

BERICHT

Stadt Königs Wusterhausen, Mobilitätskonzept 2030



BERICHT



Stadt Königs Wusterhausen Mobilitätskonzept 2030

Auftraggeber/-in:

Stadt Königs Wusterhausen
Dezernat III, Amt für Städteentwicklung und Liegenschaften, SG 61 Stadtplanung
Schlossstraße 3
15711 Königs Wusterhausen

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Straßburger Platz 1
01307 Dresden

Dresden, 19. August 2025

Dokumentinformationen

Kurztitel	Stadt Königs Wusterhausen, Mobilitätskonzept 2030
Auftraggeber/-in	Stadt Königs Wusterhausen Dezernat I, Fachbereich II, SG Vergabe/Recht Schlossstraße 3 15711 Königs Wusterhausen
Auftrags-Nr.	
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
PTV-Projekt-Nr.	TC2300252
Autor/-in	TC23
Erstellungsdatum	04.03.2024
zuletzt gespeichert	19.08.2025

Inhalt

1	Veranlassung	11
2	Beteiligung.....	12
2.1	Lenkungsreis	12
2.2	Öffentlichkeitsveranstaltungen	13
2.2.1	Erste Öffentlichkeitsveranstaltung.....	13
2.2.2	Zweite Öffentlichkeitsveranstaltung	14
2.3	Online-Befragung.....	15
2.4	Newsletter	17
3	Sachstandsanalyse	18
3.1	Grundlagenermittlung	18
3.1.1	Untersuchungsgebiet	18
3.1.2	Bestehende Planungen und Dokumente.....	19
3.1.3	Bevölkerungsentwicklung	21
3.1.4	Pendelbeziehungen	23
3.1.5	Mobilitätsverhalten	25
3.1.6	Öffentlicher Verkehr	28
3.1.7	Radverkehr	32
3.1.8	Fußverkehr und Barrierefreiheit.....	34
3.1.9	Kfz-Verkehr	35
3.1.10	Wasserverkehr	37
3.1.11	Erreichbarkeiten	39
3.1.12	Verkehrssicherheit	47
3.2	Ortsbegehung.....	49
4	Bestandsanalyse.....	54
4.1	Verkehrsanalyse des fließenden Kfz-Verkehrs.....	54
4.1.1	Erhebungsvorbereitung	54
4.1.2	Ergebnisse.....	56
4.2	Parkraumerhebungen zum ruhenden Kfz-Verkehr.....	57
4.2.1	Erhebungsvorbereitung	57

4.2.2	Erhebungszeitraum	58
4.2.3	Erhebungsgebiet	59
4.2.4	Erhebungsdurchführung	62
4.2.5	Erhebungsauswertung	63
4.2.6	Ergebnisse der Parkraumerhebung	63
4.3	Erhebungen zum Radwegenetz	71
4.3.1	Radverkehrsnetz und -infrastruktur	71
4.3.2	Ruhender Radverkehr	76
5	Verkehrsprognose	78
6	Handlungsempfehlungen	82
6.1	Fußverkehr und Barrierefreiheit	82
6.2	Radverkehr	84
6.3	Öffentlicher Verkehr	86
6.4	Ruhender Kfz-Verkehr	88
6.5	Fließender Kfz-Verkehr	89
6.6	Erreichbarkeiten	91
6.7	Weitere Handlungsempfehlungen	92
7	Mobilitätsbezogenes Leitbild und Ziele	93
7.1	Leitbild	93
7.2	Ziele 94	
7.2.1	Zielfeld 1: Erreichbarkeit	94
7.2.2	Zielfeld 2: Mobilitätsteilhabe	95
7.2.3	Zielfeld 3: Verkehrssicherheit	95
7.2.4	Zielfeld 4: Mobilitätsverhalten & Verkehrsmittelwahl	96
7.2.5	Zielfeld 5: Wirtschaftsverkehr	96
7.2.6	Zielfeld 6: Umweltverträglichkeit	97
8	Maßnahmen	98
8.1	Maßnahmenplan	98
8.2	Priorisierung der Maßnahmen	100
8.3	Monitoring	101
9	Zusammenfassung	103

Literaturverzeichnis	105
Anlagen	108
Anlage 1.1 Sachstandsanalyse vorhandene Planunterlagen	108
Anlage 1.2 Tabellen.....	117
Anlage 1.3 Karten und Abbildungen	121
Anlage 2.1 Ergebnisse Online-Beteiligung	128
Anlage 2.2 Newsletter	136
Anlage 3 Maßnahmensteckbriefe.....	142

