älteren ist insgesamt auch ein Wachstum der Erwerbsbevölkerung sowie bei Kindern und Jugendlichen zu verzeichnen, welches u.a. auf die Gewerbeentwicklung im Landkreis zurückzuführen ist. Darüber hinaus geht das Szenario von einer offensiven Angebotsentwicklung aus.

Das progressive Szenario geht von einem starken Nachfragezuwachs im Umweltverbund aus, der neben einem Anstieg des Radverkehrs auch auf ein deutliches Wachstum im ÖPNV zurückzuführen ist. Der Dominanz des Umweltverbundes liegen vor allem folgende Entwicklungen zugrunde:

- Aufwertungen auf SPNV- und ÖPNV-Hauptachsen, welche die Fahrgastzahlen vor allem im Berufsverkehr steigern,
- Ein umfangreiches On-Demand-Angebot, welches für einen Nachfrageanstieg in der Fläche sorgt,
- Bessere Radwege und Verknüpfungsanlagen, welche die Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung steigern,
- Homeoffice und mobile Versorgungsangebote, die ein verkehrliches Wachstum, vor allem im MIV, bremsen.

Der attraktivere Umweltverbund, ergänzt durch Sharing Angebote, versorgungsorientierte Fahrdienste und mobile Versorgung führen gemeinsam mit hohen Homeoffice-Anteilen dazu, dass nachhaltig MIV-Fahrten substituiert werden. Die MIV-Nutzung sinkt letztlich deutlich.

Zudem geht das Szenario davon aus, dass über 50% der privaten, gewerblich und kommunalen PKW elektrisch betrieben werden. Dadurch kann der CO2-Ausstoß im Verkehrssektor deutlich gesenkt werden.

Fazit der Szenarienentwicklung

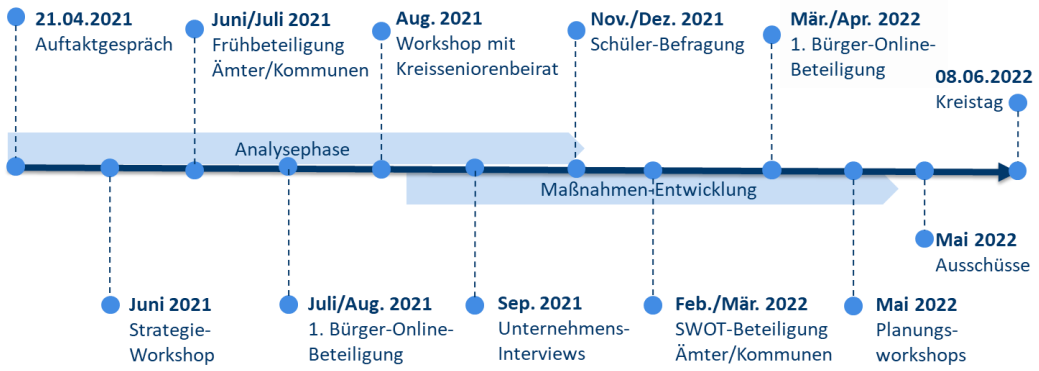
Ausgehend von den aktuellen Entwicklungstendenzen im Landkreis und einer Bewertung der Analyseergebnisse wird seitens des Gutachters der im Rahmen des vermittelnden Szenarios skizzierten Entwicklung die höchste Umsetzungswahrscheinlichkeit zugemessen.

2.5 Akteurseinbindung

Die Entwicklung eines integrierten Mobilitätskonzeptes ist ein komplexes Unterfangen, dessen Ergebnis den (Mobilitäts-)Alltag der Bürger im Landkreis nachhaltig verbessern soll. So hat insbesondere im Hinblick auf die Analyse von Handlungsbedarfen, die Entwicklung geeigneter Maßnahmen sowie die Akzeptanz und Umsetzbarkeit des Konzeptes die aktive Einbindung der Bevölkerung, der beteiligten Kommunen sowie weiterer relevanter Akteure einen hohen Stellenwert eingenommen.

Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses wurden daher die in der nachfolgenden Abbildung dargestellten Abstimmungs- und Beteiligungsformate zur Einbindung relevanter Akteure durchgeführt.

Abbildung 34: Übersicht über den Beteiligungsprozess



Quelle: IGES 2021.

Nachfolgend werden die einzelnen Abstimmungs- und Beteiligungsformate näher erläutert.

Strategieworkshop (Juni 2021, Online-Workshop)

Zu Beginn der Konzepterarbeitung wurde ein Workshop zur Entwicklung des Leitbilds durchgeführt. Zu den Teilnehmenden zählten die Kreisverwaltung und Kreispolitik, Vertreter der Kommunen, Verkehrsunternehmen und der VBB, die IHK und Interessenvertreter wie Senioren- und Gleichstellungsbeauftragte. Im Rahmen interaktiver Formate wurden strategische Leitlinien für die zukünftige Mobilitätsentwicklung abgeleitet und priorisiert.

Frühbeteiligung Ämter und amtsfreie Kommunen (Juni/Juli 2021)

Bereits in der frühen Phase der Bestandsaufnahme wurde den Ämtern und amtsfreien Kommunen im Landkreis die Möglichkeit gegeben Handlungsbedarfe, Ideen und Anregungen zur Weiterentwicklung der Mobilität im Landkreis einzubringen. Dies bildete neben fachlichen Analysen eine wesentliche Grundlage für die regionale Bewertung im Rahmen der SWOT-Analyse.

Wesentliche Handlungserfordernisse wurden durch die Kommunen vor allem in den Bereichen ÖPNV, Radverkehr und Elektromobilität geäußert.

Abbildung 35: Handlungsbedarfe gem. Frühbeteiligung der Kommunen

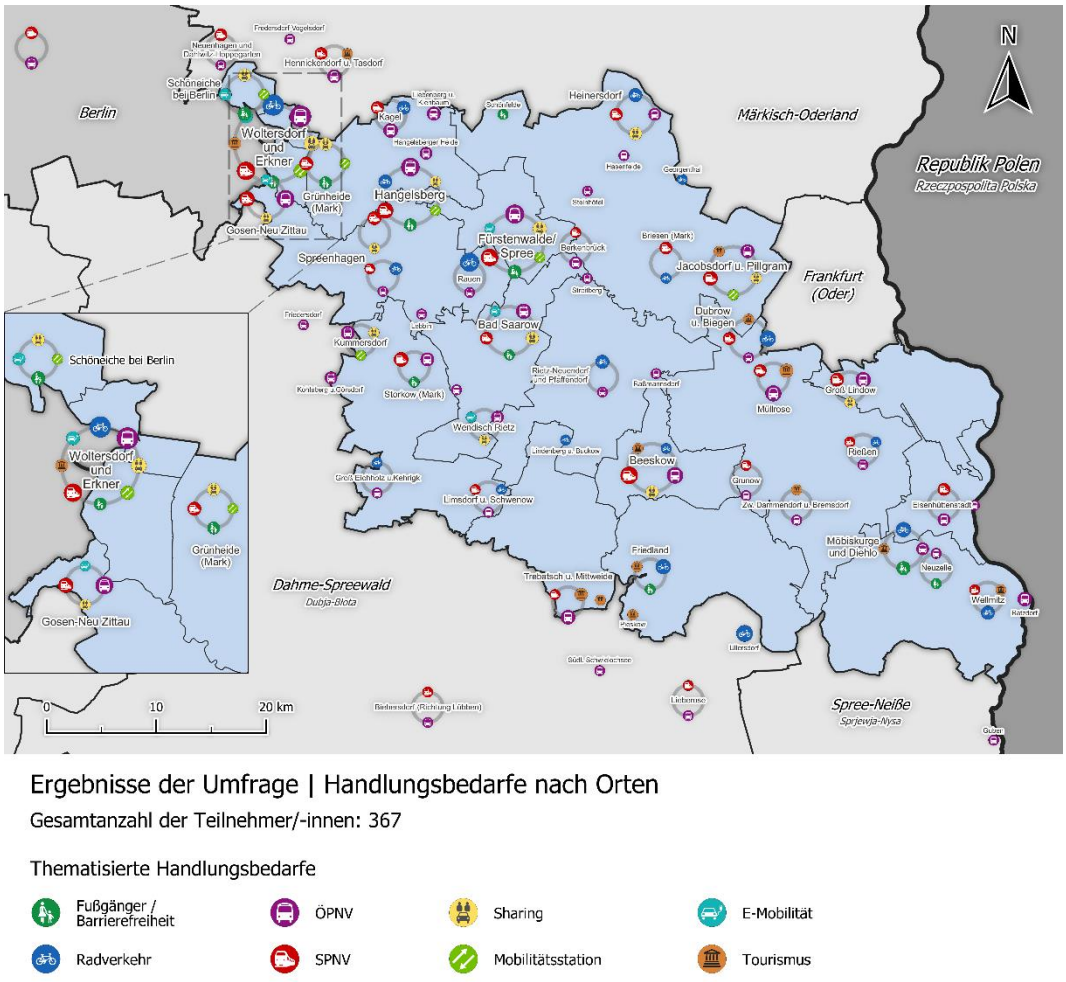
	ÖPNV	Straßeninfrastruktur	Radverkehr	Fußverkehr	Mobilitätsalternativen	Verkehrsmittelverknüpfung	Elektromobilität	Schiffsverkehr	Versorgungsmobilität	Freizeit und Tourismus
Beeskow	X		X		X					
Brieskow-Finkenheerd	X					X	X	X		
Erkner	X	X	X	X	X	X	X			
Friedland	X								X	
Odervorland	X	X	X				X			
Rietz-Neuendorf	X	X	X						X	
Schlaubetal	X						X			
Schöneiche	X	X	X	X	X		X			
Storkow (OT Klein Schauen)			X							
Tauche	X									
Woltersdorf	X		X			X	X			X
Summe	***10***	*4*	***7***	*2*	*3*	*3*	***6***	*1*	*2*	*1*

Quelle: IGES 2021.

1. Bürger-Online-Beteiligung (Juli/August 2021)

Ebenfalls in der Analysephase wurde eine erste Online-Beteiligung für Bürgerinnen und Bürgern des Landkreises durchgeführt. Neben relevanten Parametern zum Mobilitätsverhalten wurden auch konkrete Handlungsbedarfe erhoben. Die Teilnehmenden hatten dazu die Möglichkeit diese in einer Onlinekarte genau zu verorten und das bestehende Angebot zu bewerten.

Abbildung 36: Regionale Handlungsbedarfe gem. der 1. Online-Bürger-Beteiligung



Ergebnisse der Umfrage | Handlungsbedarfe nach Orten

Gesamtanzahl der Teilnehmer/-innen: 367

Thematisierte Handlungsbedarfe

Fußgänger / Barrierefreiheit | ÖPNV | Sharing | E-Mobilität

Radverkehr | SPNV | Mobilitätsstation | Tourismus

Quelle: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.

Workshop mit dem Kreisseniorenbeirat (August 2021)

Im August nahm das Projektteam an einer Sitzung des Kreisseniorenbeirats teil. Dabei wurde der Projektansatz vorgestellt und den Teilnehmenden die Möglichkeit gegeben, konkrete Handlungserfordernisse aus Sicht der wichtigen Zielgruppe der Senioren einzubringen. Nachfolgend werden die wesentlichen Ergebnisse dargestellt.

Abbildung 37: Handlungsbedarfe gem. Beteiligung des Kreisseniorenbeirats

- Fußverkehr
  - Denkmalschutz vs. Barrierefreiheit
  - Übergänge an Kreuzungen
- Radverkehr
  - Verkehrssichere Radwege
  - Barrierefreiheit
  - Ausbau/Lückenschluss
- ÖPNV
  - Kreisgrenzen-übergreifende ÖPNV-Anbindung
  - Fahrtenangebot in den Ferien
  - Fahrtenangebot an Wochenende
  - Erreichbarkeit der Haltestellen in max. 500m sicherstellen
  - Mehr Rufbusse mit kleineren Fahrzeugen
  - Barrierefreiheit bei Ein- und Ausstieg in Bussen
- Versorgung
  - Organisierte Versorgungsfahrten zum Einkauf und zum Arzt aus ländlichen Gebieten
  - Fußläufige Einkaufsmöglichkeiten sicherstellen
- Sonstiges
  - Bezahlbare Mobilität

Quelle: IGES 2021.

Unternehmensinterviews (September 2021)

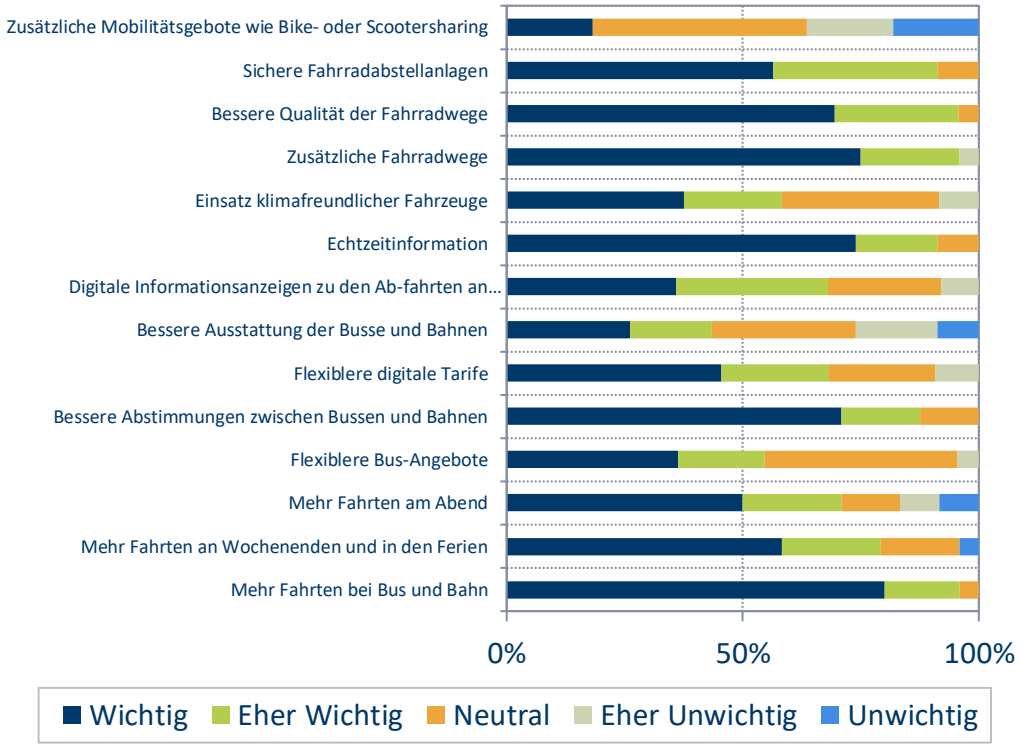
Eine weitere wichtige Zielgruppe stellen Unternehmen im Landkreis dar. Diese wurden im Rahmen von Interviews beteiligt. Neben einer Vorstellung des Projektansatzes wurden Informationen und Handlungsbedarfe in den Bereichen Wirtschaftsverkehr sowie Mitarbeitermobilität diskutiert. Wenn auch die Erreichbarkeit durch die Unternehmen grundlegend positiver bewertet wurde, konnten auch einzelne Handlungsbedarfe abgeleitet werden. Dazu zählten u.a. die Sicherstellung der ÖPNV-Erreichbarkeiten von Gewerbestandorten (z.B. Anschlusssicherung und Abstimmung mit den Schicht-/Arbeitszeiten) sowie die Anbindung des produzierenden Gewerbes für den Schwerverkehr (Straßeninfrastruktur und Ertüchtigung des Oder-Spree-Kanals).

Schülerbefragung (November/Dezember 2021)

Mit Unterstützung der Kinder- und Jugendkoordinatorin des Landkreises wurde eine Befragung von Schülern an ausgewählten Schulen des Landkreises durchgeführt. Neben der Erhebung relevanter Mobilitätsparameter (Häufigkeit der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel) hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit das bestehende Mobilitätsangebot für unterschiedliche Mobilitätszwecke zu bewerten und wichtige Themen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung herauszu-

stellen. Wie in der nachfolgenden Abbildung dargestellt sind dabei neben zusätzlichen und besseren Radwegen vor allem auch ein besseres ÖPNV-Angebot und Echtzeitdatenverfügbarkeit von hoher Bedeutung.

Abbildung 38: Bewertung relevanter Entwicklungsaspekte durch Schülerinnen und Schüler



Quelle: IGES 2021.

SWOT-Beteiligung der Ämter und amtsfreie Kommunen (Februar/März 2022)

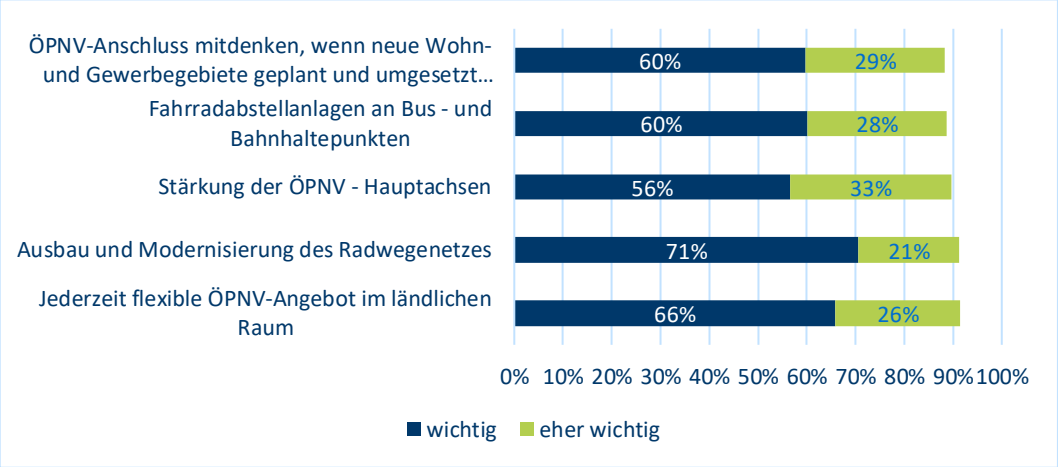
Im Anschluss an die räumlich differenzierte Zusammenführung der Analyseergebnisse in Form einer SWOT-Analyse (Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken) wurden den Ämtern und amtsfreien Kommunen die jeweiligen Steckbriefe für Anmerkungen, Korrekturen und Ergänzungen zur Verfügung gestellt. Insgesamt gab es einen Rücklauf aus sieben der 17 Kommunen/Ämter.

2. Bürger-Online-Beteiligung (März/April 2022)

Als Teil der Maßnahmenentwicklung wurde von Mitte März bis Anfang April 2022 eine zweite Online-Bürgerbeteiligung durchgeführt. Im Rahmen der Befragung erhielten die insgesamt 377 Teilnehmenden einen Überblick über die vorgesehenen Maßnahmenansätze sowie die Möglichkeit die Maßnahmen aus der persönlichen Sicht zu bewerten. Bis zu drei Maßnahmen konnten dabei besonders priorisiert und Handlungsbedarfe verortet werden.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die TOP-5 der durch die Teilnehmenden als am wichtigsten bewerteten Maßnahmen. Dabei wird deutlich, dass vor allem Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV sowie des Radverkehrs eine hohe Priorität eingeräumt wird.

Abbildung 39: TOP-5 der am wichtigsten Bewerteten Maßnahmenansätze im Rahmen der 2. Bürger-Online-Beteiligung



Quelle: IGES 2021.

Planungsworks (Mai 2022)

Im Mai 2022 fanden insgesamt drei regionale und themen-spezifische Planungsworkshops statt:

- Planungsworkshop ÖPNV (Handlungsbedarfe und Lösungsansätze zur Stärkung von Hauptachsen und flexibler Flächenerschließung), 12. Mai 2022, Storkow (Mark), XX Teilnehmende
- Planungsworkshop Radverkehr (Handlungsbedarfe und Lösungsansätze zur Verbesserung des Radwegenetzes und verknüpfender Infrastrukturen), 17. Mai 2022, Müllrose, XX Teilnehmende
- Planungsworkshop Versorgungs- und alternative Mobilität (Handlungsbedarfe und Lösungsansätze zur Sicherstellung der Versorgung sowie zur sinnvollen Ergänzung des ÖPNV), 17. Mai 2022, Briesen, XX Teilnehmende

Im Rahmen der Workshops wurden aufbauend auf den Erkenntnissen der Analysen sowie der vorherigen Beteiligungsformate Handlungsbedarfe konkretisiert und (teils regional-differenzierte) Lösungsansätze diskutiert.

2.6 Zusammenfassung bestehender Handlungsbedarfe (SWOT-Analyse)

Zum Abschluss der Bestandsaufnahme wurden die im Rahmen der fachlichen Analysen sowie der Beteiligungsformate gewonnenen Erkenntnisse in einer SWOT-Analyse zusammengeführt. Stärken und Schwächen fokussieren dabei auf die Betrachtung der Ausgangssituation, während bei Chancen und Risiken die Ausgangssituation mit bestehenden Entwicklungstrends (z.B. Demographie, Motorisierung) zur einer perspektivischen Betrachtung bis maximal 2030 zusammengeführt wurden.

Die Zusammenstellung der Ergebnisse erfolgt räumlich differenziert auf der Ebene der Ämter und amtsfreien Kommunen. Die auf diesem Weg entwickelten Steckbriefe wurden den Ämtern und amtsfreien Kommunen zur Verifizierung zur Verfügung gestellt. Die finalen Steckbriefe, die in Anlage 1 bereitgestellt werden, bildeten eine wesentliche Grundlage zur Ableitung der besonders relevanten Handlungsbedarfe, zur Zusammenfassung von Handlungsfeldern sowie zur Entwicklung geeigneter Lösungsansätze.

In der nachfolgenden Abbildung werden die identifizierten wesentlichen Handlungsbedarfe im Hinblick auf die einzelnen Verkehrsmittel zusammengefasst.

Abbildung 40: Zusammenfassung der wesentlichen Handlungsbedarfe

ÖPNV

- Besseres Angebot zwischen zentralen Orten
- Bessere Flächenerschließung (zeitlich und räumlich)
- Spezifische Angebote für Versorgungs- und Freizeitmobilität
- Anbindung von Tourismus- und Gewerbestandorten
- Barrierefreiheit Infrastrukturen und Informationen
- Förderung von Verkehrsmittelverknüpfung (z.B. Mobilitätsstationen)

Rad- und Fußverkehr

- Ausbau und Modernisierung Radwegenetz
- Anbindung von Tourismus- und Gewerbestandorten
- Förderung von Verkehrsmittelverknüpfung (z.B. Radabstellanlagen)
- Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Barrierefreie Fuß- und Radwege
- Informationsangebote zum Fuß- und Radverkehr
- Planung Wanderwege

Mobilitätsalternativen als Ergänzung zum Umweltverbund

- Sharingangebote (Autos und Fahrräder/E-Bikes/Lastenräder)
- Fahrdienste (Konventionell und autonom)
- Mitfahrangebote
- Mobile Versorgungsangebote

Motorisierter Verkehr

- Qualität/Zustand Straßeninfrastruktur
- Verringerung Parkdruck und Parksuchverkehre
- Förderung alternativer Antriebe
- Verkehrsberuhigung/-vermeidung
- Nachhaltigkeit kommunaler und betrieblicher Flotten
- Bündelung Schwerverkehr auf geeigneten Trassen (Straße, Wasserwege)
- Organisation Lieferverkehre

Weitere Handlungsbedarfe

- Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement (Informationen und Anreize für nachhaltigere Mobilität
- Drittnutzer-/Nutznießer-Finanzierung
- Integrierte Planung: Prozesse und Zuständigkeiten

Quelle: IGES 2022.

Die Handlungsbedarfe bilden die Grundlage für die Ableitung geeigneter Maßnahmenansätze und die Bündelung in Handlungsfeldern im nachfolgenden Abschnitt.

3. Handlungskonzept LOSmobil2030

Im nachfolgenden Abschnitt wird aufbauend auf der Bestandsanalyse und möglichen Entwicklungstendenzen ein Handlungskonzept für die Mobilitätsentwicklung im Landkreis Oder-Spree mit dem Zielhorizont 2030 abgeleitet. Dies beinhaltet die Entwicklung strategischer Leitlinien, Handlungsfelder und konkreter Maßnahmenansätze sowie das Herausstellen potenzieller Leitprojekte.

3.1 Strategisches Leitbild

Auf Basis des Strategieworkshops mit wichtigen Stakeholdern, der Einbindung der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der ersten Online-Beteiligung sowie unter Berücksichtigung relevanter politischer und planerischer Vorgaben wurden vier zentrale Leitziele für die Mobilitätsentwicklung bis zum Jahr 2030 identifiziert.

Stärkung des ÖPNV und Ergänzung durch alternative Mobilitätsangebote

Das Leitziel fokussiert auf die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes auf Straßen und Schienen. Die Hauptachsen zwischen zentralen Orten als auch vor allem die Anbindung disperser Siedlungsstrukturen, Gewerbe- und Tourismusschwerpunkte soll, auch durch den Einsatz neuer flexibler Angebote, nachhaltig verbessert werden. Durch die Steigerung der Attraktivität des Angebotes soll eine geeignete Alternative zur Dominanz des MIV geschaffen werden.

Attraktive Radinfrastruktur ausbauen als Alternative zum MIV

Schon heute wird das Fahrrad überdurchschnittlich im Landkreis genutzt. Es bestehen jedoch weiterhin weitreichende Potenziale zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs sowie zur Verknüpfung mit dem ÖPNV. Das Leitziel strebt daher einen weiteren Ausbau von Radwegen und anderen relevanten Infrastrukturen wie z.B. Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltepunkten an. Zusammen mit einem verbesserten Informationsangebot soll dadurch die Attraktivität des Radverkehrs und des Umweltverbundes sowohl im Alltag als auch im Tourismus weiter gesteigert werden.

Mobilität und Erreichbarkeit im ländlichen Raum sicherstellen

Die Analyse zeigt vor allem in ländlichen Teilen des Landkreises Defizite bei der Erreichbarkeit. Dies betrifft sowohl die Versorgung als auch Arbeits- und Freizeitverkehre. Vor allem immobile Bevölkerungsgruppen wie Kinder, Jugendliche, Senioren und andere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind auf gute Alternativen zum MIV angewiesen. Auch vor dem Hintergrund des Wachstums immobiler Bevölkerungsgruppen und dem weiteren Rückzug von Versorgungsinfrastrukturen aus der Fläche ist ein wichtiges Leitziel die Mobilität, Erreichbarkeit und Versorgung durch geeignete Mobilitäts- und Versorgungsangebote nachhaltig zu verbessern.

Bedarfsorientierte und barrierefreie Mobilität für alle Zielgruppen

Das vierte Leitziel fokussiert darauf, dass bei der (Weiter-) Entwicklung von Mobilitätsangeboten im Landkreis die Anforderungen und Bedürfnisse aller Zielgruppen

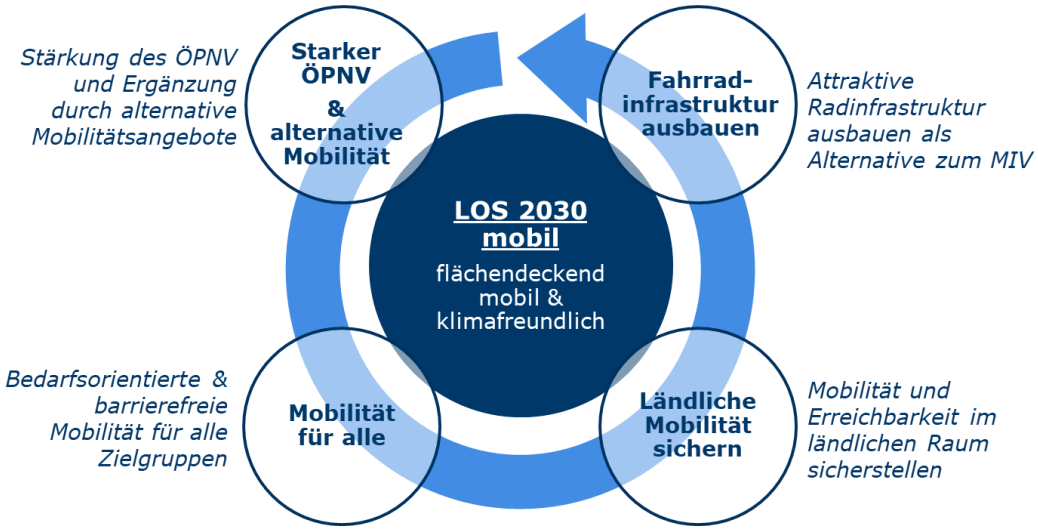
mitgedacht werden müssen. Ob Wege zur Arbeit, zum Arzt, zur Schule oder zu einem Konzert – um gegenüber dem MIV konkurrenzfähig zu sein, muss der Umweltverbund Angebote für alle Menschen und nahezu alle Lebenssituationen bereitstellen. Sowohl der Zugang, die Nutzung als auch der Übergang zwischen Mobilitätsangeboten müssen in Zukunft für alle Nutzer barrierefrei möglich sein.

LOS2030mobil – flächendeckend mobil und klimafreundlich

Zusammen setzen die vier Leitziele vor allem auf eine weitere aktive Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes. ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie geeignete Ergänzungen durch Mobilitätsangebote wie Sharing von Fahrzeugen und Wegen sollen zukünftig in allen Teilen des Landkreises und für alle Zielgruppen eine echte Alternative zum MIV darstellen. Und überall dort, wo der motorisierte Verkehr weiterhin von hoher Bedeutung ist (z.B. im Schwerverkehr), soll z.B. durch Bündelung und alternative Antriebe eine möglichst nachhaltige Abwicklung sichergestellt werden. Übergeordnetes Ziel ist entsprechend ein flächendeckend mobiler und klimafreundlicher Landkreis Oder-Spree.

Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die strategischen Leitlinien, die eine wichtige Basis für die Maßnahmenentwicklung bilden.

Abbildung 41: Strategische Leitlinien für Maßnahmenentwicklung



3.2 Handlungsfelder

Ausgehend von den identifizierten wesentlichen Handlungsbedarfen wurden insgesamt neun Handlungsfelder zur Umsetzung des Strategischen Leitbildes abgeleitet. Die Handlungsfelder berücksichtigen neben den jeweils relevanten Verkehrsmitteln auch deren Zusammenspiel bei unterschiedlichen Wegezwecken sowie vor allem auch die Bedürfnisse unterschiedlicher Zielgruppen (z.B. Kinder/Jugendliche, Berufstätige, Familien, Senioren, Unternehmen) im Landkreis.

Abbildung 42: Übersicht über die Handlungsfelder

Quelle: IGES 2022.

Die Handlungsbedarfe und Handlungsfelder bilden die Grundlage für die im nachfolgenden Abschnitt abgeleiteten Maßnahmenansätze.

3.3 Maßnahmenkatalog

Im Hinblick auf die Handlungsbedarfe wurde im Sinne der strategischen Leitlinien ein breites Maßnahmenset identifiziert und den Handlungsfeldern zugeordnet. In die Entwicklung des Maßnahmenkataloges sind sowohl die im Laufe der Erarbeitung benannten Hinweise und Handlungsbedarfe von Kommunen, relevanten Akteuren sowie Bürgerinnen und Bürgern eingeflossen als auch die aus fachplanerischer Sicht sinnvollen und erforderlichen Maßnahmen zur Sicherstellung einer ganzheitlichen und nutzernahen Mobilität der Zukunft.

In der nachfolgenden Tabelle wird eine Übersicht über die insgesamt 40 Maßnahmen und deren Zuordnung zu den Handlungsfeldern gegeben. Dabei ist grundlegend zu beachten, dass die entwickelten Maßnahmen für mehr als ein Handlungsfeld von Relevanz sein können.

Tabelle 6: Übersicht über das Maßnahmenset

[ÖPNV] Stärkung des ÖPNV-Angebotes	
ÖPNV1	Stärkung der ÖPNV-Hauptachsen
ÖPNV2	Flächenerschließung durch flexible On-Demand-/Bedarfs-Verkehre
ÖPNV3	Stärkung des ÖPNV-Angebotes an Wochenenden und in den Ferien
ÖPNV4	Sicherstellung Barrierefreiheit im ÖPNV
ÖPNV5	Abstimmung zwischen Bauleit- und Mobilitätsplanung
[AlMo] Alternative Mobilitätsangebote	
AlMo1	Regionale/lokale Carsharing-Angebote
AlMo2	Regionales Radverleihsystem (LOS! Fahr´Rad)
AlMo3	Mobilitätsplattform mit Mitfahrbörse
AlMo4	Autonome Fahrdienste (ÖPNV/On-Demand-Verkehr/Ride-Pooling)
[imod] Unterstützung intermodaler Wegeketten	
imod1	Mobilitätsstationen an SPNV/ÖPNV-Knotenpunkten
imod2	Klimakonto
imod3	Informationsangebote zur Förderung intermodaler barrierefreier Wegeketten
imod4	Mobilitätstag
[FuRa] Förderung von Fuß- und Radverkehr	
FuRa1	Steigerung der Qualität des Radwegenetzes
FuRa2	Potenziale für Radschnellwege
FuRa3	Fahrradabstellanlagen an SPNV/ÖPNV-Stationen
FuRa4	Fahrradnetzplan LOS
FuRa5	Barrierefreie Fußwege
[MoVe] Mobilität und Versorgung	
MoVe1	Mobilitätsangebote zur Versorgungssicherung
MoVe2	Mobile Versorgungsangebote
MoVe3	Lastenräder-Verleih für Senioren, Familien etc.
MoVe4	Angebote für Freizeitmobilität (z.B. zu Kultur- und Tanzveranstaltungen etc.)
[Tou] Mobilität und Tourismus	
Tou1	ÖPNV-Anbindung touristischer Hotspots
Tou2	Fahrradmitnahme im ÖPNV
Tou3	Gästekarte
Tou4	Ausbau Wanderwegenetz
Tou5	Wasserwanderwege
[MIV] Management des motorisierten Verkehrs	
MIV1	Sanierung und Ausbau der Straßeninfrastruktur
MIV2	Ausbau der Ladeinfrastruktur
MIV3	Einfach elektrisch – Beratungsangebot zur E-Mobilität
MIV4	Förderung von Verkehrsberuhigung und Verkehrsvermeidung
MIV5	Clever Parken – Digitales Parkraummanagement
[Log] Güterverkehr und Logistik	
Log1	ÖPNV- und Radverkehrsanbindung von Gewerbestandorten
Log2	Bündelung des Schwerlastverkehrs – Ausweichverkehre vermeiden
Log3	Güterverkehr auf Wasserstraßen
Log4	Nachhaltige Stadtlogistik: Lastenrad und Micro-Hub
[MoMa] Mobilitätsmanagement und Stadtplanung	
MoMa1	Weiterentwicklung kommunaler Flotten
MoMa2	Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements
MoMa3	Mobilitätsmanagement für Neubürger(innen) und Familien/Senioren
MoMa4	Sicherung personeller Ressourcen und Zuständigkeit in der Kreisverwaltung

Quelle: IGES 2022.

Nachfolgend wird das abgeleitete Maßnahmenset in einer detaillierten Übersicht aufgelistet (Maßnahmenkatalog). Dies umfasst eine Kurzbeschreibung der Maßnahmen sowie Hinweise zur zeitlichen und finanziellen Umsetzbarkeit sowie der Maßnahmenwirkung.