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bevölkerungsstand in den Ortsteilen	22
Tabelle 2:	Ein- und Aussteiger werktags im SPNV, Stand 2018	29
Tabelle 3:	Qualitätsstufen für Pkw und ÖV für überregionale Verbindungen (VFS II)	40
Tabelle 4:	Stufen der Angebotsqualität SAQ _v (Quelle: FGSV RIN)	40
Tabelle 5:	Fahrtzeiten von Königs Wusterhausen (7 Uhr).....	44
Tabelle 6:	Qualitätsstufe Reisezeit mit ÖV zwischen den Ortsteilen	46
Tabelle 7:	Durchschnittliche Entfernung zu Einrichtungen der Grundversorgung	46
Tabelle 8:	Unfälle mit Personenschaden zwischen 2018 und 2022	48
Tabelle 9:	Standorte für Erhebungen an Knotenpunkten.....	55
Tabelle 10:	Parkraumangebot	63
Tabelle 11:	Durchlauf und durchschnittliche Parkdauer	65
Tabelle 12:	Art der Radverkehrsanlagen nach Länge	73
Tabelle 13:	Material und Zustand der Radverkehrsanlagen nach Länge	74
Tabelle 14:	Gesamtaufkommensschätzung Personenverkehr nach Ortsteilen	79
Tabelle 15:	Gesamtaufkommensschätzung Personenverkehr nach Verkehrsmitteln	79
Tabelle 16:	Liste der Maßnahmen	99
Tabelle 17:	Liste der Maßnahmen mit Priorisierung	101
Tabelle 18:	Steckbrief Innenstadtentwicklungskonzept Königs Wusterhausen 2030	108
Tabelle 19:	Steckbrief Verkehrskonzept Stadtzentrum der Stadt Königs Wusterhausen	109
Tabelle 20:	Steckbrief Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Stadt Königs Wusterhausen	109

Tabelle 21:	Steckbrief Regionaler Wachstumskern (RWK) Schönefelder Kreuz – Statusbericht 2017, 2018 _____	110
Tabelle 22:	Steckbrief Stadt Königs Wusterhausen 2040 - Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) _____	111
Tabelle 23:	Steckbrief Grundlagenermittlung Verkehr Flughafenregion BER – Abschlussbericht _____	111
Tabelle 24:	Steckbrief Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV des Landkreises Dahme-Spreewald ab 2021 _____	112
Tabelle 25:	Steckbrief Radverkehrskonzept 2030 für den Landkreis Dahme-Spreewald __	113
Tabelle 26:	Steckbrief Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Berlin – BER – Königs Wusterhausen _____	113
Tabelle 27:	Steckbrief Landesnahverkehrsplan 2023-2027 _____	114
Tabelle 28:	Steckbrief Lärmaktionsplanung Stadt Königs Wusterhausen (3. Stufe) _____	114
Tabelle 29:	Steckbrief Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg _____	115
Tabelle 30:	Steckbrief Radverkehrsstrategie 2030 des Landes Brandenburg _____	115
Tabelle 31:	Steckbrief Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) _____	116
Tabelle 32:	Bedienungszeiten und Abfahrten pro Tag und Richtung der Buslinien in Königs Wusterhausen _____	118
Tabelle 33:	Fahrzeit mit ÖV zwischen den Ortsteilen in Früh- und Spätspitze _____	118
Tabelle 34:	Fahrgeschwindigkeit mit ÖV zwischen den Ortsteilen in Früh- und Spätspitze _____	119
Tabelle 35:	Verkehrsaufkommensabschätzung der Analyse und Prognose _____	120
Tabelle 36:	Maßnahmensteckbrief 01 Konzeption eines bedarfsgerechten Stadtbusangebotes _____	142
Tabelle 37:	Maßnahmensteckbrief 02 Verbesserung der Verbindungen zu Umlandgemeinden _____	143
Tabelle 38:	Maßnahmensteckbrief 03 Beschleunigung des Busverkehrs _____	144
Tabelle 39:	Maßnahmensteckbrief 04 Neugestaltung und Digitalisierung der Aushangfahrpläne an Bushaltestellen _____	145
Tabelle 40:	Maßnahmensteckbrief 05 Fuß- und Radverkehrskonzept _____	146
Tabelle 41:	Maßnahmensteckbrief 06 Verbesserung des baulichen Zustands bestehender Anlagen _____	147
Tabelle 42:	Maßnahmensteckbrief 07 Umsetzung der Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen _____	148

Tabelle 43:	Maßnahmensteckbrief 08 Bedarfsgerechter Ausbau der Radabstellanlagen _	149
Tabelle 44:	Maßnahmensteckbrief 09 Verbesserung der Querungsbedingungen an Lichtsignalanlagen für Fuß- und Radverkehr _____	150
Tabelle 45:	Maßnahmensteckbrief 10 Konzeption für den ruhenden Verkehr _____	151
Tabelle 46:	Maßnahmensteckbrief 11 Reduzierung der negativen Folgen des Kfz-Verkehrs _____	152
Tabelle 47:	Maßnahmensteckbrief 12 Alternative Antriebe für die kommunale Fahrzeugflotte _____	153
Tabelle 48:	Maßnahmensteckbrief 13 Mitfahrbänke _____	154
Tabelle 49:	Maßnahmensteckbrief 14 Arbeitsgruppe Mobilität mit Unternehmensnetzwerk _____	155