Folgende Abkürzungen werden innerhalb des Maßnahmenkataloges verwendet:

Abkürzung	**Erläuterung**
Umsetzungshorizont	
K	Kurzfristiger Zeithorizont (bis 1 Jahr)
M	Mittelfristiger Zeithorizont (1 – 5 Jahre)
L	Langfristiger Zeithorizont (ab 5 Jahre)

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungshorizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
[ÖPNV] Stärkung des ÖPNV-Angebotes								
ÖPNV1	Stärkung der ÖPNV-Hauptachsen	**Hintergrund:** Hochwertiges ÖPNV-Angebot an Schultagen, Ferien und Wochenenden derzeit nicht zwischen allen Mittel-/Oberzentren im Landkreis sowie zu Mittel-/Oberzentren in angrenzenden Landkreisen sichergestellt **Ansatz**: Aufwertung des ÖPNV-Angebotes auf der Straße bzw. der Schiene auf relevanten Relationen **Ziele**: Verlässliches hochwertiges Angebot; Erreichbarkeitssicherung im Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr; ÖPNV als Alternative zur MIV-Nutzung **Maßnahmenbestandteile**: Einheitliche Bedienungsstandards, Angebotsverdichtungen (vor allem Ferien und Wochenenden), Umstellung auf Takt-Verkehr (ggf. PlusBus), ggf. Linienanpassungen, Anschlusssicherung an Knotenpunkten **Räumliche Umsetzung (Empfehlung)**: Fürstenwalde – Beeskow, Beeskow – Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde –		X		**Kostenabschätzung:** Bestellung von SPNV/ÖPNV-Verkehren inkl. Fahrer, Fahrzeug und Betriebskosten (Kosten variieren stark je nach Linienverlauf, Bedienungsstandards, Fahrzeugstandards und Betriebszeiten) **Finanzierungsinstrumente**: Mittel des Landkreises (ÖPNV-Grundfinanzierung gem. ÖPNV-Gesetz), weitere Finanzierungsoptionen prüfen unter Einbeziehung von Kommunen, Tourismusverbänden, ggf. benachbarte Landkreise/Länder etc.; Ggf. Beantragung von Fördermitteln **Fördermöglichkeiten (Auswahl)**: Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (Rili ÖPNV-Invest)	Landkreis, Kommunen, Verkehrsunternehmen, VBB	Sicherung bestehender ÖPNV-Nachfrage und Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste im Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungshorizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Müncheberg - Seelow, Fürstenwalde – Tesla – Königs Wusterhausen, Erkner – (Woltersdorf – Rahnsdorf - Schöneiche) – Neuenhagen/Hoppegarten, Erkner – Schönefeld/BER, Erkner – Königs Wusterhausen **Kombinationsmöglichkeiten**: ÖPNV3, ÖPNV4, ÖPNV5						
ÖPNV2	Flächenerschließung durch flexible On-Demand-/Bedarfs-Verkehre	**Hintergrund:** Schülerverkehr dominiert Flächenerschließung, andere Mobilitätsbedürfnisse können durch bestehendes zumeist linien- und fahrplangebundenes Angebot nicht befriedigt werden **Ansatz**: Weiterentwicklung, Stärkung und Ausbau zeitlich und räumlich flexibler Bedarfsverkehre **Ziele**: Anbindung von Räumen mit geringer Nachfragedichte an Versorgungszentren und ÖPNV-Knotenpunkte verbessern **Maßnahmenbestandteile**: Prüfung, Konzeption und Einführung von Rufbusbedienung im Flächenbetrieb (On-Demand-Verkehre) in wei-		X	X	**Kosten:** Bestellung von ÖPNV- oder Mietwagen-Verkehren inkl. Fahrer, Fahrzeuge, Buchungssoftware/-hotline, ggf. Kosten für Umrüstung bestehender Fahrzeuge auf autonomen Betrieb, Betriebskosten **Finanzierung**: Mittel des Landkreises (ÖPNV-Grundfinanzierung gem. ÖPNV-Gesetz), weitere Finanzierungsoptionen prüfen unter Einbeziehung von Kommunen, Tourismusverbänden, ggf. benachbarte Landkreise/Länder etc.; Ggf. Beantragung von Fördermitteln **Fördermöglichkeiten (Auswahl):**	Landkreis, Kommunen, Verkehrsunternehmen, ggf. weitere Stakeholder	Verbesserung der Erreichbarkeit in nachfrage-schwachen Räumen und Zeiten (Versorgungs-, Berufs- und Freizeitverkehr), Förderung der ÖPNV-Nutzung

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		teren Regionen des Landkreises; Evaluation der Umsetzung des On-Demand-Verkehrs in Storkow und Ableitung übertragbarer Aspekte; Weiterentwicklung Buchungsmöglichkeiten; Prüfung von Einsatzmöglichkeiten autonomer Fahrzeuge (z.B. durch Umrüstung bestehender Fahrzeuge) **Räumliche Umsetzung (Empfehlung)**: Korridor1: Süden von Storkow (Mark) und Gemeinde Tauche (Anbindung an Versorgung und SPNV in Wendisch-Rietz, Lindenberg (Mark), Buckow (bei Beeskow) und Beeskow) Korridor2: Stadt Friedland (Anbindung an Beeskow, Friedland und Lieberose sowie weitere RB36-Halte, ggf. Erweiterung Bürgerbus Lieberose) Korridor3: Amt Neuzelle und südliches Schlaubetal (Anbindung nach Eisenhüttenstadt, Neuzelle und ggf. Guben sowie weitere SPNV-Haltepunkte) Korridor4: Nördöstlicher Teil des Amtes Schlaubetal und Amt Brieskow-Finkenherd (Anbindung nach Müllrose, Eisenhüttenstadt und Frankfurt				Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest); Innovative Mobilitätsangebote (Rili InnoMob)		

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Förder-möglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		(Oder) sowie weitere SPNV-Halte-punkte) Korridor5: Nordwestlicher Teil des Amtes Schlaubetal und östlicher Teil der Gemeinde Rietz-Neuendorf (An-bindung an Beeskow und Müllrose so-wie ggf. Briesen (Mark) und weitere SPNV-Haltepunkte) Korridor6: Gemeinde Steinhöfel und ggf. Teile der Gemeinde Briesen (Mark) (Anbindung an Fürstenwalde, Heinersdorf, Müncheberg, Briesen (Mark) Korridor7: Gemeinden Spreenhagen und Rauen sowie ggf. Hangelsberg (Anbindung nach Fürstenwalde, Stor-kow (Mark), Grünheide (Mark)) **Kombinationsmöglichkeiten**: ÖPNV1, ÖPNV3, AlMo4, MoVe1						
ÖPNV3	Stärkung des ÖPNV-Angebotes an Wo-chenenden und in den Ferien	**Hintergrund:** An Wochenenden und in den Ferien bricht der Angebotsumfang in ländli-chen Teilen des Landkreises deutlich ein. Vor allem an Wochenenden wer-den viele Orte gar nicht angebunden. Auf zentralen Achsen fehlen z.T. Abendfahrten z.B. zur Wahrnehmung von Kulturveranstaltungen.		X		**Kosten:** Bestellung von ÖPNV- oder Mietwagen-Verkehren inkl. Fahrer, Fahrzeuge, Buchungs-software/-hotline, ggf. Kosten für Umrüstung bestehender Fahrzeuge auf autonomen Be-trieb, Betriebskosten **Finanzierung**:	Landkreis, Kommunen, Verkehrsun-ternehmen, ggf. weitere Stakeholder	Verbesserte Erreichbar-keit ländlicher Räume mit dem ÖPNV, Stär-kere ÖPNV-Nutzung an Wochenenden, Ferien und Tagesrandzeiten

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Ansatz: Angebotsaufwertung, Einsatz flexibler Bedarfsverkehre **Ziele**: Sicherstellung einer kreisweiten ÖPNV-Erschließung auch an Wochenenden, in den Ferien und in Tagesrandzeiten **Maßnahmenbestandteile:** Prüfung, Konzeption und Umsetzung eines bedarfsabhängigen Mindestbedienangebotes in ländlichen Räumen z.B. durch Einsatz von On-Demand-Verkehren, Prüfung zusätzlicher (ggf. bedarfsabhängiger) Abendfahrten auf zentralen Achsen **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Mindestbedienung in ländlichen Räumen: vgl. Maßnahme ÖPNV2, zusätzliche Abendfahrten: z.B. Fürstenwalde – Beeskow, Beeskow – Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde – Storkow, Erkner – Spreenhagen – Fürstenwalde; Beeskow – Friedland, Schöneiche – Woltersdorf - Erkner **Kombinationsmöglichkeiten**: ÖPNV1, ÖPNV2, AlMo4, MoVe1				Mittel des Landkreises bzw. ÖPNV-Mittel Land/Bund, weitere Finanzierungsoptionen prüfen unter Einbeziehung von Kommunen, Tourismusverbänden, ggf. benachbarte Landkreise/Länder etc.; Ggf. Beantragung von Fördermitteln **Fördermöglichkeiten (Auswahl):** Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest); Innovative Mobilitätsangebote (Rili InnoMob)		

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungshorizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
ÖPNV4	Sicherstellung Barrierefreiheit im ÖPNV	**Hintergrund:** Barrierefreiheit im ÖPNV (Fahrzeuge, Haltestellen, Informationen) nicht überall im Landkreis sichergestellt **Ansatz:** Barrierefreie Gestaltung von Infrastrukturen und Informationsangeboten **Ziel:** Sicherstellung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV für alle Nutzergruppen **Maßnahmenbestandteile:** Konsequente Umsetzung einer barrierefreien Gestaltung von Haltestellen min. gem. den Vorgaben des aktuellen Nahverkehrsplans, Abbau von Angsträumen, konsequente Umstellung auf barrierefreie Fahrzeuge bei allen Ersatz- oder Neubeschaffungen, Bereitstellung barrierefreier Informationen an allen Haltestellen und digitaler Echtzeitinformationen an Hauptachsen (2-Sinne-Prinzip), Mobilitätstrainings für Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):**	X	X	X	**Kosten:** Regelmäßige Überprüfung der Haltestellen, Investitions- und Baukosten für Umbau von Haltestellen, Fahrzeugbeschaffung, Aufbau und Anbindung eines Echtzeitinformationssystems inkl. Fahrzeugtechnik, Konzeption und Durchführung von Mobilitätstrainings **Finanzierung**: Mittel der Kommunen (Baulastträger Haltestellen), Mittel des Landkreises bzw. ÖPNV-Mittel Land/Bund (Förderungen Haltestellen, Fahrzeuge etc.), ggf. weitere Finanzierungsoptionen prüfen; Ggf. Beantragung von Fördermitteln **Fördermöglichkeiten (Auswahl):** Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest)	Landkreis, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Interessenvertreter	Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch Abbau von Nutzungsbarrieren

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Ertüchtigung Haltestelleninfrastruktur im gesamten Landkreis gem. Priorisierungslogik des Nahverkehrsplans, Abbau von Angsträumen an SPNV-Haltepunkten, Mobilitätstrainings in zentralen und ländlichen Orten **Kombinationsmöglichkeiten**: ÖPNV1, ÖPNV2, imod2, ÖPNV3, MoVe1, MoVe2, Tou1, Tou2, MoMa3						
ÖPNV5	Sicherstellung der Abstimmung zwischen Bauleit- und Mobilitätsplanung	**Hintergrund:** Teilweise bestehend Einschränkungen der ÖPNV-Erschließung durch bauliche Gestaltung von Neubaugebieten (z.B. Dimensionierung Straßenquerschnitte und Kreuzungen) **Ansatz:** Verzahnung von kommunaler Bauleitplanung und kreislicher ÖPNV-Planung zur frühzeitigen Angebotsplanung/-entwicklung **Ziel:** Sicherstellung der Erschließung von Neubaugebieten (Wohnen, Gewerbe, Versorgung etc.) durch den ÖPNV **Maßnahmenbestandteile:** Entwicklung und Implementierung einer geeigneten Prozessstruktur zur Sicherstellung des Informationsflusses	X	X	X	**Kosten:** Personalkosten **Finanzierung**: Mittel des Landkreises und der Kommunen	Landkreis, Kommunen, ggf. Verkehrsunternehmen	Sicherstellung der ÖPNV-Erschließung von Neubaugebieten, Förderung der ÖPNV-Nutzung als Alternative zum MIV

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		zwischen kommunaler Bauleit- und kreislicher ÖPNV-Planung; Wiedereinrichtung der sog. Sperrkommission für die Koordinierung und Abstimmung von Baumaßnahmen an der Verkehrsinfrastruktur **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Gesamter Landkreis **Kombinationsmöglichkeiten**: ÖPNV1, ÖPNV2, ÖPNV3, ÖPNV4						
[AlMo] Alternative Mobilitätsangebote								
AlMo1	Regionale/lokale Carsharing-Angebote	**Hintergrund:** Zahlreiche Haushalte (vor allem ländlichen Gebieten) verfügen über 2 oder mehr Pkw. Carsharing für gelegentliche Fahrten und als Anschlussmobilität zum ÖPNV kann zur Reduzierung der Pkw-Dichte und Nutzung beitragen. **Ansatz**: Aufbau eines regionalen, stationsbasierten E-Car-Sharing-Systems; ggf. Verknüpfung mit ehrenamtlichem Fahrdienst **Ziel**: Förderung von Alternativen zum privaten Pkw sowie intermodaler Wegeketten		X	X	**Kosten:** Beschaffungs-/Investitionskosten: Fahrzeuge (Leasing oder Kauf), Ladeinfrastruktur, Carport, Schlüsseltresor und sonstige Infrastrukturen Betriebskosten: Versicherung, Service/Wartung, Carsharing-Technik, Wartung der Ladesäule, Lizenz/Miete der Buchungssoftware Weitere Kosten: Fahrpersonal (nur bei Fahrdienst), Disposition (z.B. per Hotline), Fahrzeugpflege, Marketing etc. **Finanzierung:**	Landkreis (Initiator), Kommunen, Vereine, private Carsharing-Unternehmen, Carsharing-Netzwerke sowie Sponsoren	Reduzierung der Motorisierung, Förderung intermodaler Wegeketten

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Maßnahmenbestandteile: Regionale Bedarfsanalyse (z.B. Befragung); Prüfung guter Carsharing-Ansätze (z.B. Dorf-/Nachbarschaftsauto, Öffnung kommunaler oder privater Fuhrparks) auf Übertragbarkeit; Konzeptentwicklung (Stationen an Verkehrsknoten, Mobilitätsstationen und in zentralen Ortslagen); Auswahl geeignetes Betreibermodell (kommunal, vereinsbasiert, unternehmerisch oder Kooperation) und Geschäftsmodell (Stationsbindung, Zeit- oder Entfernungstarif); Akquise von Kooperationspartnern (Kommunen, Autohäuser, Stadtwerke etc.); Ausschreibung und Beschaffung (Fahrzeugleasing, Versicherung, Buchungs- und Abrechnungsplattform) **Empfehlung zur räumlichen Umsetzung:** Start in den Mittelzentren und ausgewählten touristischen Schwerpunkten sowie angrenzenden Ortsteilen/Gemeinden **Kombinationsmöglichkeiten:** imod1, imod3, imod4, MIV2, MoMa1, MoMa2				Nutzerfinanzierung (Vereinsbeitrag, Nutzungspauschale pro Jahr oder Fahrt, Nutzungsentgelt pro Zeiteinheit oder Kilometer), kommunale Haushalte, Förderprogramme, Spenden und Werbung/Sponsoring; Ggf. Einbindung touristischer Leistungserbringer; Ggf. Beantragung von Fördermitteln **Fördermöglichkeiten (Auswahl):** Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie" (BMU); Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (BMVI) Förderrichtlinie Elektromobilität (BMVI); Innovative Mobilitätsangebote (Rili InnoMob)		

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungshorizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
AlMo2	Regionales Radverleihsystem (LOS! Fahr´Rad)	**Hintergrund:** Fahrradnutzung auf alltäglichen und touristischen Wege kann durch einheitliche Bereitstellung von Leihrädern gestärkt werden; bislang kein einheitliches Angebot im Landkreis **Ansatz**: Aufbau eines regionalen, (stationsbasierten) Radverleihsystems **Ziel**: Förderung klimafreundlicher Mobilitätsangebote und intermodaler Wegeketten **Maßnahmenbestandteile**: Konzeptentwicklung für alltägliche und touristische Wege (stationsbasiert inkl. Einwegfahrten); Auswahl Geschäfts- und Betreibermodell (privat/kommunal); Aufbau von Stationsnetz z.B. in Innenstädten, an Bahnhöfen und an touristischen Hotspots; Bereitstellung digitaler Zugangsplattform, Bedarfsgerechte Bereitstellung konventioneller Fahrräder (ggf. Nutzung von Fundrädern), Pedelecs und Lastenräder; Aufsetzen auf/Integration von bereits bestehenden Ange-		X	X	**Kosten:** Konzeption; Bau- und Investitionskosten für Stationen; Beschaffung von Fahrrädern, Buchungs- und Abrechnungsplattform; Kosten für Betrieb und Wartung **Finanzierung:** Mittel des Landkreises; Mittel der Kommunen; Einnahmen aus Nutzungsgebühren und Werbung; Ggf. Einbindung touristischer Leistungserbringer; Ggf. Beantragung von Fördermitteln **Fördermöglichkeiten (Auswahl):** Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie" (BMU); Innovative Mobilitätsangebote (Rili InnoMob)	Landkreis, Kommunen, Systemanbieter/Betreiber, ggf. VBB	Förderung der Fahrradnutzung, Förderung intermodaler Wegeketten, Förderung des Umweltverbundes

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		boten; Einbindung von lokalen Servicepartnern (z.B. Fahrradläden); Vermarktung **Empfehlung zur räumlichen Umsetzung:** Freizeit- und Tourismusschwerpunkte, Innenstädte und Verkehrsknoten in Mittelzentren und Grundfunktionalen Schwerpunkten, Mobilitätsstationen **Kombinationsmöglichkeiten**: imod1, imod3, imod4, FuRa1, FuRa3, FuRa4						
AlMo3	Mobilitätsplattform mit Mitfahrbörse	**Hintergrund:** Derzeit erfolgt i.d.R. keine Verkehrsmittelübergreifende Informationsbereitstellung zu Mobilitätsangeboten, Mitfahrangebote beschränken sich zumeist auf enge soziale Kontakte **Ansatz**: Einführung einer Mobilitätsplattform in Form einer Website und App **Ziel**: Bündelung von Informationen sowie Vermittlung und Vernetzung von Fahrtangeboten (u.a. ÖPNV, Fahrdienste, private und gewerbliche Mitfahrangebote, Taxi)		X		**Kosten**: Konzeptentwicklung, Anschaffungs-/Entwicklungskosten, Betrieb und Wartung (ggf. durch externen Dienstleister) **Finanzierung**: Mittel des Landkreises, Kooperationen mit Kommunen und Mobilitätsanbietern	Landkreis, Kommunen Plattformentwickler/-betreiber, Verkehrsunternehmen	Förderung intermodaler Wegeketten, Teilen von Fahrten, Reduzierung MIV-Verkehr

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Maßnahmenbestandteile: Definition von Anforderungen und Schnittstellen des Portals (u.a. zu berücksichtigende Verkehrsträger und Anbieter, Art und Umfang der Information, Umfang von Buchung und Vermittlung der Fahrtangebote), Akquise von Kooperationspartnern, Ausschreibung und IT-Entwicklung, Betrieb und Wartung, Marketing **Kombinationsmöglichkeiten**: ÖPNV1, ÖPNV2, ÖPNV3, ÖPNV4, AlMo1, AlMo2, AlMo4, imod1, imod3, FuRa3, MoVe1, MoVe3, MoVe4, Tou1, MIV2, MIV5, Log1, MoMa3						
AlMo4	Autonome Fahrdienste (ÖPNV/On-Demand-Verkehr/Ride-Pooling)	**Hintergrund:** Vor allem in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten begrenzen hohe Kosten und die Verfügbarkeit von Fahrpersonal die Möglichkeiten von Angebotsausweitungen im ÖPNV. **Ansatz**: Erprobung autonomer Fahrdienste **Ziel**: Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots und Verbesserung der Feinerschließung im Sinne der Daseinsvorsorge. Mögliche Einsatzfelder:		X	X	**Kosten:** Antragsverfahren Forschungsvorhaben (Personalmittel), Konzeptentwicklung, Beschaffung oder Umrüstung von Fahrzeugen, ggf. technische Vorbereitungen an der Strecke, Zulassungsverfahren, Marketing **Finanzierung:** Über Fördermittel **Fördermöglichkeiten (Auswahl):**	Landkreis, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Fahrzeughersteller bzw. Umrüster	Kostensenkung im ÖPNV, Flexibilisierung und Stärkung des ÖPNV-Angebots, Förderung der ÖPNV-Nutzung

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Förder-möglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		▪ Zubringer zu bestehenden ÖPNV- und SPNV-Hauptverkehrsachsen ▪ Letzte Meile z. B. zwischen Bahnhof, Stadtkern und Gewerbegebiet ▪ Anbindung ländlicher Räume an Versorgungsstandorte ▪ Ersatz defizitärer Bestandsstrecken im ÖPNV ▪ Innere Erschließung, z. B. in Stadtkernbereichen **Maßnahmenbestandteile**: Initiierung eines Forschungs- und Pilotprojektes in Kooperation mit lokalen Verkehrsunternehmen und dem VBB, Identifikation potenzieller Einsatzbereiche und konkreter Strecken, Integration in bestehendes ÖPNV-Angebot, sofern möglich Nutzung bestehender Kleinbusse mit Zusatztechnik **Räumliche Umsetzung (Empfehlung)**:				Innovative Mobilitätsangebote (Rili InnoMob)		

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Ländliche Bereiche im Umland der Mittelzentren bzw. der Grundfunktionalen Schwerpunkte **Kombinationsmöglichkeiten**: ÖPNV2, ÖPNV3, imod1, imod4, MoVe1, MoVe4, Tou1, Log1						
[imod] Unterstützung intermodaler Wegeketten								
imod1	Mobilitätsstationen an SPNV/ÖPNV-Knotenpunkten	**Hintergrund:** Intermodale Wegeketten verlangen nach möglichst barrierefreien und komfortablen Verknüpfungsinfrastrukturen; Voraussetzungen dafür an zahlreichen SPNV/ÖPNV-Knoten im Landkreis noch nicht erfüllt **Ansatz**: Initiierung eines landkreisweiten vernetzten Systems von Mobilitätsstationen als barrierefreie Zugangspunkte zur öffentlichen Mobilität **Ziele**: Bündelung von Verkehrs- und Mobilitätsangeboten (u.a. Bus, Bahn, Sharing-Angebote, Individualverkehr) Abbau von Zugangs- und Nutzungsbarrieren, Förderung der Verkehrsträgerverknüpfung und intermodaler Wegeketten, Stärkung des Umweltverbunds	X	X	X	**Kosten:** Konzeptentwicklung: ca. 20.000 EUR Investitionskosten: ca. 20.000 – 60.000 EUR/Station (je nach Bestandteilen) Betriebs-/Unterhaltungskosten: ca. 1.000 EUR/Station/Jahr Weitere Kosten: z.B. Marketing- und Verwaltungskosten **Finanzierung**: Mitwirkungs- und Finanzierungsbereitschaft der Kommunen erforderlich; Stellplatzanmietungen durch Mobilitätsanbieter; Ggf. Beantragung von Fördermitteln (Haltestellenumbau/ Barrierefreiheit etc.) **Fördermöglichkeiten**	Landkreis, Kommunen, Betreiber, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister	Förderung intermodaler Wegeketten, Förderung des Umweltverbundes

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Maßnahmenbestandteile: Konzeptentwicklung (Angebot, Infrastruktur, Geschäftsmodell, Betreiber); Akquise Betreiber und Kooperationspartnern; Modulare, barrierefreie und einheitliche Umsetzung der Stationen je nach Bedarf und Flächenverfügbarkeit (u.a. Bike-/Car-Sharing Station, Pkw- und Fahrradabstellanlagen, Ladeinfrastruktur, verkehrsmittelübergreifende Echtzeit-Fahrgastinformation etc.), Sicherstellung der „letzten Meile“ durch klimafreundliche Mobilitätsalternativen zum MIV, Verknüpfung der Stationen innerhalb eines Ortes mit Wegeleitsystemen für zu Fuß Gehende und Radfahrende; Marketing **Räumliche Umsetzung (Empfehlung)**: Erste Ausbaustufe: Verknüpfungspunkte SPNV/ÖPNV (gem. NVP) Zweite Ausbaustufe: Verknüpfungspunkte ÖPNV/ÖPNV (gem. NVP) **Kombinationsmöglichkeiten**: ÖPNV1, ÖPNV2, ÖPNV3, AlMo1, AlMo2, AlMo4, imod3, imod4, FuRa3, FuRa4, MoVe1, MoVe4, Tou1, MIV2, Log1				**(Auswahl)**: Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest); Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie” (BMU); Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (BMVI) Förderrichtlinie Elektromobilität (BMVI)		

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
imod2	Klimakonto	**Hintergrund:** Teils fehlendes Bewusstsein für Klimabilanz der eigenen Mobilität und fehlende Anreize für eine klimafreundlichere Mobilität **Ansatz:** Reflexion der eigenen Mobilität bezogen auf die Klima-freundlichkeit, Vorschläge für Verbesserungen und Schaffung von Anreizen z.B. durch Benchmarksystem oder Wettbewerbe **Ziel:** Sensibilisierung für das Thema Klimaschutz und Förderung einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität von Privatpersonen, Unternehmen, Verwaltungen, Vereinen etc. **Maßnahmenbestandteile:** Initiierung eines virtuellen Klimakontos für Privatpersonen, Mitarbeiter/Unternehmen, Verwaltungen etc.; App-basiertes Tracking der Mobilität; Sammeln von Klimapunkten zum Einlösen von Prämien (z.B. Gutscheine für regionale Unternehmen); Benchmarking und Wettbewerbe z.B.	X			**Kosten:** Bereitstellung des digitalen Klimakontos durch Vergabe an Dienstleister (zunächst zeitl. befristet z.B. für 1 Jahr); Marketing/Vernetzung/Moderation; Bereitstellung Prämien **Finanzierung:** Mittel des Landkreises, Mittel der Kommunen, Sponsoring, Förderinstrumente	Landkreis, Kommunen, regionalen Unternehmen, Vereine, Verwaltungen und Produzenten	Förderung des Umweltverbundes, Substitution von Pkw-Fahrten, Förderung klimafreundlicher Mobilität

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		zwischen Unternehmen/Mitarbeitenden; Aufzeigen von Verbesserungsoptionen **Räumliche Umsetzung (Empfehlung)**: Privatpersonen/Haushalte, Unternehmen, Verwaltungen, Vereine etc. im Landkreis; ggf. gemeinsame Initiative mit benachbarten Landkreisen **Kombinationsmöglichkeiten**: imod3, imod4, MoMa1, MoMa2, MoMa3						
imod3	Informationsangebote zur Förderung intermodaler barrierefreier Wegeketten	**Hintergrund:** Hemmnisse bei der Gestaltung intermodaler Wegeketten durch fehlende Informationen (z.B. Barrierefreiheit, Anschlusssicherheit) **Ansatz:** Schaffung zusätzlicher Informationsangebote mit Fokus auf intermodale barrierefreie Wegeketten **Ziele:** Abbau von Nutzungshemmnissen im ÖPNV/SPNV und ergänzenden Mobilitätsangeboten, Förderung intermodaler Mobilität als Alternative zum Pkw **Maßnahmenbestandteile:**	X			**Kosten:** Konzeption und Entwicklung der Informationsmaterialien, Vorhalten von Ansprechpartnern in den Kommunen, Marketing **Finanzierung:** Mittel des Landkreises, Kooperation mit Kommunen, Sponsoring	Landkreis, Kommunen, Behindertenbeauftragte, Verkehrsunternehmen, VBB	Förderung intermodaler Wegeketten, Förderung des Umweltverbundes, Substitution von Pkw-Fahrten, Förderung klimafreundlicher Mobilität

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Spezifische Netzpläne für Barrierefreiheit und Anschlussmobilität mit Ansprechpartnern vor Ort, Öffentlichkeitsarbeit zur Nutzung des ÖPNV und alternativer Mobilitätsangebote, Informationen zur Barrierefreiheit auch über die Mobilitätsdienstleistung hinaus (barrierefreier Restaurantbesuch, Wanderwege etc.) **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Digitale Bereitstellung mit lokalen Ansprechpartnern **Kombinationsmöglichkeiten:** FuRa4, MoMa3, imod4						
imod4	Mobilitätstag(e)	**Hintergrund:** Nutzungsbarrieren durch zu wenige regionale Informationsangebote und fehlende Möglichkeiten innovative Mobilitätsangebote auszuprobieren **Ansatz**: Veranstaltung(en) mit Informations- und Testangeboten zu Mobilitätsangeboten der Region sowie zu innovativen Unternehmen der Mobilitätsbranche **Ziel**:	X			**Kosten:** Konzeption, Veranstaltungsorganisationen, Marketing **Finanzierung:** Mittel des Landkreises, Kooperation mit Kommunen, Sponsoring	Landkreis, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsanbieter, Polizei, Verkehrswacht	Förderung neuer innovativer Mobilitätsformen, Substitution von Pkw-Fahrten, Förderung klimafreundlicher Mobilität

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungshorizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Information und Marketing für regionale, innovative und klimafreundliche Mobilität **Maßnahmenbestandteile**: Veranstaltungen mit Übungsparcours, Test- und Trainingsangebote bspw. für Lastenräder, E-Fahrzeuge, Pedelecs, Rollatoren/Rollstühle, Automatisierte Busse etc.; Vorträge und Diskussionsrunden, Verkehrserziehung/Mobilitätstrainings **Räumliche Umsetzung (Empfehlung)**: Veranstaltungen an unterschiedlichen Standorten im Landkreis **Kombinationsmöglichkeiten**: ÖPNV1, ÖPNV2, ÖPNV3, ÖPNV4, AlMo1, AlMo2, AlMo4, imod1, imod3						
[FuRa] Förderung von Fuß- und Radverkehr								
FuRa1	Steigerung der Qualität des Radwegenetzes	**Hintergrund:** Grundlegend bereits gutes Radwegenetz mit Handlungsbedarfen durch Lücken, Sanierungs- und Modernisierungsbedarf (z.B. Oberflächen, Regelbreiten, Streckenführung) **Ansatz**: Verbesserung der Qualität der Radwege und Lückenschluss im Radwegenetz	X	X	X	**Kosten:** Bestandserfassung, Definition von Standards, Abstimmungen zwischen den Baulastträgern, Investitionskosten für Bau (Neubau, Sanierung und Modernisierung) relevanter Strecken, Wartungs- und Instandhaltungskosten **Finanzierung:**	Landkreis, Kommunen, Land Brandenburg, Planungsdienstleister, Bauunternehmen	Förderung des Radverkehrs, Reduzierung des MIV

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Ziel: Steigerung der Attraktivität und Sicherheit des Radfahrens für Pendelnde und Anwohnende sowie für den Tourismus **Maßnahmenbestandteile:** Kontinuierliche Bestandserfassung inkl. Nachfrage- und Qualitätsbewertung, regelmäßige Abstimmung zwischen Baulastträgern, Definition zeitgemäßer Bau- und Ausstattungs-Standards, Lückenschluss und Ausbau vor allem bei zwischen- und innerörtlichen Verbindungen (i.d.R. straßenbegleitend), Sanierung/Modernisierung gem. den definierten Standards, Beseitigung von Barrieren **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Lückenlose Verbindung zwischen Siedlungs- und Versorgungsbereichen sowie Gewerbegebieten, zwischen- und innerörtliche Verbindungen, touristische Radwege → gem. Bestandserfassung, erste Ansätze aus dem Beteiligungsverfahren liefert Anlage 1 **Kombinationsmöglichkeiten**:				Kommunale Mittel, Mittel des Landkreises, Mittel des Landes Brandenburg, ggf. Fördermittel **Fördermöglichkeiten (Auswahl):** Klimaschutzinitiative - Klimaschutz im Radverkehr		

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		FuRa2, FuRa3, FuRa4, AlMo2, MoVe3, MIV1, MIV2, Log1						
FuRa2	Strategie Radschnellwege	**Hintergrund:** Radverkehrsverbindungen mit hohem Nachfragepotenzial bedingen ggf. besonderer baulicher und straßenrechtlicher Behandlung **Ansatz:** Prüfung und ggf. Umsetzung von Radschnellwegen auf geeigneten Relationen **Ziel:** Steigerung der Attraktivität und Sicherheit des Radfahrens auf besonders nachfragestarken Relationen **Arbeitsschritte:** Erarbeitung einer Strategie zur Prüfung (Nachfrage und Machbarkeit), Planung (Mindestbreite, Trennung zu anderen Verkehren, Vorfahrtsberechtigungen, Wegweisung, Serviceangebote etc.), Umsetzung und Erweiterung (Bau und Betrieb/Pflege) und Finanzierung geeigneter Trassen → Berücksichtigung der Ergebnisse der Studie *"Förderung der Fahrrad-*	X			**Kosten:** Strategieentwicklung **Finanzierung:** Mittel Landkreis, ggf. finanzielle Beteiligung der Kommunen und des Landes prüfen, Fördermittel **Fördermöglichkeiten (Auswahl):** Klimaschutzinitiative - Klimaschutz im Radverkehr	Landkreis, ggf. Kommunen und Land Brandenburg, Betreiber von Gewerbeflächen	Förderung des Radverkehrs, Reduzierung des MIV

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung	
			K	M	L				
		mobilität und Verbesserung der Infrastrukturqualität im niederrangigen Straßennetz im Umfeld der Tesla-Gigafactory Berlin-Brandenburg in Grünheide (Mark)" **Räumliche Umsetzung:** Potenzial zur Prüfung besteht vor allem im Berliner Umland und zur Anbindung großer Gewerbegebiete (z.B. Berlin – Erkner – Tesla – Fürstenwalde) **Kombinationsmöglichkeiten**: FuRa1, FuRa3, FuRa4, AlMo2, MIV1, MIV2, Log1							
FuRa3	Fahrradabstellanlagen an SPNV/ÖPNV-Stationen	**Hintergrund:** Barrieren bei der Verknüpfung zwischen Radverkehr und SPNV/ÖPNV durch fehlende bzw. nicht zeitgemäße Fahrradabstellanlagen **Ansatz:** Schaffung zeitgemäßer Fahrradabstellanlagen an allen SPNV-Haltepunkten sowie Knotenpunkten des kÖPNV **Ziel:** Förderung des Umweltverbundes durch bessere Verknüpfung von Radverkehr und SPNV/ÖPNV **Maßnahmenbestandteile:**		X	X	**Kosten (Abschätzung)**: Abstellanlage o. Überdachung: ca. 70-120 EUR/Fahrradbügel Witterungsschutz: ab ca. 850 EUR Fahrradbox: ab ca. 1.500 EUR/Box Fahrradparkhaus: Ab ca. 2.500 EUR/automatisierten Stellplatz Weitere Kosten: z.B. Grundstückkosten, Baukosten, Wartung/Betrieb, Ladeinfrastruktur etc.			