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Workshop „Wo drückt der Schuh?“ im Rathausaal _____	14
Abbildung 2:	Vorbereitungen für Workshop „Wie packen wir es an?“ im Rathausaal _____	15
Abbildung 3:	Ausgewählte Ergebnisse Online-Befragung _____	16
Abbildung 4:	Ausgewählte Ergebnisse Online-Befragung _____	17
Abbildung 5:	Untersuchungsgebiet mit Grenzen der Ortsteile _____	18
Abbildung 6:	Bevölkerungsverteilung als 100x100m Raster mit Stadtteilgrenzen _____	21
Abbildung 7:	Bevölkerungsentwicklung Stadt Königs Wusterhausen 1990-2030 _____	22
Abbildung 8:	Entwicklung der Bevölkerung in Altersgruppen 2020-2030 _____	23
Abbildung 9:	Einpendelströme nach Königs Wusterhausen im Jahr 2022 _____	24
Abbildung 10:	Auspindelströme von Königs Wusterhausen im Jahr 2022 _____	25
Abbildung 11:	Definition der räumlichen Verkehrsarten _____	25
Abbildung 12:	Modal Split relativ _____	26
Abbildung 13:	Modal Split absolut _____	27
Abbildung 14:	Haltestellen und Linien _____	30
Abbildung 15:	Bushaltestellen mit 600 m Puffer _____	31
Abbildung 16:	Abfahrten (Montag – Freitag) pro Richtung und Tag _____	32
Abbildung 17:	Ausgewiesenes Radverkehrsnetz _____	33
Abbildung 18:	Zugbrücke über den Nottekanal _____	34

Abbildung 19: Klassifiziertes Straßennetz	36
Abbildung 20: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten	37
Abbildung 21: Gewässer	38
Abbildung 22: Überörtliche Erreichbarkeiten nach RIN	39
Abbildung 23: Isochronen mit dem Fahrrad ausgehend vom Bahnhof	41
Abbildung 24: Isochronen per Kfz ausgehend vom Bahnhof	42
Abbildung 25: Überörtliche Erreichbarkeiten per ÖV vom Bahnhof KW	43
Abbildung 26: Isochronen zu Fuß ausgehend vom Bahnhof	45
Abbildung 27: Heatmap der Unfälle mit Personenschaden von 2018 bis 2022	47
Abbildung 28: Probleme im Angebot für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV	50
Abbildung 29: Flächen für Wohnungsbauvorhaben	50
Abbildung 30: Chausseestraße in Deutsch Wusterhausen	51
Abbildung 31: Großwohnsiedlung westlich der Luckenwalder Straße	52
Abbildung 32: Grundschule Zeesen	52
Abbildung 33: Knotenpunkt Friedrich-Engels-Straße / Kablower Chaussee	53
Abbildung 34: Standorte der Knotenpunktzählungen	55
Abbildung 35: Verkehrsmengen der Erhebung	56
Abbildung 36: Baustelle Kablow Bahnhofsstraße	58
Abbildung 37: Erhebungsgebiet Königs Wusterhausen mit erhobenen Parkplätzen	59
Abbildung 38: Erhebungsgebiet Zeesen mit erhobenen Parkplätzen	60
Abbildung 39: Erhebungsgebiet Niederlehme mit erhobenen Parkplätzen	60
Abbildung 40: Erhebungsgebiet Zernsdorf mit erhobenen Parkplätzen	61
Abbildung 41: Erhebungsgebiet Kablow mit erhobenen Parkplätzen	61
Abbildung 42: PTV QuickRecorder-App	62
Abbildung 43: Ganglinien der Auslastung des Parkplatzes am Kreisverkehr	66
Abbildung 44: Ganglinien der Auslastung des P+R am Bahnhof (NO)	67
Abbildung 45: Ganglinien der Auslastung des P+R Storkower Straße	68
Abbildung 46: Ganglinien der Auslastung der Parkstände am Bahnhofsvorplatz	69
Abbildung 47: Ganglinien der Auslastung Eichenallee und Maxim-Gorki-Straße	70
Abbildung 48: Kartierung der Radverkehrsanlagen	72
Abbildung 49: Gehweg mit „Rad frei“: Cottbuser Straße (links) , Karl-Marx-Straße (rechts)	73
Abbildung 50: Rampe zur DahmeRadweg-Brücke	73

Abbildung 51: Beispiel für Knotenpunktwegweisung im Ortsteil Senzig	74
Abbildung 52: Wechsel der Radverkehrsführung Karl-Liebknecht-Straße / Weidendamm	75
Abbildung 53: Radverkehrsführung Spreewaldstraße – Bahnübergang	75
Abbildung 54: Ruhender Verkehr um den Bahnhof	76
Abbildung 55: Bahnhofstraße mit östlichem Abschnitt (links) und Shared Space (rechts)	76
Abbildung 56: Radabstellanlage am Haltepunkt Zeesen	77
Abbildung 57: Verkehrsmengenkarte Straßenverkehrsprognose 2030 (Ausschnitt)	78
Abbildung 58: Verkehrsmengenkarte Kfz-Verkehrsaufkommensabschätzung 2030	80
Abbildung 59: Differenz zwischen Analyse und Prognose für den Kfz-Verkehr	81
Abbildung 60: SWOT-Analyse des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit	82
Abbildung 61: SWOT-Analyse des Radverkehrs	84
Abbildung 62: SWOT-Analyse des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit	86
Abbildung 63: SWOT-Analyse des ruhenden Kfz-Verkehrs	88
Abbildung 64: SWOT-Analyse des fließenden Kfz-Verkehrs	89
Abbildung 65: SWOT-Analyse der Erreichbarkeiten	91
Abbildung 66: Mobilitätsbezogenes Leitbild	93
Abbildung 67: Struktur des Zielsystems	94
Abbildung 68: Prozess der Maßnahmenbildung	98
Abbildung 69: Buslinien Bedienungshäufigkeit Mo-Fr	121
Abbildung 70: Buslinien Bedienungshäufigkeit Wochenende	122
Abbildung 71: Unfälle mit Fuß- und Radbeteiligung zwischen 2018 und 2022	123
Abbildung 72: Kartierung der Radverkehrsanlagen	124
Abbildung 73: Analyse: Schwerverkehrsanteil	125
Abbildung 74: Prognose 2030: Schwerverkehrsanteil	126
Abbildung 75: Analyse und Prognose 2030 in Kfz/24h	127

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
GIS	Geoinformationssystem
INSEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
KW	Königs Wusterhausen
LDS	Landkreis Dahme-Spreewald
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RIN	Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung
RVS	Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH
RWK	Regionaler Wachstumskern
SAQ	Stufen der Angebotsqualität
SrV	Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen
SV	Schwerverkehr
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats
TÖB	Träger öffentlicher Belange
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VFS	Verbindungsfunktionsstufe

1 Veranlassung

Die Stadt Königs Wusterhausen beabsichtigt ein Verkehrskonzept aufzustellen, welches im Kern ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept für Königs Wusterhausen mit den acht Ortsteilen Diepensee, Königs Wusterhausen, Kablow, Niederlehme, Senzig, Wernsdorf, Zeesen und Zernsdorf umfasst. Ziel ist es, mithilfe des Mobilitätskonzepts für den Prognosehorizont 2030 einerseits strategische Fragestellungen zu beantworten und andererseits durchführbare Maßnahmen sowie deren Ranking für eine stufenweise Umsetzung ausweisen zu können.

Der Prozess der Erstellung des Konzeptes soll stufenweise und dialogorientiert mit entsprechenden Beteiligungsinstrumenten erfolgen. Es wird eine umfassende Untersuchung der heutigen Mobilität zu den nachstehend beschriebenen Inhalten und einer nachvollziehbaren Umsetzungsstrategie erwartet.

Im Rahmen der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes sollen konkrete Maßnahmenpakete zur Förderung des Umweltverbundes in der Stadt Königs Wusterhausen entwickelt und ein praktikabler Handlungsleitfaden mit direktem Umsetzungsbezug ausgearbeitet werden. Das zukünftige Konzept soll Analysen und Maßnahmenpakete zu allen Verkehrsträgern umfassen: Radverkehr, zu Fuß Gehende, Kfz, ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote.

Ziel ist es, den ruhenden und den fließenden Verkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr zu analysieren sowie ein Konzept für die weitere Entwicklung mit Handlungsoptionen zu erstellen. Der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) soll hier die Chance und Möglichkeit eingeräumt werden, sich gegen das Konzept der autogerechten Stadt zu behaupten. Maßnahmen, die zu einer systematischen Förderung der Nahmobilität und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum führen, sind darzustellen.

Die Bearbeitung erfolgt in mehreren Stufen:

1. Bestands- und Sachstandsanalyse für den Stadtraum Königs Wusterhausen
2. Entwicklung eines verkehrlichen Leitbildes
3. Erstellung des Mobilitätskonzeptes als Gesamtmaßnahmenplan
4. Dokumentation

2 Beteiligung

Der Erstellung des Mobilitätskonzeptes 2030 für die Stadt Königs Wusterhausen wurde durch verschiedene Formate der Beteiligung begleitet. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist ein essenzieller Bestandteil für Planungsprozesse. Die durchgeführten Veranstaltungen dienten neben der Information der Öffentlichkeit vor allem der Diskussion sowie dem Einholen von Informationen aus Sicht der aktuellen und zukünftigen Nutzerinnen und Nutzern des Verkehrssystems. Im Folgenden wird ein Überblick über die durchgeführten Veranstaltungsformate sowie den Ergebnissen gegeben.

2.1 Lenkungskreis

Um Zwischenstände und Ziele den Vertretungen aus Politik und den Trägern öffentlicher Belange vorzustellen sowie zu diskutieren, wurde ein Lenkungskreis initiiert. Ziel dabei war es, ein politisch abgesichertes und von der Öffentlichkeit getragenes Mobilitätskonzept zu entwickeln. Dafür wurden Vertretungen der Fraktionen aus der Stadtverordnetenversammlung, Arbeitsgruppen, die Fachverwaltung sowie Vertretungen des Landkreises eingeladen.