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung	
			K	M	L				
		Bestandsaufnahme für alle SPNV-Haltepunkte und Knotenpunkte des kÖPNV, Schaffung neuer Anlagen bei Nichtvorhandensein, Modernisierung/Aufwertung bei Anlagen mit Defiziten, Staffelung der Ausbauziele entsprechend der lokalen Nachfrage und bestehenden Ansprüchen (Fahrradbügel, Überdachungen, Fahrradboxen, Fahrradparkhäuser) **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Alle SPNV-Haltepunkte sowie Verknüpfungspunkte gem. NVP **Kombinationsmöglichkeiten**:				**Finanzierung**: Mittel der Kommunen, Unterstützung durch Mittel des Landkreises, Fördermitteln (Haltestellenumbau/ Barrierefreiheit etc.) **Fördermöglichkeiten**: **(Auswahl)** Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest), Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie" (BMU), Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (BMVI)			
FuRa4	Fahrradnetzplan LOS	**Hintergrund:** Hemmnisse bei der Fahrradnutzung aufgrund fehlender Informationen zum Radwegenetz und weiteren relevanten Infrastrukturen **Ansatz:** Bereitstellung kreisweiter Informationenmedien zum Radverkehr **Ziel:**		X		Mittel des Landkreises, Kooperation mit Kommunen, Werbung	Landkreis, Kommunen, ADFC, Tourismusverband, Regionale Unternehmen	Förderung des Radverkehrs, Förderung intermodaler Wegeketten, Förderung des Fahrradtourismus, Förderung des regionalen Gewerbes	

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Förderung des alltäglichen und touristischen Radverkehrs, Förderung intermodaler Wegeketten **Maßnahmenbestandteile:** Erfassung des Wegenetzes und weiterer relevanter Informationen (Fahrradläden, Werkstätten, Ladepunkte, ÖPNV-Schnittstellen und Mitnahmemöglichkeiten, Gastronomie etc.), Entwicklung und regelmäßige Aktualisierung einer Netzgrafik für touristische und alltägliche Radwege auch als Grundlage für Fahrradkarte/tour., Beschilderung etc. **Räumliche Umsetzung (Empfehlung)**: Erfassung des gesamten Landkreises, digitale Bereitstellung des Netzplans **Kombinationsmöglichkeiten**:						
FuRa5	Barrierefreie Fußwege	**Hintergrund:** Vielerorts bestehen Herausforderungen im Hinblick auf die barrierefreie Gestaltung von Fußwegen, wodurch die Mobilität von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen beeinträchtigt wird. **Ansatz:**	X	X	X	**Kosten**: Kosten für Erhebung von Daten zum Ausbauzustand, Investitionskosten für Ausbau der Infrastruktur können je nach Gestaltung der baulichen Elemente variieren **Finanzierung**:	Kommunen, Landkreis, Straßenbaulastträger, Beauftragte für Menschen mit Behinderungen	Förderung des Fußverkehr, Sicherstellung der fußläufigen Erreichbarkeit

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Förder-möglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Verbesserung der Fußwegeinfrastruktur unter konsequenter Berücksichtigung der Gestaltungsgrundsätze zur Barrierefreiheit (z.B. EFA, RASt, RIN, ESG) **Ziel:** Stärkung der Barrierefreiheit sowie der fußläufigen Erreichbarkeit **Maßnahmenbestandteile:** Systematische und regelmäßige Erfassung (bspw. Fußverkehrscheck, Gehwegekataster), Beratung zu Umsetzungsmöglichkeiten mit relevanten Akteuren, Ausbau und Verbesserung von Fußgängerüberwegen und Querungshilfen, Beseitigung baulicher Mängel an Gehwegen, Vermittlung zwischen Barrierefreiheit und Denkmalschutz **Räumliche Umsetzung (Empfehlung)**: Innerstädtische Lagen (gem. Beteiligungsverfahren z.B. Storkow und Beeskow) **Kombinationsmöglichkeiten**:				Kommunale Mittel, ggf. Unterstützung durch den Landkreis		
[MoVe] Mobilität und Versorgung								

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungshorizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
MoVe1	Mobilitätsangebote zur Versorgungssicherung	**Hintergrund:** Teilweise Versorgungsdefizite in ländlichen Räumen. Geringer Bedienumfang des ÖPNV und Ausrichtung auf den Schülerverkehr wird Mobilitätsbedürfnissen im Bereich Versorgung zumeist nicht gerecht. **Ansatz:** Schaffung zusätzlicher Mobilitätsangebote (ÖPNV oder Fahrdienste) zu Versorgungszwecken (z.B. medizinische Versorgung, Einkauf) **Ziel:** Versorgungs- und Erreichbarkeitssicherung in ländlichen Räumen **Maßnahmenbestandteile:** Potenzialanalyse (Nachfrage, Versorgungs- und Mobilitätsangebote), Entwicklung Betriebskonzept und Geschäftsmodell (ÖPNV ggf. in Kombination mit Warentransport, Nutzerentgelt, Sponsoring etc.), Akquise von Kooperationspartnern (z.B. Ärzte, Apotheken, Einzelhändler, soziale Träger, Fahrdienst), Betriebsaufnahmen, Marketing → Enge Abstimmung mit MoVe2 und ÖPNV2 erforderlich!	X	X	X	**Kosten:** Potenzialanalyse/Konzeptentwicklung, Kosten für Fahrzeuge (Beschaffungskosten, Betriebskosten), Kosten für Infrastruktur (ggf. zusätzliche Haltestellen, Ladeinfrastruktur, Dispositionssoftware), Kosten für Fahrpersonal (bei Ehrenamtsverkehr beschränkt sich dieses auf eine Aufwandsentschädigung) und Disposition, weitere Kosten (z.B. Marketing) **Finanzierung:** Mittel des Landkreises (ÖPNV-Grundfinanzierung gem. ÖPNV-Gesetz), Nutzerentgelte, ggf. finanzielle Einbindung von Nutznießern (z.B. Gesundheitswirtschaft, Einzelhandel), Spenden/Werbung/Sponsoring, Fördermittel **Fördermöglichkeiten (Auswahl):** Innovative Mobilitätsangebote (Rili InnoMob), Kombinierte Serviceleistungen als ergän-	Landkreis, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Einzelhändler, Gesundheitswirtschaft, soziale Verbände	Verbesserung der Erreichbarkeit und Versorgung in ländlichen Räumen, Stärkung des ÖPNV, Reduzierung des MIV

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungshorizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Räumliche Umsetzung (Empfehlung): Räume mit geringer Versorgungsdichte und eingeschränkter Anbindung an Versorgungsorte (vgl. Maßnahme ÖPNV2) **Kombinationsmöglichkeiten:** ÖPNV2, ÖPNV3, MoVe2, MoVe4				zendes Angebot im Linienverkehr (Rili KombiBus), Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie" (BMU), Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (BMVI)		
MoVe2	Mobile Versorgungsangebote	**Hintergrund:** Teilweise Versorgungs- und Erreichbarkeitsdefizite in ländlichen Räumen. Hohes Aufkommen im MIV zur Sicherstellung der Versorgung. **Ansatz:** Förderung mobiler Angebote entsprechend dem regionalen Bedarf (z.B. mobiler Bankautomat, mobile Krankenschwester) **Ziel:** Sicherstellung der Versorgung in der Fläche und Vermeidung von Einzelfahrten **Maßnahmenbestandteile:** Potenzialanalyse (Nachfrage, Versorgungs- und Mobilitätsangebote), An-	X	X		**Kosten:** Keine direkten Kosten, einzig bei Kooperation (z.B. Bereitstellung von Fahrzeug für mobile Krankenschwester)	Landkreis, Kommunen, Gesundheitswirtschaft, Banken, ggf. weitere Versorgungsdienstleister	Verbesserung der Versorgung in ländlichen Räumen, Verkehrsvermeidung

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		sprache von regionalen Versorgungsdienstleistern und relevanten Akteuren, Abstimmung von Lösungsansätzen → Enge Abstimmung mit MoVe2 und ÖPNV2 erforderlich! **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Räume mit geringer Versorgungsdichte und eingeschränkter Anbindung an Versorgungsorte (vgl. Maßnahme ÖPNV2) **Kombinationsmöglichkeiten:** ÖPNV2, MoVe1						
MoVe3	Lastenräder-Verleih für Senioren, Familien etc.	**Hintergrund:** Pkw werden oft auch auf kurzen Versorgungswegen auf Grund der Transportkapazitäten genutzt. Lastenräder können hier eine sinnvolle Alternativen darstellen. **Ansatz:** Leihweise Bereitstellung von (batterieelektrisch unterstützten) Lastenrädern für Versorgungsfahrten z.B. für Senioren, Familien etc. **Ziel:** Verringerung der Pkw-Abhängigkeit im Bereich Versorgungsmobilität **Maßnahmenbestandteile:**	X	X		**Kosten:** Potenzialanalyse/Konzeptentwicklung, Beschaffungskosten für E-Lastenräder, ggf. Kosten für sichere Abstellanlage und Ladevorrichtung, Kosten für Bereitstellung und Pflege/Wartung **Finanzierung:** Mittel der Kommunen, Mittel des Landkreises, Kooperation mit sozialen Trägern, Spenden/Werbung/Sponsoring, Fördermittel	Kommunen, Landkreis, Zielgruppenvertreter, Soziale Träger, Fahrradgewerbe	Verbesserung der Versorgungsmobilität, Förderung der Fahrradnutzung, Reduzierung des MIV-Verkehrs

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Analyse relevanter Zielgruppen und potenzieller Partner (z.B. Soziale Träger) Konzeption (Ansprechpartnern, Verleihbedingungen, Entgelte etc.), Beschaffung Lastenräder, ggf. Pilotbetrieb, Marketing und Vorort-Trainings **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Relevante Einrichtungen (z.B. Senioren-Einrichtungen, Familientreffs) im gesamten Landkreis **Kombinationsmöglichkeiten:** AlMo2, MoVe1, FuRa4				**Fördermöglichkeiten (Auswahl):** Innovative Mobilitätsangebote (Rili InnoMob), Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie" (BMU), Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (BMVI)		
MoVe4	Angebote für Freizeitmobilität (z.B. zu Kultur- und Tanzveranstaltungen etc.)	**Hintergrund:** Vor allem in den Abendstunden sowie an Wochenenden, beides mit besonderer Relevanz im Freizeitverkehr, werden weite Teile des Landkreises nur unzureichend oder gar nicht mit dem ÖPNV erschlossen. Ein Pkw ist oftmals zwingend erforderlich, birgt in diesem Rahmen, z.B. in Verbindung mit Alkoholkonsum, besondere Risiken. **Ansatz:** Einrichtung von ÖPNV-Sonderfahrten oder spezifischen Fahrdiensten zu kulturellen und Tanzveranstaltungen **Ziel:**	X	X	X	**Kosten:** Potenzialanalyse/Konzeptentwicklung, ggf. Kosten für Bestellung zusätzlicher Fahrten inkl. Fahrer (vgl. ÖPNV1) bzw. neuer ÖPNV-/Mietwagenverkehre (vgl. ÖPNV2) **Finanzierung:** Mittel des Landkreises (ÖPNV-Grundfinanzierung gem. ÖPNV-Gesetz), Nutzerentgelte, ggf. finanzielle Einbindung von Kommunen und Nutznießern (z.B. Veranstalter), Spenden/Werbung/Sponsoring, Fördermittel	Landkreis, Kommunen, Veranstalter, Verkehrsunternehmen, Sponsoren	Sicherstellung der Erreichbarkeit von Kultur- und Tanzveranstaltungen ohne Pkw, Stärkung des Umweltverbundes

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungshorizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Verbesserung der Erreichbarkeit im Bereich Freizeitmobilität außerhalb des MIV **Maßnahmenbestandteile:** Prüfung der Einrichtung zusätzlicher (Bedarfs-) Fahrten auf ÖPNV-Bestandslinien bzw. Einrichtung spezifischer On-Demand-Verkehre entsprechend Bedarf (dauerhafter Bedarf z.B. bei Diskotheken, Theatern, Kinos; saisonaler Bedarf z.B. bei Festivals; kurzzeitiger Bedarf z.B. Feste, Ausstellungen), Prüfung von Kooperationspotenzialen z.B. mit Veranstaltern **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Relevante Kultur- und Veranstaltungsorte in der Region, Schwerpunkt je nach Bedarf/Nachfrage z.B. direkte Anbindung aus umliegenden Orten bzw. Anbindung an den SPNV **Kombinationsmöglichkeiten:** ÖPNV1, ÖPNV2, ÖPNV3, MoVe1, Tou1				**Fördermöglichkeiten (Auswahl):** Innovative Mobilitätsangebote (Rili InnoMob)		
[Tou] Mobilität und Tourismus								
Tou1	ÖPNV-Anbindung touristischer Hotspots	**Hintergrund:** ÖPNV-Angebote mir Relevanz zur Anbindung touristischer Hotspots unter-	X	X	X	**Kosten:** Kontinuierliche Überprüfung von Angebot und Nachfrage, ggf. Kosten für Bestellung zusätzlicher Fahrten inkl. Fahrer	Landkreis, Kommunen, Verkehrsunternehmen,	Verbesserung der touristischen Erreichbarkeit mit dem ÖPNV, Stärkung des Umweltverbundes

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Förder-möglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		liegen oftmals Angebotseinschränkungen, welche die Attraktivität und Nutzbarkeit oftmals einschränken. **Ansatz**: Prüfung und bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Bedienangebotes auf touristisch relevanten ÖPNV-Linien **Ziel:** Förderung der touristischen Erreichbarkeit und Attraktivität im ÖPNV **Maßnahmenbestandteile:** Prüfung von Passfähigkeit zwischen touristisch relevanten kÖPNV-Angeboten und touristischer Nachfrage, bedarfsabhängige Stärkung des Angebots z.B. durch zusätzliche Fahrten, angepasste Bedienzeiträume, angepasste Linienführungen, ggf. Einsatz als On-Demand-Verkehre **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Touristische Schwerpunkte z.B. Scharmützelsee (z.B. Linien 405/431), Schlaubetal (z.B. Linie A400), (Bade-) Seen im VBU und im Raum Storkow **Kombinationsmöglichkeiten:** ÖPNV1, ÖPNV2, ÖPNV3, MoVe4, Tou2, Tou3				(vgl. ÖPNV1) bzw. neuer ÖPNV-/Mietwagenverkehre (vgl. ÖPNV2) **Finanzierung:** Mittel des Landkreises (ÖPNV-Grundfinanzierung gem. ÖPNV-Gesetz), Nutzerentgelte, ggf. finanzielle Einbindung von Kommunen, Tourismus-/Gästeabgabe (vgl. Tou3), Spenden/Werbung/Sponsoring	Leistungserbringer im Tourismus	

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungshorizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
Tou2	Fahrradmitnahme im ÖPNV	**Hintergrund:** Vor allem im touristischen und Freizeitverkehr besteht Nachfrage nach Möglichkeiten der Fahrradmitnahme im ÖPNV, die derzeit nur sehr eingeschränkt befriedigt werden kann. Auch im aktuellen NVP fehlen entsprechende Regelungen. **Ansatz:** Unterstützung von Fahrradmitnahme im kÖPNV **Ziel:** Förderung intermodaler Wegeketten im Alltags-, Tourismus- und Freizeitverkehr **Maßnahmenbestandteile:** Definition zeitgemäßer Standards und Regelungen zur Fahrradmitnahmen im ÖPNV als Teil der Nahverkehrsplanung, Schrittweise Bedarfsprüfung und Ausstattung von Bussen mit Fahrradheckträgern oder Fahrradanhängern) **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Schrittweise Prüfung/Umsetzung: 1. Auf Linien mit Relevanz im regionalen und überregionalen Fahrradtourismus	X	X		**Kosten:** Bedarfsprüfung, Kosten für Beschaffung und Installation von Fahrradheckträgern oder Fahrradanhängern **Finanzierung:** Mittel des Landkreises (ÖPNV-Grundfinanzierung gem. ÖPNV-Gesetz), Nutzerentgelte, ggf. finanzielle Einbindung von Kommunen und touristischen Leistungserbringern, Tourismus-/Gästeabgabe (vgl. Tou3), Spenden/Werbung/Sponsoring	Landkreis, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Leistungserbringer im Tourismus	Förderung intermodaler Wegeketten, Steigerung der Attraktivität im Fahrradtourismus

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		2. Auf weiteren Linien mit Relevanz im Freizeit- und Alltagsverkehr **Kombinationsmöglichkeiten:** ÖPNV1, FuRa1, FuRa2, Tou1						
Tou3	Gästekarte	**Hintergrund:** Gästekarten bieten eine attraktive fahrscheinfreie ÖPNV-Nutzung für alle Übernachtungsgäste unabhängig von der tatsächlichen Nutzung. Die Finanzierung erfolgt als Umlage im Rahmen einer Tourismusabgabe. Sie steigert die Attraktivität der ÖPNV-Nutzung bei Touristen und kann zusätzliche Mittel zur ÖPNV-Finanzierung generieren. **Ansatz**: Ausweitung des bereits in Bad Saarow („Kurkarte“) praktizierten oder ähnlicher Gästekarten-Ansätze auf weitere touristische Schwerpunktregionen **Ziel:** Steigerung der ÖPNV-Nutzung im Tourismus, Erschließung zusätzlicher Finanzierungsmittel zur Stärkung des ÖPNV **Maßnahmenbestandteile**:		X		**Kosten:** Machbarkeitsprüfung, Konzeptentwicklung, Technische Umsetzung **Finanzierung:** Mittel der Kommunen, ggf. finanzielle Unterstützung durch den Landkreis, ggf. finanzielle Einbindung von touristischen Leistungserbringern	Landkreis, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Leistungserbringer im Tourismus	Steigerung der ÖPNV-Nutzung im Tourismus, Erschließung zusätzlicher Finanzierungsmittel zur Stärkung des ÖPNV

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungshorizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Machbarkeitsprüfung (Übernachtungen/Nachfrage, ÖPNV-Angebot, Umsetzungsbereitschaft touristischer Akteure), Konzeptentwicklung (Mengenmodell, technische Umsetzung, Akteure), Umsetzungsentscheidung **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Touristische Schwerpunkte z.B. Wendisch Rietz, Grünheide, Storkow **Kombinationsmöglichkeiten**: ÖPNV1, ÖPNV2, ÖPNV3, Tou1						
Tou4	Ausbau Wanderwegenetz	**Hintergrund:** Derzeit besteht kein kreisweit erfasstes, beplantes und vermarktetes Wanderwegenetz **Ansatz:** Sicherstellung einer zentralen Bestandserfassung und Koordinierung zur Planung und Umsetzung eines Wanderwegenetzes **Ziel:** Förderung des Wandertourismus, Sicherstellung einer Anbindung an den ÖPNV **Maßnahmenbestandteile:** Besetzung der Stelle des Wanderwegewartes in der Landkreisverwaltung,		X		**Kosten:** Personalkosten des Wanderwegewartes, ggf. externe Dienstleister (Erfassung, Netzplanung) **Finanzierung:** Mittel des Landkreises	Landkreis, Kommunen, ggf. Tourismusverband	Förderung des Tourismus, Förderung des Umweltverbundes

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Erfassung von Zustand und Lücken bei Wanderwegen, Erstellung und Koordinierung einer Netz- und Lückenschlussplanung **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Gesamter Landkreis **Kombinationsmöglichkeiten**: Tou5						
Tou5	Wasserwanderwege	**Hintergrund:** Die umfangreichen Wasserwanderwege im Landkreis unterliegen derzeit keiner zentralen Koordinierung hinsichtlich Erfassung und Planung. Eine Durchgängigkeit im Bereich der touristischen Nutzung (Jahres- Wochen-, Tagesverlauf) kann so nicht gewährleistet werden. **Ansatz:** Sicherstellung einer zentralen Bestandserfassung und Koordinierung zu Betriebszeiten und Planung der Wasserwanderwege **Ziel:** Förderung des Wasserwandertourismus **Maßnahmenbestandteile:** Schaffung einer zentralen koordinierenden Stelle in der Kreisverwaltung,		X		**Kosten:** Personalkosten, ggf. externe Dienstleister (Erfassung, Netzplanung) **Finanzierung:** Mittel des Landkreises	Landkreis, Kommunen, ggf. Tourismusverband	Förderung des Tourismus

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungshorizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Flächendeckende Erfassung des Wasserwanderwegenetzes und angeschlossener Infrastrukturen, Beratung und Festlegung eines gewünschten Ausbauzustandes, Herstellen des Einvernehmens zu Betriebszeiten und Planung mit Baulastträgern/Behörden/Anliegern, Ausbau/Modernisierung/Ergänzung im Kontext eines schonenden Naturtourismus **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Gesamter Landkreis **Kombinationsmöglichkeiten**: Tou4						
[MIV] Management des motorisierten Verkehrs								
MIV1	Sanierung und Ausbau der Straßeninfrastruktur	**Hintergrund:** Zahlreiche Straßen im Landkreis sind in einem schlechten baulichen Zustand und zeigen dringenden Sanierungs-/Modernisierungsbedarf. Teilweise werden Verkehre und die Sicherheit von Verkehrsteilnehmern eingeschränkt. Mitunter resultieren auch starke Lärmbelästigungen durch sanierungsbedürftige Oberflächen. **Ansatz:**	X	X	X	**Kosten:** Personalkosten zur Initiierung und aktiven Begleitung des Arbeitskreises, Kosten für Sanierung und Ausbau der Straßeninfrastruktur **Finanzierung:** Mittel des Landkreises und der Kommunen (Arbeitskreis), Mittel der jeweiligen Baulastträger für Gemeinde-, Kreis-, Landes- und Bundesstraßen	Baulastträger für Straßeninfrastrukturen	Sicherstellung von Erreichbarkeit, Reduzierung externer Effekte (z.B. Lärmbelästigung, Sicherheitseinschränkungen)

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Förder-möglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Erfassung, Bewertung und Priorisierung von Sanierungs-/Ausbaumaßnahmen sowie direkte Ansprache und zielorientierter Dialog mit den Baulastträgern **Ziel:** Verbesserung der Straßeninfrastruktur, Sicherstellung von Erreichbarkeit, Reduzierung externer Effekte (z.B. Lärmbelästigung, Sicherheitseinschränkungen) **Maßnahmenbestandteile:** Einrichtung eines Arbeitskreises „Straßeninfrastruktur“ von Landkreis und Kommunen u.a. zur Forcierung und Koordinierung der folgenden Aufgaben: • Bauzustandserfassung und Klärung des gewünschten Ausbauzustandes/notwendiger Handlungserfordernisse der gesamten Straßeninfrastruktur • Formulierung eines gewünschten Infrastrukturzustandes und Priorisierung von Maßnahmen, die realisiert werden sollen						

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		• Konzentrierte, argumentativ untersetzte Adressierung der Baulastträger bzgl. Zustandsverbesserungen/Ausbau **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Gesamter Landkreis, Beispiele für Handlungsbedarfe im Bereich Straßeninfrastruktur sind Teil der SWOT-Steckbriefe (vgl. Anlage 2) **Kombinationsmöglichkeiten**:						
MIV2	Ausbau der Ladeinfrastruktur	**Hintergrund:** Das derzeitige Angebot an öffentlich zugänglicher Normal- und Schnell-Ladeinfrastruktur korrespondiert noch nicht mit den Potenzialen, die sich durch die Tesla-Gigafactory und der Möglichkeit einer Vermarktung als E-Mobilitäts-Region ergeben. **Ansatz**: Angebotsorientierter Aufbau eines flächendeckenden öffentlichen (Schnell-) Ladeinfrastrukturnetzes **Ziel**: Förderung alternativer Antriebe in der Region und Vermarktung als E-Mobilitätsregion **Maßnahmenbestandteile**:	X	X		**Kosten:** Ladeinfrastrukturkonzept (ca. 15.000 – 40.000 €), Beschaffung und Installation von Ladesäulen (Ca. 8.000 – 12.000 € je Ladesäule), Betriebskosten (Ca. 1.000 €/Jahr und Ladesäule) **Finanzierung**: Mittel des Landkreises und der Kommunen, Kooperationen z.B. mit Energiedienstleistern, Einzelhändlern, Betreibern von Gewerbegebieten, Förderinstrumente **Fördermöglichkeiten (Auswahl):**	Landkreis, Kommunen, Netzbetreiber, weitere Kooperationspartner (z.B. Energiedienstleister)	Förderung der Elektromobilität, Förderung klimafreundlicherer Mobilität

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Erstellung eines Ladeinfrastrukturkonzeptes zur flächenhaften Abdeckung des gesamten Landkreises, Berücksichtigung aller relevanten Alltagsverkehre, touristische Mobilität sowie gewerbliche Verkehre, Abstimmung der technischen Machbarkeit mit dem Netzbetreiber, Schrittweise Umsetzung in Kooperation mit Kommunen und weiteren relevanten Partnern (z.B. Energieversorger), Sicherstellung eines möglichst barrierefreien Zugangs, Verstärkung der Kommunikation bestehender Lademöglichkeiten, Nutzungsevaluation **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Gesamter Landkreis, Schnellladeinfrastrukturen an geeigneten Hotspots z.B. in den Mittelzentren und an zentralen Verkehrsachsen, Flächenhaftes Angebot an Normalladestation (höchste Ausbaustufe bis 22kW) in allen Kommunen **Kombinationsmöglichkeiten**: AlMo1, AlMo2, AlMo4, Imod1, imod3, imod4, FuRa2, MoVe3, MIV1, MIV3				Ggf. Förderrichtlinie „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ (BMVI)		

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Förder-möglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
MIV3	Einfach elektrisch – Beratungsangebot zur E-Mobilität	**Hintergrund:** Trotz fortschreitender Nutzung von Elektromobilität bestehen bei vielen Familien und Unternehmen weiterhin entscheidende Nutzungshemmnisse (z.B. Reichweitenangst, Verfügbarkeit und Nutzung von Ladeinfrastruktur, Kosten und Finanzierungs-/Förder-möglichkeiten). **Ansatz:** Beratungsangebot zu relevanten Aspekten der Elektromobilität für unterschiedliche Zielgruppen (z.B. Privatpersonen, Unternehmen, Vereine) **Ziel:** Förderung der Elektromobilität durch Abbau von Nutzungshemmnissen **Maßnahmenbestandteile:** Entwicklung und Bereitstellung eines spezifischen Beratungsangebotes für unterschiedliche Zielgruppen u.a. zu folgenden Themen: • Relevante Aspekte zur Nutzung von E-Fahrzeugen und Ladeinfra-strukturen, • Technische Anforderungen an La-deinfrastruktur (Bau/Betrieb), • Fuhrparkumstellungen,	X			**Kosten:** Entwicklung des Angebotes (einmalig ca. 5.000 – 10.000 €), Durchführung: ca. 100 – 150€ pro Stunde und Berater **Finanzierung**: Mittel des Landkreises, ggf. Ko-operationen mit Kommunen und Energiedienstleistern	Landkreis, Kommunen, Netz-/Ener-giedienst-leister	Förderung der Elektro-mobilität, Förderung klimafreundlicherer Mobilität

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		• Förderprogramme und Abwicklung Antragsverfahren, • Ansprechpartner Netzbetreiber/Energieversorger, **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Angebot an Privatpersonen, Unternehmen und Vereine im gesamten Landkreis **Kombinationsmöglichkeiten**: AlMo1, AlMo2, AlMo4, imod3, imod4, MoVe3, MIV2						
MIV4	Förderung von Verkehrsberuhigung und Verkehrsvermeidung	**Hintergrund:** Neben der Förderung eines Umstiegs auf nachhaltigere Mobilitätsangebote können vor allem Verkehrsvermeidung und Beruhigung des MIV zur Klimafreundlichkeit im Verkehrssektor beitragen. **Ansatz:** Förderung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung innerstädtischer Bereiche und Verkehrsvermeidung **Ziel:** Reduzierung des Verkehrsaufkommens, Reduzierung des MIV-Aufkommens in verdichteten Bereichen **Maßnahmenbestandteile:** Unterstützung und Begleitung von	X	X	X	**Kosten:** Investitionskosten z.B. für • Bau von Ortsumfahrungen • Umgestaltung von Verkehrsflächen • Ausbau von Breitbandinfrastruktur **Finanzierung:** Mittel des Landkreises, Mittel der Kommunen, ggf. weitere Baulastträger	Landkreis, Kommunen, ggf. weitere Baulastträger und Akteure	Reduzierung des Verkehrsaufkommens, Reduzierung des MIV-Aufkommens, Förderung des Umweltverbundes

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		• Vorhaben zur Realisierung von Ortsumgehungen und Parkraumbewirtschaftung als Ansätze zur Verkehrsberuhigung in verdichteten Gebieten • Ansätzen zur Verkehrsvermeidung z.B. Funktionsmischung, mobile Versorgungsangebote und bessere Voraussetzungen für Telearbeit (z.B. Breitbandinfrastruktur, Co-Working-Spaces) **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Gesamter Landkreis **Kombinationsmöglichkeiten**: FuRa3, MoVe2, MIV1, MIV5, Log4, MoMa2, MoMa3						
MIV5	Clever Parken – Digitales Parkraummanagement	**Hintergrund:** In einigen verdichteten innerörtlichen Bereichen besteht insbesondere in der Hauptverkehrszeit ein hoher Parkdruck, der u.a. erhöhten Parksuchverkehr zur Folge hat. **Ansatz**: Bereitstellung eines digitalen Parkmanagement- und Parkleitsystems sowie Beratungsangebot zum Umgang mit wachsendem Parkdruck **Ziel**:		X	X	**Kosten:** Beauftragung einer Machbarkeitsprüfung (ca. 50.000 €), Zzgl. Kosten zur Umsetzung **Finanzierung:** Mittel der Kommunen, ggf. Unterstützung durch Mittel des Landkreises	Landkreis, Kommunen, Ingenieur-/Planungsbüros	Reduzierung des MIV-Aufkommens, Förderung des Umweltverbundes

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Förder-möglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Reduzierung des Parksuchverkehrs in Innenstädten und im Bereich von Sehenswürdigkeiten/Tourismus; Aufzeigen von alternativen Anbindungen im ÖPNV **Maßnahmenbestandteile**: Bestandsaufnahme des Status quo und der Verkehrsströme im Parksuchverkehr, Identifikation von Anforderungen und Rahmenbedingungen, aufsetzen auf bestehende Systeme im Bereich des Smart Parking, Erfassung und z.B. App-basierte Bereitstellung digitaler Daten (z.B. Bestand, Bewirtschaftung, Anfahrt, Echtzeitdaten zur aktuellen Auslastung, Verbindungsalternativen im ÖPNV), Entwicklung und Umsetzung eines Beratungsangebotes für Kommunen (z.B. Beanspruchung öffentlicher Flächen, Parkraumbewirtschaftung) **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Innenstadtbereiche, zentrale Versorgungsbereiche vor allem in den Mittelzentren und Versorgungsorten, touristische Hotspots **Kombinationsmöglichkeiten**: ÖPNV1, ÖPNV2, MoVe1, Tou1, MIV4						

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungshorizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
[Log] Güterverkehr und Logistik								
Log1	ÖPNV- und Radverkehrsanbindung von Gewerbestandorten	**Hintergrund:** Einzelne Gewerbestandorte im Landkreis sind nur unzureichend mit dem ÖPNV und Radverkehr angebunden, wodurch die Nutzung des MIV verstärkt wird. **Ansatz:** Sicherstellung einer bedarfsgerechten und attraktiven Anbindung von bestehenden und neuen Gewerbestandorten durch den Umweltbund **Ziel:** Förderung des Umweltverbundes, Steigerung der Attraktivität von Gewerbestandorten **Maßnahmenbestandteile:** • Prüfung und Behebung teils bestehender Defizite bei der Anbindung von ÖPNV (z.B. Abstimmung Abfahrten mit Schichtzeiten, ggf. zusätzliches Fahrtenangebot) • Prüfung und Behebung von Defiziten beim Anschluss an Radwege • Sicherstellung der Ausbildung nachhaltiger Mobilitätsroutinen	X	X	X	**Kosten:** Personalkosten für Prüf- und Planungsaktivitäten, Bestellung von SPNV/ÖPNV-Verkehren inkl. Fahrer, Fahrzeug und Betriebskosten, Ausbau-/Sanierung Radwegeinfrastruktur, Aufbau Verknüpfungsinfrastrukturen **Finanzierung:** Finanzierungsoptionen prüfen unter Einbeziehung von Landkreis, Kommunen, Unternehmen, ggf. benachbarte Landkreise/Länder etc., ggf. Beantragung von Fördermitteln **Fördermöglichkeiten (Auswahl)**: Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (Rili ÖPNV-Invest)	Landkreis, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Unternehmen, Betreiber Gewerbeparks	Förderung des Umweltverbundes, Steigerung der Attraktivität von Gewerbestandorten

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		durch frühzeitige Planung und Sicherstellung einer attraktiven Anbindung neuer Gewerbestandorte (SPNV inkl. Radabstellanlagen, Shuttleverkehre – ggf. autonom, Rad(schnell)wege etc.) • Aktive Einbeziehung von Unternehmen inkl. Mitarbeitenden und Betreibern von Gewerbeparks **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Bestehende Gewerbestandorte im Landkreis (z.B. Schöneiche-Nord, Tesla-Gigafactory Grünheide, Arcelor-Mittal Eisenhüttenstadt) und in Planung befindliche Gewerbestandorte (z.B. Green-Work-Park am Bahnhof Hangelsberg), siehe auch Anlage 2 **Kombinationsmöglichkeiten**: ÖPNV1, ÖPNV2, FuRa1, FuRa2, FuRa3, MoMa2						
Log2	Bündelung des Schwerlastverkehrs – Ausweichverkehre vermeiden	**Hintergrund:** Durch bauliche oder verkehrliche Störfälle auf Hauptachsen, Mautumgehungen und Abkürzungen kommt es vermehrt zu ungewollten Schwer-		X	X	**Kosten:** Personalkosten für Prüf- und Planungsaktivitäten sowie Abstimmung mit Baulastträgern, ggf. Kosten zur baulichen und	Baulastträger (Landkreis, Kommunen, Land Brandenburg, Bund)	Reduzierung ungewollter Schwerlastverkehre und damit einhergehender negativer Effekte

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		verkehren (zusätzliche Lärmbelastung, Belastung sanierungsbedürftiger Straßeninfrastruktur, Sicherheitseinschränkungen im Fuß- und Radverkehr). **Ansatz:** Unterstützung von Ansätzen zur Bündelung des Schwerlastverkehrs auf geeigneten Trassen und Vermeidung von Ausweichverkehren **Ziel:** Reduzierung ungewollter Schwerlastverkehre und damit einhergehender negativer Effekte **Maßnahmenbestandteile:** Prüfung und ggf. Umsetzung geeigneter Maßnahmenansätze, z.B. • Überprüfung und Anpassung geeigneter Umfahrungen im Störfall z.B. auf Bundesautobahnen • Einschränkung von Schwerlastverkehr auf möglichen aber ungewollten Ausweichrouten per straßenrechtlicher Anordnung und ggf. auch straßenbaulicher Gestaltung				verkehrsrechtlichen Umsetzung **Finanzierung:** Abstimmung von Finanzierungsoptionen zwischen den Baulastträgern erforderlich		

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		• Ertüchtigung & Aus- und Neubau schwerlastverkehrsrelevanter Infrastrukturen um gestiegenen Ansprüchen gerecht zu werden • Abstimmung mit den entsprechenden Baulastträgern **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Gesamter Landkreis, vor allem Ausweichstrecken der Bundesautobahnen (A10/A12) und Bundesstraßen (B246, B168, B112, B87) **Kombinationsmöglichkeiten**: Log3						
Log3	Güterverkehr auf Wasserstraßen	**Hintergrund:** Der Güterverkehr in der Region wird fast ausschließlich im Straßenverkehr abgewickelt. Die Potenziale des Oder-Spree-Kanals als zusätzliche Güterverkehrstrasse, die den Straßenverkehr entlasten könnte, sind bislang a.g. fehlender Sanierungen/Ausbauten kaum nutzbar. Konkret verhindert der fehlende Aus-/Neubau der Schleuse Fürstenwalde den durchgängigen Verkehr größerer Schubverbände. **Ansatz:**		X	X	**Kosten:** Personalkosten für qualifizierten Abstimmungsprozess mit Baulastträger, ggf. Kosten für den Ausbau **Finanzierung:** Mittel des Landkreises und der Kommunen (Abstimmungsprozess), Mittel des Bundes (Ausbau)	Landkreis, Kommunen, Bund	Reduzierung der Schwerlastverkehre im Straßenverkehr und damit einhergehender negativer Effekte