Der erste Sitzungstermin fand am 12.12.2023 statt. An der Sitzung nahmen 14 Personen teil. Nach der Begrüßung durch die Stadtverwaltung erfolgte eine methodische Einführung in das Mobilitätskonzept sowie eine Vorstellung des aktuellen Arbeitsstandes der Sachstands- und Bestandsanalyse. Anschließend hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit Fragen zu stellen und Anmerkungen zu geben. Zum Einstieg in die Diskussion mit den Teilnehmenden über ihre Zielvorstellungen wurden zunächst interaktiv Stärken und Defizite sowie Zielvorstellungen der Mobilität in Königs Wusterhausen abgefragt. Als Ergebnis der Diskussion wurden Wünsche nach planerischen Zielstellungen mit Vorrang für den ÖPNV, weniger MIV, dem Fokus auf das Fahrrad mit einem guten Radwegenetz sowie für kostenfreien ÖPNV festgehalten.

Der zweite Sitzungstermin fand am 21.02.2024 statt. An der Sitzung nahmen 14 Personen teil. Zunächst wurde der Arbeitsstand mit den Handlungsempfehlungen aus der Analyse vorgestellt. Nachdem die Rückfragen der Teilnehmenden beantwortet wurden, wurde zu einer Diskussion über das mobilitätsbezogene Leitbild übergeleitet. Interaktiv wurden Werte, Ziele und Prinzipien abgefragt. Dabei rückten vor allem soziale Faktoren, Bedarfsorientierung, Maßstäblichkeit und Selbstverwirklichung in den Vordergrund. Bei den anschließenden Statements der Teilnehmenden über die Zukunft der Mobilität in Königs Wusterhausen waren wichtige Aspekte die Maßstäblichkeit, Freiheit, Umwelt- und Klimaschutz, gemeinsames Handeln sowie Beteiligung von Kindern, Jugendlichen und Frauen.

Der dritte Sitzungstermin fand am 21.03.2024 statt. An der Sitzung nahmen 16 Personen teil. In diesem Termin wurde ein Entwurf des mobilitätsbezogenen Leitbilds vorgestellt und diskutiert. Im Rahmen der Diskussion wurde der Entwurf gemeinsam mit den Teilnehmenden angepasst, wodurch die finale Variante festgelegt wurde.

Der vierte Sitzungstermin fand am 08.10.2024 statt. Zu diesem Termin wurden die Ziele auf Basis des Leitbilds vorgestellt und diskutiert. Im Ergebnis der Diskussion wurden die Teilziele in ihren Formulierungen angepasst und final bestätigt.

Der fünfte Sitzungstermin fand am 06.03.2025 statt. Schwerpunkt dieses Termins war die Diskussion der Maßnahmenliste. Diese wurde von den Gutachtern vorgeschlagen und im Vorfeld mit der Fachverwaltung abgestimmt. Entsprechend der Diskussion mit den Teilnehmenden des Lenkungskreises wurden die Maßnahmenvorschläge angepasst und finalisiert.

2.2 Öffentlichkeitsveranstaltungen

2.2.1 Erste Öffentlichkeitsveranstaltung

Am 12.02.2024 wurde im Rathaussaal der erste Workshop unter dem Titel „Wo drückt der Schuh? Die Mobilität von morgen aktiv mitgestalten“ abgehalten. Die Teilnahme stand allen interessierten Personen offen. Insgesamt konnten circa 50 Teilnehmende verzeichnet werden. Nach einer kurzen Vorstellung des Projektes teilten sich die Teilnehmenden in drei Gruppen auf, um drei Thementische im Stile eines „World Cafés“ zu besuchen. An den Thementischen zum Fuß- und Radverkehr, zum öffentlichen Verkehr sowie zum Kfz-Verkehr wurden zu den Themen folgende Kernfragen diskutiert:

- Wie empfinden Sie die Situation [im Themenfeld]?
- Wo sehen Sie Stärken und Defizite [im Themenfeld]?
- Was wünschen Sie sich in der Zukunft [im Themenfeld]?

Die genannten Punkte wurden auf Plakaten festgehalten. Eine Übersicht über die umfangreichen Antworten, welche bei der weiteren Erstellung des Mobilitätskonzeptes berücksichtigt wurden, sowie weitere Dokumente zur Beteiligung befinden sich in den Anlagen.



Abbildung 1: Workshop „Wo drückt der Schuh?“ im Rathaussaal

2.2.2 Zweite Öffentlichkeitsveranstaltung

Die zweite Öffentlichkeitsveranstaltung „Wie packen wir es an?“ fand am 29.10.2024 im Rathaussaal von Königs Wusterhausen statt. Ziel der Veranstaltung war es, Maßnahmenvorschläge zu sammeln. Eingangs erfolgte eine Einführungspräsentation, die unter anderem Ergebnisse der Online-Befragung und die erarbeiteten Ziele und Zielfelder thematisierte. Anschließend fanden sich die Teilnehmenden an drei Thementischen im Format „World Café“ ein, wobei dreimal gewechselt wurde, wodurch jede Person zu jedem Thema diskutieren konnte. Die Zielfelder an den Thementischen waren wie folgt aufgeteilt:

- Erreichbarkeit, Teilhabe
- Verkehrssicherheit, Mobilitätsverhalten & Verkehrsmittelwahl
- Wirtschaftsverkehr, Umweltverträglichkeit

Im Anschluss wurden die Ergebnisse durch die Tischmoderatoren zusammengefasst. Die Ideen wurden gesammelt, im Nachgang der Veranstaltung systematisiert und für den Entwurf der Maßnahmenliste aufbereitet.