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Aufwertung des Oder-Spree-Kanals als geeignete Alternative zum Schwerverkehr auf Straßen **Ziel:** Entlastung des Straßenverkehrs durch Verlagerung auf den Wasserweg **Maßnahmenbestandteile:** Gezielte, konzertierte und vom Landkreis mit strategischen Partnern gelenkte Ansprache des Bundes als Baulastträger auch im Hinblick auf die Aufnahme in die Bundesverkehrswegeplanung (Ausbau Schleuse Fürstenwalde) als vordringlicher Bedarf **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Oder-Spree-Kanal (Bundeswasserstraße) und anliegende Kommunen und Gewerbetreibende **Kombinationsmöglichkeiten**: Log2						
Log4	Nachhaltige Stadtlogistik: Lastenrad und Micro-Hub	**Hintergrund:** Fehlende Koordinierung und Bündelung von Lieferverkehren führt zu einem hohen Verkehrsaufkommen durch KEP-Dienste und verkehrliche Behinderungen vor allem in verdichteten Bereichen. **Ansatz:**		X		**Kosten:** Konzeptentwicklung, ggf. Kosten für die Umsetzung (z.B. Aufbau von Depot- und Packstationen, Förderung von E-Lastenrädern bei KEP-Diensten etc.) **Finanzierung:**	Kommunen, Landkreis, KEP-Dienstleister, Wirtschaftsunternehmen	Verringerung verkehrlicher Belastungen durch Lieferverkehre

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Unterstützung der Kommunen bei der Entwicklung und Umsetzung nachhaltiger Lösungen für den Lieferverkehr **Ziel:** Nachhaltigere Gestaltung von Lieferverkehren **Maßnahmenbestandteile:** Ansprache und Unterstützung der Kommunen bei der Initiierung und Durchführung von Projekten zur Förderung der Nutzung von Lastenrädern bei der Auslieferung von Paketen sowie der kooperativen Nutzung von Mikro-Depots durch die Kurier-, Express-, Paket-Branche, ggf. aufsetzen auf Projekte wie KoMoDo **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Vor allem verdichtete Bereiche mit hohem Parkdruck z.B. Mittelzentren und weitere Versorgungszentren **Kombinationsmöglichkeiten**:				Mittel der Kommunen, ggf. finanzielle Unterstützung durch den Landkreis, Einbeziehung von KEP-Dienstleistern und Wirtschaftsunternehmen, Fördermittel **Fördermöglichkeiten (Auswahl):** Innovative Mobilitätsangebote (Rili InnoMob), Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie" (BMU)		
[MoMa] Mobilitätsmanagement								
MoMa1	Weiterentwicklung kommunaler Flotten	**Hintergrund:** Sowohl vom Landkreis als auch durch die Kommunen und Unternehmen im Landkreis werden jeweils eigenständige Fuhrparks vorgehalten. Dabei	X	X		**Kosten:** Fuhrpark- und Potenzialanalyse (ca. 30.000 – 60.000€), ggf. weitere Kosten zur Umsetzung	Landkreis, Kommunen, Unternehmen	Nachhaltigere Mobilität kommunaler Verwaltungen und Eigenbetriebe

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		handelt es sich fast ausschließlich um konventionelle Verbrennerfahrzeuge. **Ansatz:** Förderung alternativer und nachhaltigerer Antriebs- und Nutzungskonzepte in kommunalen Flotten **Ziel:** Nachhaltigere Mobilität kommunaler Verwaltungen und Eigenbetriebe, Vorbildfunktion für Privatpersonen und Unternehmen **Maßnahmenbestandteile:** Fuhrpark- und Potenzialanalyse für • Umstellung kreiseigener Flotten auf alternative Antriebe und einen optimierten Fahrzeugbestand inkl. Diensträdern/E-Bikes für kurze Dienstwege • Potenziale zum Aufbauen einer eigenen Ladeinfrastruktur an relevanten Liegenschaften • Möglichkeiten zum Teilen der kreiseigenen Flotten z.B. mit Unternehmen, Städten/Gemeinden/Ämtern/öffentliche Teilnutzung				(z.B. Leasing E-Pkw und E-Bikes, Aufbau E-Ladeinfrastruktur, Aufbau Abstellanlagen E-Bikes, Fuhrparkmanagementsystem, ggf. zusätzliche Fahrzeugtechnik) **Finanzierung:** Mittel des Landkreises		

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		• Übertragbarkeit bestehender guter Umsetzungsbeispiele (z.B. Barshare im Landkreis Barnim) **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Fuhrpark der Kreisverwaltung und kreiseigener Betriebe, Ausloten von Kooperationspotenzialen mit Kommunen und Unternehmen im Landkreis **Kombinationsmöglichkeiten**: MIV2, MoMa2						
MoMa2	Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements	**Hintergrund:** Derzeit dominiert der Pkw die Mobilität vieler Unternehmen und Mitarbeiter. Unternehmen haben aber vielfältige Möglichkeiten die Mobilität ihrer Mitarbeiter sowohl auf dem Arbeitsweg als auch auf dienstlichen Wegen klimafreundlicher und gesundheitsfördernder zu gestalten. **Ansatz:** Unterstützung von Unternehmen bei der Umsetzung und Etablierung von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements **Ziel:** Stärkung klimafreundlicher Mobilität auf betrieblichen und Arbeitswegen	X	X		**Kosten:** Personalkosten für Abstimmungsprozess, ggf. Unternehmens- und Mitarbeiterbefragung **Finanzierung:** Mittel des Landkreises	Landkreis, Wirtschaftsförderung, Unternehmen	Stärkung klimafreundlicher Mobilität auf betrieblichen und Arbeitswegen, Reduzierung der MIV-Dominanz zugunsten des Umweltverbundes

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungshorizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Fördermöglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Maßnahmenbestandteile: Ansprache und Dialog mit regionalen Unternehmen zur Förderung klimafreundlicher Mitarbeitermobilität: • Mobilität von Mitarbeitern auf dem Weg zur/von der Arbeit (z.B. vergünstigtes ÖPNV-Ticket, JobRad-Fahrradleasing, Fahrradabstellanlagen, Mitarbeiterduschen, Ladesäulen) • Berufliche Fahrten (z.B. Umflottung von Fuhrparks auf Elektromobilität, Diensträder für kurze Wege) **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Unternehmen im Landkreis **Kombinationsmöglichkeiten**: Log1, MoMa1						
MoMa3	Mobilitätsmanagement für Neubürger(innen) und Familien/Senioren	**Hintergrund:** Bedeutende Veränderungen innerhalb des Lebens (z.B. Jobwechsel, Umzug, Geburten, Renteneintritt) bieten auch Chancen zur Veränderung von Mobilitätsroutinen (z.B. Umstieg vom MIV auf den Umweltverbund). **Ansatz:**	X	X		**Kosten:** Maßnahmenkonzeption und Umsetzungsvorbereitung, Akquise von Kooperationspartnern, Wirksamkeitsmessung **Finanzierung:** Mittel des Landkreises, Ausloten von Kooperationspotenzialen mit den Kommunen	Landkreis, Kommunen, Zielgruppenvertreter, Verkehrsunternehmen	Förderung der Ausbildung nachhaltigerer Mobilitätsroutinen, Förderung des Umweltverbundes

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Förder-möglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Etablierung von Beratungsangeboten und Anreizen zur Ausbildung nachhaltigerer Mobilitätsroutinen von Neubürger(innen) und Familien/Senioren **Ziel:** Beeinflussung von Mobilitätsgewohnheiten im Hinblick auf eine nachhaltigere Mobilität **Maßnahmenbestandteile:** Entwicklung und Umsetzung eines zielgruppenorientierten Maßnahmensets: • Aufklärungsarbeit/Beratungsangebot zu Mobilitätsangeboten (ÖPNV/SPNV, Tarif, Fahrrad, Car-/Bikesharing, Verknüpfungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit etc.) → Synergie-Effekte mit Maßnahme imod2 möglich! • Anreize zum Umstieg (z.B. ÖPNV-Schnuppertickets, ÖPNV-Gutscheine, Einsteigertarife für Leihsysteme, Freiminuten für Sharing-Angebote) **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Angebot zentral durch den Landkreis ggf. in Kooperation mit Kommunen **Kombinationsmöglichkeiten**:						

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Förder-möglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		Imod2, imod3, FuRa4						
MoMa4	Sicherung personeller Ressourcen und Zuständigkeit in der Kreisverwaltung	**Hintergrund:** Derzeit bestehen z.T. Einschränkungen bei personellen Ressourcen und klaren Zuständigkeiten in der Kreisverwaltung, die für die Koordinierung und Begleitung der Maßnahmenumsetzung des Mobilitätskonzepts und anderer mobilitätsrelevanter Themen erforderlich sind. **Ansatz:** Besetzung relevanter Stellen und klare Definition einer klaren Zuständigkeits- und Prozessstruktur **Ziel:** Sicherstellung einer fachlich kompetenten Koordinierung und Begleitung von Maßnahmenumsetzungen im Bereich Mobilität **Maßnahmenbestandteile:** • Sicherung/Besetzung relevanter Positionen im Landkreis: Mobilitätsbeauftragter, Verkehrsplaner, Kreiswegewart • Aufbau und Etablierung Mobilitätsbeirat	X			**Kosten:** Personalkosten **Finanzierung:** Mittel des Landkreises	Landkreis	Sicherstellung einer nachhaltigen Maßnahmenumsetzung

Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme	Umsetzungs-horizont			Finanzielle Umsetzbarkeit (inkl. Förder-möglichkeiten)	Relevante Akteure	Angestrebte Maßnahmenwirkung
			K	M	L			
		• Politische Lobbyarbeit zur Entwicklung Verkehrsinfrastruktur anderer Baulastträger (Schiene, BAB, Wasserstraße, Schleusen, Brücken etc.) • Controlling/Evaluation der Maßnahmenbearbeitung **Räumliche Umsetzung (Empfehlung):** Kreisverwaltung **Kombinationsmöglichkeiten**: Bildet grundlegende Voraussetzung der nachhaltigen Umsetzung aller Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes						

3.4 Maßnahmenpriorisierung (Leitprojekte)

Durch das erarbeitete Maßnahmenset wird ein breites Spektrum mobilitätsrelevanter Themen abgedeckt. Dieses wurde im Rahmen der zweiten Online-Beteiligung vorgestellt und die Teilnehmenden um eine Einschätzung zur Priorität der Maßnahmen gebeten. Ziel war es dabei eine Priorisierung im Hinblick auf die Umsetzung abzuleiten. Aus den am höchsten priorisierten Vorhaben werden unter Berücksichtigung der vorab analysierten Handlungsbedarfe sowie einer möglichen Signalwirkung Leitprojekte abgeleitet, welche die Mobilitätsentwicklung im Landkreis maßgeblich beeinflussen.

In Abbildung 43 wird das Ergebnis der Priorisierung im Rahmen der Online-Beteiligung dargestellt. Es wird deutlich, dass vor allem den Handlungsfeldern „Stärkung des ÖPNV“ sowie „Förderung von Fuß- und Radverkehr“ eine hohe Bedeutung durch die Teilnehmenden zugemessen wird. So entfallen 7 der 10 am höchsten priorisierten Maßnahmen auf diese beiden Handlungsfelder. Unter Berücksichtigung der Antwort-Optionen „wichtig“ und „eher wichtig“ erreichen insgesamt 6 Maßnahmen eine Bewertung von ca. 90 Prozent.

Mit Ausnahme der Maßnahme ÖPNV5 (Abstimmung zwischen Bauleit- und Mobilitätsplanung), welche trotz hoher Priorität eher eine zwingende und durch die Verwaltungen sicherzustellende Voraussetzung für die Umsetzung anderer ÖPNV-Vorhaben darstellt, können die nachfolgenden Maßnahmen als Leitprojekte für die Mobilitätsentwicklung bis 2030 definiert werden:

ÖPNV2 - Flächenerschließung durch flexible On-Demand-/Bedarfs-Verkehre (92%)

Die Teilnehmenden messen einer Verbesserung der Flächenerschließung die größte Bedeutung zu. Vor allem im Hinblick auf die derzeit starke Einschränkung des ÖPNV in ländlichen Gebieten vor allem außerhalb des Schülerverkehrs sowie die derzeit noch ungenutzten Potenziale im Bereich der flexiblen Flächenverkehre erscheint die hohe Priorisierung nachvollziehbar. Als Leitprojekt steht vor allem die Übertragbarkeit des im Bereich Storkow (Mark) erprobten Ansatzes flexibler On-Demand-Verkehre im Fokus. Aber auch Querbezüge z.B. zu Einsatzmöglichkeiten des autonomen Fahrens (Maßnahme AlMo4) sollten berücksichtigt werden.

FuRa1 - Steigerung der Qualität des Radwegenetzes (91%)

Trotz des an vielen Stellen im Landkreis bereits gut ausgebauten Radwegenetzes wird der weiteren Steigerung der Qualität eine hohe Bedeutung zugemessen. Die zahlreichen Eingaben im Rahmen des Beteiligungsverfahrens haben gezeigt, dass trotz guter Ausgangssituation auch weiterhin umfangreicher Handlungsbedarf in den Bereichen Lückenschluss sowie Sanierung und Modernisierung besteht. Eine Forcierung als Leitprojekt birgt Chancen zur wirksamen Stärkung des Radverkehrs sowohl im Tourismus als auch im Alltagsverkehr.

ÖPNV1 - Stärkung der ÖPNV-Hauptachsen (90%)

Ebenfalls von sehr hoher Bedeutung für die Teilnehmenden ist die weitere Stärkung der ÖPNV-Hauptachsen. Wie die zahlreichen Eingaben innerhalb des Beteiligungsverfahrens gezeigt haben, betrifft dies neben einzelnen kÖPNV-Relationen im Landkreis vor allem auch kreisgrenzen-überschreitende Relationen z.B. in den Landkreis Märkisch-Oderland. Die Bewertung unterstreicht auch die im Nahverkehrsplan identifizierten Handlungsbedarfe. Als Leitprojekt sollte hier vor allem auch der Aufbau eines PlusBus-Netzes sowie zur Anbindung wichtiger Wirtschaftsstandorte im Fokus stehen.

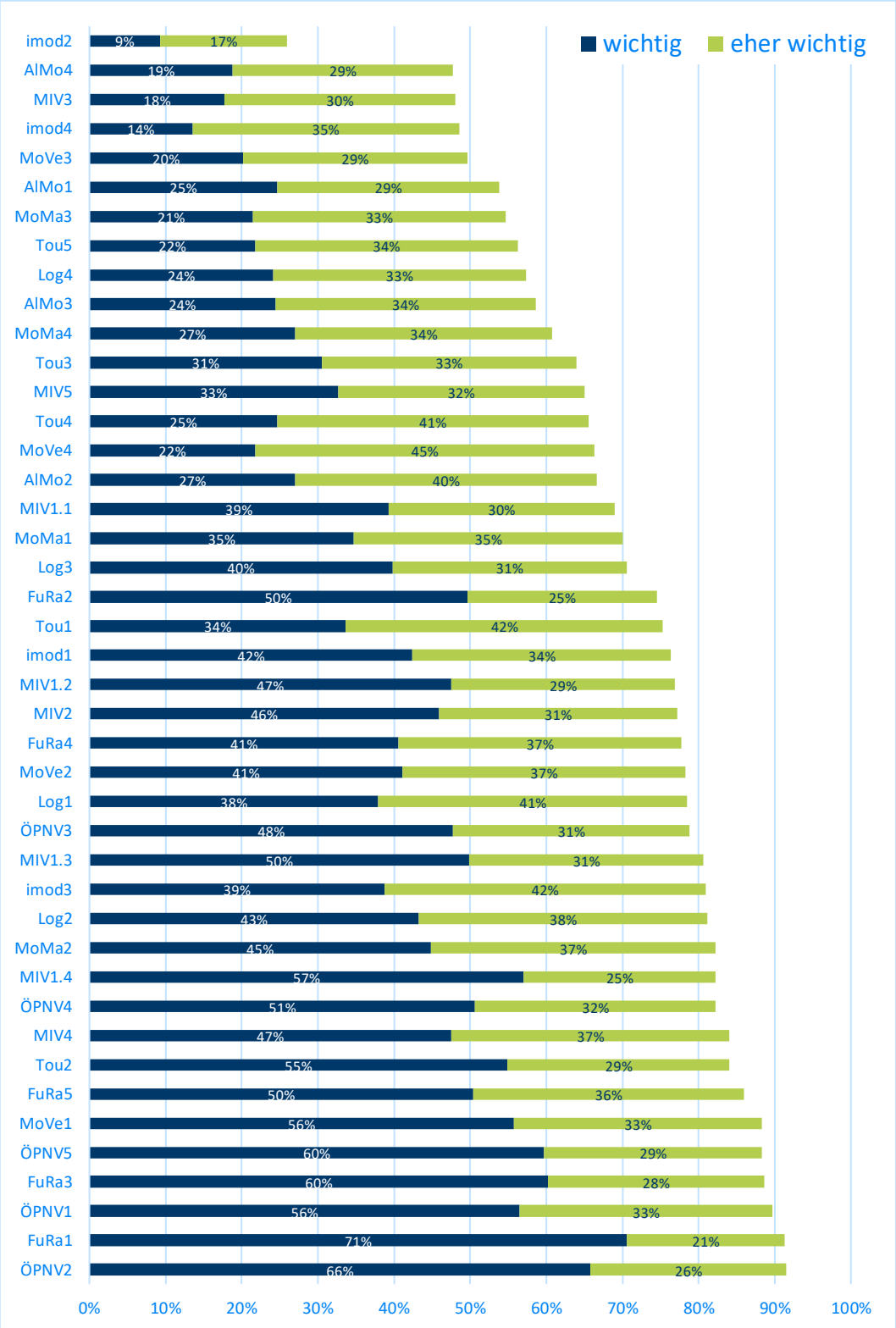
FuRa3 - Fahrradabstellanlagen an SPNV/ÖPNV-Stationen (89%)

Auch der Schaffung besser Verknüpfungsinfrastrukturen zwischen ÖPNV und dem Radverkehr wird durch die Teilnehmenden der Online-Befragung eine hohe Priorität eingeräumt. Vor allem im Hinblick auf die zuvor identifizierten Leitprojekte fungiert diese Maßnahme als wichtiges Bindeglied um den Umweltverbund wirksam zu stärken. Neben den zahlreichen kleineren SPNV-Haltepunkten, an denen bislang noch gänzlich Abstellanlagen fehlen, steht auch der Ausbau und die Modernisierung bestehender Anlagen entsprechend der sich wandelnden Kundenbedürfnisse im Fokus dieses Leitprojektes. Starke Querbezüge zur Maßnahme imod1 und dem Aufbau von Mobilitätsstationen sollten berücksichtigt werden.

MoVe1 - Mobilitätsangebote zur Versorgungssicherung (88%)

Neben der Sicherstellung einer flächenhaft zeitgemäßen ÖPNV-Erschließung werden auch zusätzlichen Mobilitätsangeboten zur Versorgungssicherung eine hohe Bedeutung beigemessen. Vor allem auch vor dem Hintergrund der auch zukünftig weiter alternden Bevölkerung wächst auch der Bedarf an Versorgungsmobilität. Erste Ansätze zur Erreichbarkeitssicherung z.B. durch begleitete Fahrdienste bestehen bereits punktuell im Kreisgebiet. Deren Übertragbarkeit auf andere Regionen sowie die Etablierung neuer Ansätze (z.B. ländliches Carsharing) stehen im Fokus dieses Leitprojektes.

Abbildung 43: Ergebnis der Maßnahmenpriorisierung



Quelle: IGES 2021, Ergebnisse der 2. Online-Befragung.

4. Umsetzungs- und Monitoring-Strategie

4.1 Empfehlungen für umsetzungsbegleitende Organisationsstrukturen

Um die Mobilitätsentwicklung im Landkreis und vor allem die Umsetzung der innerhalb des Konzeptes erarbeiten Maßnahmen voranzutreiben, bedarf es eines begleitenden Gremiums. Aufgaben des Mobilitätsbeirates wären vor allem

- Fachliche Beratung von Politik und Verwaltung,
- Erfahrungs- und Wissenstransfer aus mobilitätsrelevanten Projekten in anderen Kommunen Brandenburgs,
- Förderung der Kommunikation zwischen mobilitätsrelevanten Stakeholdern aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Verbänden,
- Förderung der Einbindung relevanter Verkehrsdienstleister in den Planungs- und Umsetzungsprozess sowie
- Sicherstellung der Einbeziehung von Belangen relevanter Zielgruppen z.B. Schüler, Senioren und Menschen mit Behinderungen.

Entsprechend sollte der Mobilitätsbeirat aus folgenden Mitgliedern bestehen

- Vertreter der Kreisverwaltung und Kreispolitik,
- Vertreter der Ämter bzw. amtsfreien Kommunen,
- Ggf. Vertreter angrenzender Gebietskörperschaften,
- Vertreter von im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen,
- Vertreter des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg,
- Wirtschafts- und Tourismusverbände (z.B. IHK, Seenland Oder-Spree e. V.),
- Vertreter der Schüler-, Senioren- und Behindertenbeirat,
- Etc.

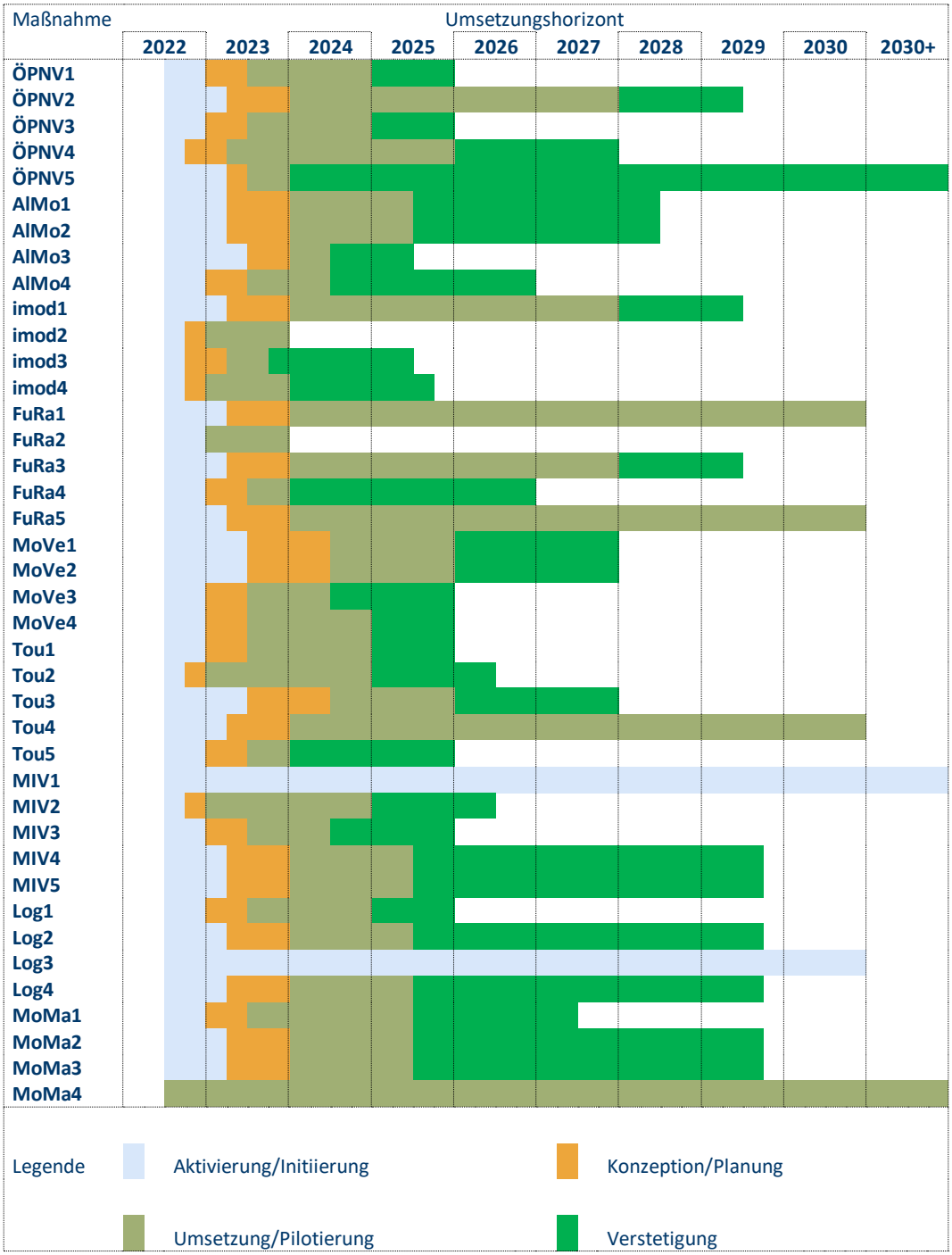
Um eine kontinuierliche Begleitung und Beratung sicherzustellen, wird empfohlen, dass der Mobilitätsbeirat mindestens einmal je Quartal zusammenkommen sollte.

4.2 Umsetzungsfahrplan

Aufbauend auf den gutachterlichen Erfahrungen aus der Durchführung ähnlich Projekte wird nachfolgend ein grober Fahrplan zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen vorgeschlagen. Dabei wird zwischen den Phasen Aktivierung/Initiierung, Konzept/Planung, Umsetzung/Pilotierung und Verstetigung (z.B. Übernahme in einen standardisierten Planungs-/Umsetzungsprozess) differenziert. Die tatsächliche zeitliche Ausgestaltung der Maßnahmenumsetzung ist abhängig von einer

Vielzahl regionaler Faktoren (z.B. Unterstützung durch die kommunale Politik, Kooperationsbereitschaft regionaler Stakeholder, personelle Kapazitäten der Verwaltung, finanzielle Mittel) und kann entsprechend auch deutlich von dem vorgeschlagenen Umsetzungsfahrplan abweichen.

Abbildung 44: Vorschlag für einen groben Umsetzungsfahrplan



Quelle: IGES 2022.

4.3 Monitoring-Konzept

Nachfolgend werden in Form eines Monitoring-Konzeptes handlungsfeldspezifische Ansätze zur Evaluation des Umsetzungsfortschritts zusammengestellt. Neben einer Auswahl relevanter Ziele beinhaltet dies vor allem geeignete Indikatoren, Erhebungsmethoden sowie Erhebungsintervalle. Die Zuständigkeit für das Monitoring liegt dabei maßgeblich beim Landkreis Oder-Spree bzw. einer durch ihn beauftragten Stelle.

Tabelle 7: Monitoring-Konzept

HF	Ziele	Indikatoren und Erhebung
ÖPNV	• Verbesserung des ÖPNV-Angebotes zwischen zentralen Orten im Landkreis sowie in angrenzende Gebietskörperschaften • Sicherstellung einer kreisweiten ÖPNV-Erschließung auch an Wochenenden, in den Ferien und in Tagesrandzeiten	• Erhebung Fahrtenangebot, Evaluation Umsetzung NVP ○ Methodik: Auswertung GTFS-Daten des VBB ○ Erhebungsintervall: alle 1-2 Jahre
	• Weiterentwicklung, Stärkung und Ausbau zeitlich und räumlich flexibler Bedarfsverkehre	• Erhebung Anzahl und Nutzung Flächenrufbusse ○ Methodik: Auswertung Nutzungsdaten (Fahrten, Tickets) ○ Erhebungsintervall: alle 1-2 Jahre
	• Barrierefreie Gestaltung von Infrastrukturen und Informationsangeboten	• Erhebung barrierefreie Haltestellen, Fahrzeuge, Fahrplanaushänge ○ Methodik: Abfrage bei Kommunen/VU ○ Erhebungsintervall: jährlich
AlMo	• Aufbau eines regionalen, stations-basierten E-Car-Sharing-Systems • Aufbau eines regionalen, Radverleihsystems	• Anzahl CS-Fahrzeuge/Leihfahrräder, Stationen und Nutzungen ○ Methodik: Abfrage bei Betreibern ○ Erhebungsintervall: jährlich
	• Einführung einer Mobilitätsplattform in Form einer Website und App	• Anzahl Webseite-Aufrufe bzw. vermittelte Fahrten ○ Methodik: Auswertung Webseiten-Statistik ○ Erhebungsintervall: jährlich
	• Erprobung autonomer Fahrdienste	• Anzahl autonomer Modellprojekte im Landkreise bzw. Anzahl Nutzer ○ Methodik: Eigene Recherche bzw. Daten der VU ○ Erhebungsintervall: jährlich
imod	• Initiierung eines landkreisweiten vernetzten Systems von Mobilitätsstationen	• Anzahl Mobilitätsstationen und Mobilitätsangebote

HF	Ziele	Indikatoren und Erhebung
		○ Methodik: Eigene Erhebung bzw. Abfrage bei Kommunen ○ Erhebungsintervall: jährlich
	• Schaffung zusätzlicher Informationsangebote mit Fokus auf intermodale barrierefreie Wegeketten	• Anzahl zusätzlicher Pläne/Karten, Broschüren/Flyer etc. ○ Methodik: Eigene Recherche ○ Erhebungsintervall: jährlich
	• Schaffung zusätzlicher Informationsangebote mit Fokus auf intermodale barrierefreie Wegeketten	• Anzahl durchgeführte Veranstaltungen, Teilnehmer, Aussteller ○ Methodik: Abfrage bei Veranstalter bzw. eigene Erhebung ○ Erhebungsintervall: jährlich
FuRa	• Ausbau/Lückenschluss und Sanierung im Radwegenetz	• Radwege-Neubau und Radwege-Sanierung in km ○ Methodik: Abfrage bei Baulastträgern ○ Erhebungsintervall: jährlich
	• Schaffung zeitgemäßer Radabstellanlagen an SPNV/kÖPNV-Knotenpunkten	• Anzahl Stellplätze (einfach, überdacht, gesichert etc.) ○ Methodik: Abfrage bei Kommunen/Baulastträgern ○ Erhebungsintervall: jährlich
	• Barrierefreie Gestaltung der Fußwege (Neubau/Sanierung)	• Anzahl zusätzlicher barrierefreier Querungsstellen/Wege-km ○ Methodik: Abfrage bei Kommunen/Baulastträgern ○ Erhebungsintervall: jährlich
MoVe	• Schaffung zusätzlicher Mobilitätsangebote zu Versorgungszwecken	• Anzahl regelmäßig/dauerhaft angebotener Fahrdienste ○ Methodik: Eigene Recherche ○ Erhebungsintervall: jährlich
	• Bereitstellung von Lastenrädern für Versorgungsfahrten	• Anzahl Leihräder und Nutzungen ○ Methodik: Abfrage bei Betreibern ○ Erhebungsintervall: jährlich
	• Einrichtung von ÖPNV-Sonderfahrten oder Fahrdiensten zu kulturellen und Tanzveranstaltungen	• Anzahl zusätzlich beauftragter Fahrten und Kooperationen mit Veranstaltern ○ Methodik: Abfrage bei VU ○ Erhebungsintervall: jährlich
Tou	• Verbesserung der ÖPNV-Anbindung touristischer Hotspots	• Erhebung Fahrtenangebot relevanter Linien/Haltestellen ○ Methodik: Auswertung GTFS-Daten des VBB ○ Erhebungsintervall: alle 1-2 Jahre

HF	Ziele	Indikatoren und Erhebung
	• Unterstützung von Fahrradmitnahme im kÖPNV	• Erhebungen von Fahrzeugen und bedienten Linien mit zusätzlicher Ausstattung zur Fahrradmitnahme ○ Methodik: Abfrage bei VU ○ Erhebungsintervall: jährlich
	• Ausweitung Gästekartenansatz	• Anzahl Orte mit Gästekarte zur touristischen ÖPNV-Nutzung ○ Methodik: Abfrage Kommunen ○ Erhebungsintervall: jährlich
MIV	• Sanierung und Ausbau der Straßeninfrastruktur	• Ausbau-/Sanierungsplanung und –umsetzung in km Bundes-/Landes-/Kreis-/Gemeindestraße ○ Methodik: Abfrage Baulastträger ○ Erhebungsintervall: jährlich
	• Ausbau der Ladeinfrastruktur	• Erfassung Anzahl Normal- und Schnellladestationen inkl. Leistung und Betreiber ○ Methodik: Abfrage Bundesnetzagentur ○ Erhebungsintervall: jährlich
	• Förderung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung innerstädtischer Bereiche und Verkehrsvermeidung	• Erfassung Anzahl umgesetzter Projekte ○ Methodik: Abfrage Kommunen ○ Erhebungsintervall: jährlich
Log	• Verbesserung ÖPNV- und Radverkehrsanbindung von Gewerbestandorten	• Prüfung Erreichbarkeit Radwege und ÖPNV-Anbindung ○ Methodik: GIS-Erreichbarkeitsanalyse, Auswertung GTFS-Daten des VBB ○ Erhebungsintervall: jährlich
	• Verlagerung und Bündelung von Schwerlastverkehren	• Entwicklung des Schwerlastverkehrs in relevanten Korridoren ○ Methodik: Auswertung Zähldaten Straßen- und Wasserverkehr ○ Erhebungsintervall: jährlich
MoMa	• Umstellung kommunaler Flotten auf alternative klimafreundlichere Antriebe	• Erfassung e-mobiler und konventionell betriebener Flottenanteile inkl. Planungen ○ Methodik: Fuhrparkanalyse der Flotten von Landkreis und Kommunen ○ Erhebungsintervall: alle 1-2 Jahre
	• Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements	• Anzahl durchgeführter Beratungen bzw. Umsetzungen relevanter Projekte durch Unternehmen ○ Methodik: eigene Erfassung, ggf. Unternehmensbefragung ○ Erhebungsintervall: alle 1-2 Jahre
	• Etablierung von Beratungsangeboten und Anreizen zur Ausbildung nachhaltigerer	• Anzahl durchgeführter Beratungen ○ Methodik: eigene Erfassung ○ Erhebungsintervall: jährlich

HF	Ziele	Indikatoren und Erhebung
	Mobilitätsroutinen von Neubürger(innen) und Familien/Senioren	

Anlagen

Anlage 1 – SWOT-Steckbriefe

Individueller Standardtext. Alle Inhalte stehen in dem vorgegebenen Satzspiegel.

Anlage 2 – Zusammenstellung Handlungsbedarfe Radverkehr

Anlage 3 – Zusammenstellung Handlungsbedarfe Straßenverkehr

Literaturverzeichnis

Sofern vom Auftraggeber keine Vorgaben zur Handhabung von Literaturverweisen und Aufbau eines entsprechenden Verzeichnisses bestehen, ist es nach Vorlage des neuen Zitierstils IGES_Standard zu erstellen.

Im IGES Web finden Sie eine umfassende Anleitung zur Verwendung des Literaturverwaltungsprogrammes EndNote, in welcher im Kapitel 10 die Erfassung von Publikationen nach dem Zitierstil IGES_Standard beschrieben wird. Ein nach Publikationstypen geordnetes Beispiel-Literaturverzeichnis ist im Kapitel 12 dargestellt.

Das zum Zitierstil IGES_Standard gehörende Layout ist bereits im Word-Dokument hinterlegt und wird bei Nutzung von EndNote automatisch angewendet (Abschnitt 6.5 der Anleitung).

Bundesagentur für Arbeit (2021): Arbeitsmarktmonitor. Nürnberg. URL: https://arbeitsmarktmonitor.arbeitsagentur.de/faktencheck/regionalstruktur/tabelle/328/2020/employrate/?r=, zuletzt abgerufen am 22.03.2022.