Abbildung 2: Vorbereitungen für Workshop „Wie packen wir es an?“ im Rathaussaal

2.3 Online-Befragung

Im Zeitraum vom 16. September bis 14. Oktober 2024 wurde eine Online-Befragung zum Thema Mobilität und Verkehrsmittelnutzung in Königs Wusterhausen durchgeführt. Ziel der Erhebung war es, die Einstellungen der Bürgerinnen und Bürger zu verschiedenen Aspekten der Mobilität zu erfassen – insbesondere zu genutzten Verkehrsmitteln sowie der Akzeptanz möglicher Veränderungen im städtischen Verkehrsraum.

Der Fragebogen umfasste 32 Fragen, verteilt auf 10 Seiten. Kernpunkte waren Aussagen, zu denen die Teilnehmenden ihre Zustimmung auf einer sechsstufigen Skala angeben konnten – von starker Ablehnung bis zu starker Zustimmung. Die Gestaltung orientierte sich an anerkannten wissenschaftlichen Standards zur Erhebung von Meinungsbildern.

Die Teilnahme an der Befragung erfolgte anonym und datenschutzkonform gemäß DSGVO. Eingesetzt wurde das Umfragetool LamaPoll, das eine sichere und barrierearme Durchführung ermöglichte. Die Rekrutierung der Teilnehmenden erfolgte über einen öffentlichen Link, der auf verschiedenen Kanälen verbreitet wurde – darunter die Webseite der Stadt Königs Wusterhausen, soziale Medien sowie Plakate im Stadtgebiet. Insgesamt nahmen 588 Personen vollständig an der Befragung teil. Die durchschnittliche Bearbeitungsdauer lag bei 16 Minuten.

Die große Mehrheit der Teilnehmenden spricht sich dafür aus, den Anteil der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes – also öffentlicher Nahverkehr, Rad- und Fußverkehr – zu steigern. Auch der Bedarf an Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird breit anerkannt, mit einer sehr hohen Zustimmung auf den beiden höchsten Skalenstufen.

Ebenso wird ein deutlicher Handlungsbedarf bei der Reduzierung verkehrsbedingter Lärm- und Luftverschmutzung gesehen. Zwar zeigt sich hier eine etwas größere Streuung der Antworten, die überwiegende Mehrheit befürwortet jedoch entsprechende Maßnahmen.

Auch die Aussage, dass die Verbindung zwischen den Ortsteilen von Königs Wusterhausen unzureichend sei, findet breite Zustimmung. Dies deutet darauf hin, dass eine verbesserte Erreichbarkeit innerhalb des Stadtgebiets ein zentrales Anliegen der Bürgerinnen und Bürger darstellt.

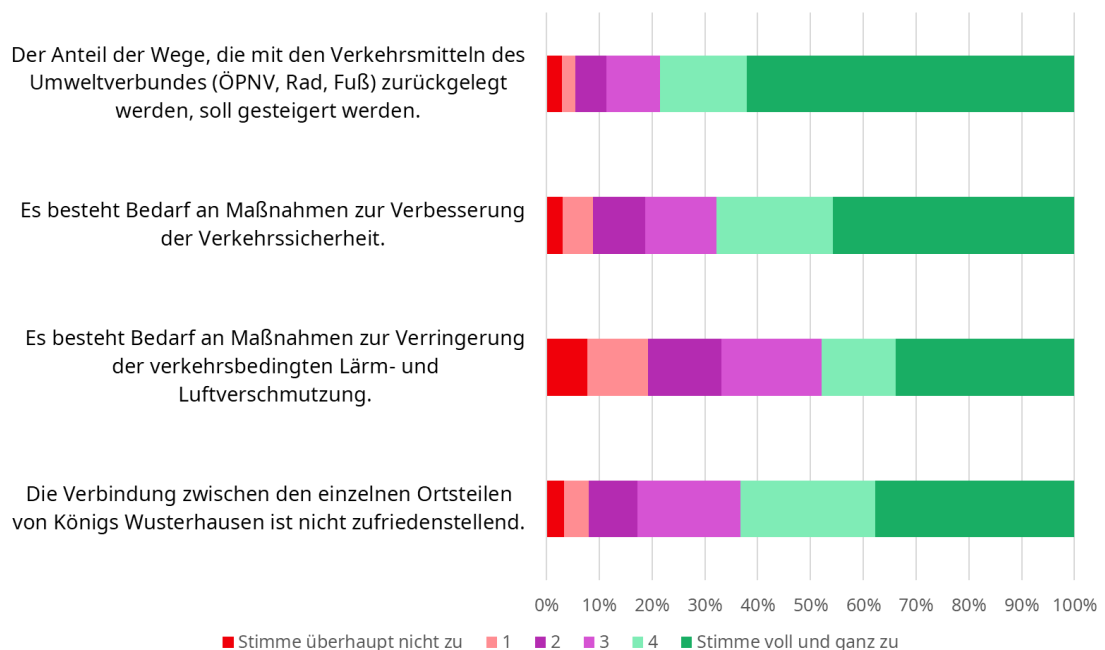


Abbildung 3: Ausgewählte Ergebnisse Online-Befragung

Ebenfalls sehr positiv bewertet wird die Erhöhung der Fahrradstellplätze an den Bahnhöfen. Diese Maßnahme findet bei den Teilnehmenden breite Unterstützung und verdeutlicht den Wunsch nach einer besseren Kombination von Rad- und Bahnverkehr. Auch die Einführung eines Stadtbusses wird von vielen befürwortet. Die Bürgerinnen und Bürger erkennen darin ein Potenzial, den öffentlichen Verkehr innerhalb der Stadt attraktiver und zugänglicher zu gestalten.

Hingegen zeigt sich bei der Aussage, dass der Radverkehr von Gehwegen mit „Rad frei“ auf die Straße verlagert werden soll, eine deutlich kritischere Haltung. Hier überwiegt die Skepsis und die Zustimmung ist im Vergleich zu den anderen Themen deutlich geringer. Das deutet auf Unsicherheiten oder Vorbehalte gegenüber dem Radverkehr auf der Fahrbahn hin – möglicherweise aus Sorge um die Sicherheit oder den Verkehrsfluss.

Bei der Frage nach der Einführung von Bewohnerparken im Stadtzentrum sind die Meinungen geteilt. Während ein Teil der Befragten diese Maßnahme befürwortet, zeigt sich auch eine nennenswerte Ablehnung, was auf ein kontroverses Meinungsbild in Bezug auf die Nutzung und Regulierung von Parkraum im Zentrum schließen lässt.

Ein breiter Konsens besteht hingegen wieder bei der Forderung, den Kfz-Verkehr im Stadtkern – insbesondere den Schwerverkehr – zu reduzieren. Die Zustimmung zu dieser Aussage ist hoch

und signalisiert ein starkes Bedürfnis nach mehr Aufenthaltsqualität, Lärminderung und Sicherheit im innerstädtischen Bereich.

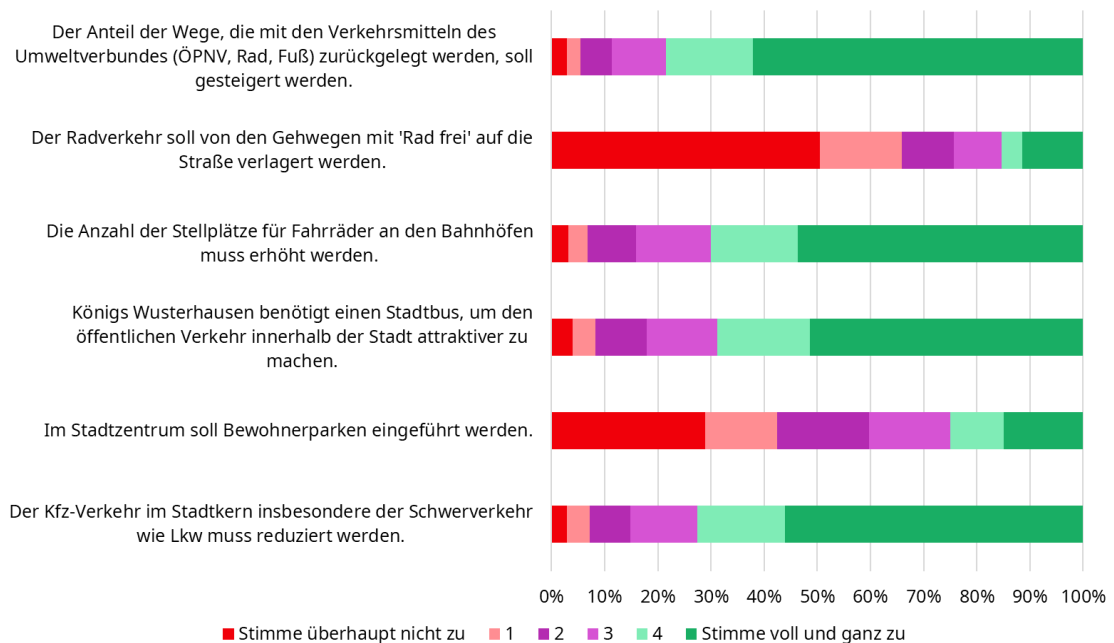


Abbildung 4: Ausgewählte Ergebnisse Online-Befragung

Insgesamt spiegeln die Ergebnisse eine klare Tendenz der Bevölkerung wider: Sie wünschen sich eine umweltfreundlichere, sicherere und effizienter organisierte Mobilität – verbunden mit gezielten Maßnahmen zur Verbesserung von Infrastruktur und Aufenthaltsqualität. Die vollständigen Befragungsergebnisse befinden sich im Anhang.

2.4 Newsletter

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes für Königs Wusterhausen wurde durch regelmäßige Newsletter begleitet. Durch die regelmäßigen Newsletter hatten die Bürgerinnen und Bürger, die Möglichkeit, den verschiedenen Schritten des Erarbeitungsprozesses zu folgen. Die Newsletter wurden zu folgenden Themen erstellt und auf der Webseite der Stadt veröffentlicht:

- Durchführung der Bestandsanalyse
- Erarbeitung und Beschluss des Leitbilds
- Ankündigung Workshop „Wie packen wir es an?“
- Auswertung Workshop „Wie packen wir es an?“
- Newsletter vor Beschlussvorlage
- Newsletter nach Beschluss

Die Newsletter befinden sich im Anhang.

3 Sachstandsanalyse

In der Sachstandsanalyse werden für die spätere Bearbeitung erforderlichen Datengrundlagen zusammengetragen, gesichtet und aufbereitet. Hierzu gehören vorhandene projektrelevante Ansätze, Planungen und Konzepte der Stadt Königs Wusterhausen, die in den Ausschreibungsunterlagen benannt und zum Teil beigegeben wurden. Ergänzend werden Kennwerte zum Mobilitätsverhalten in die Analyse einbezogen.

3.1 Grundlagenermittlung

3.1.1 Untersuchungsgebiet

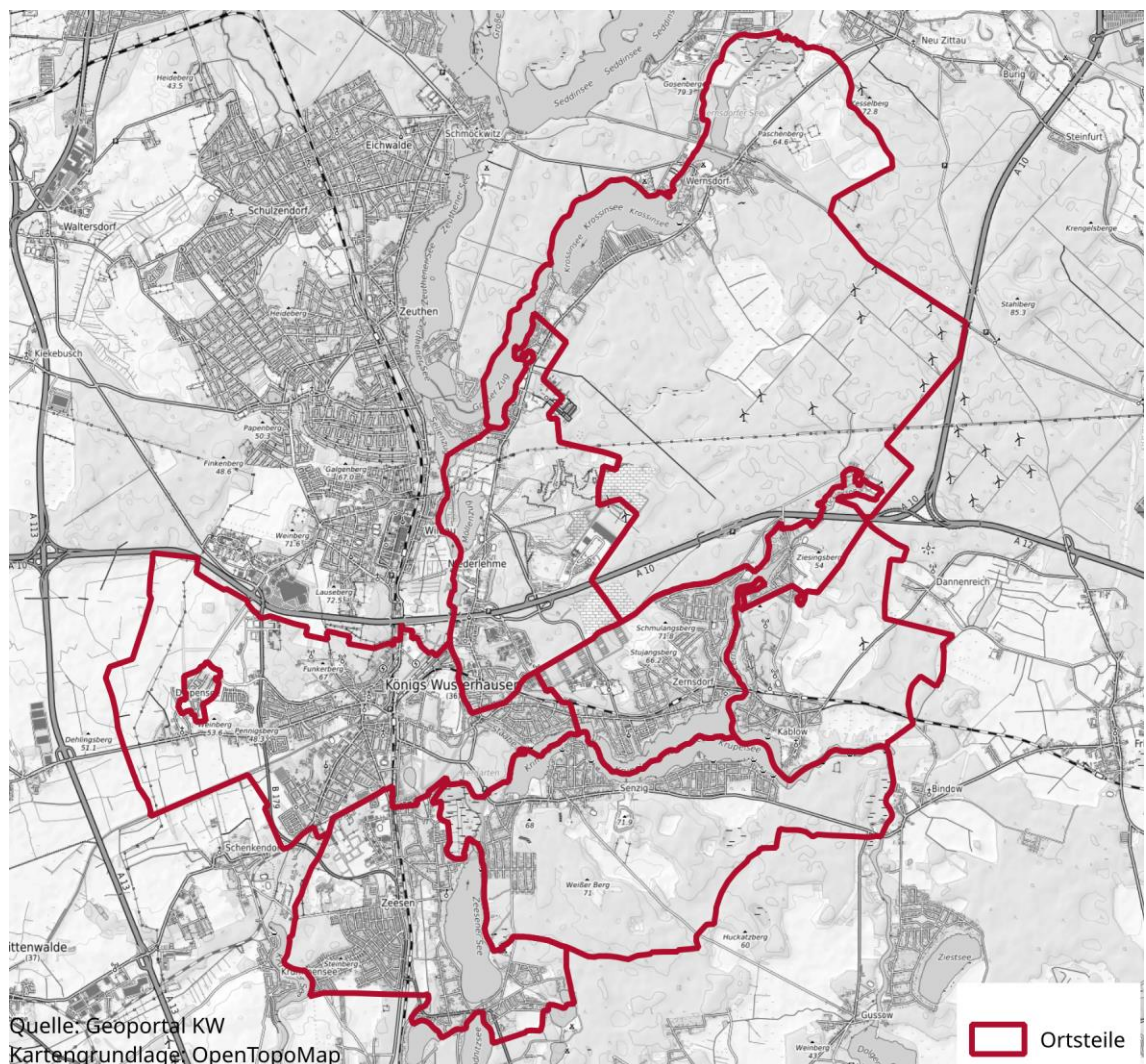


Abbildung 5: Untersuchungsgebiet mit Grenzen der Ortsteile

Das Untersuchungsgebiet für das Mobilitätskonzept ist das Stadtgebiet von Königs Wusterhausen (siehe Abbildung 5). Dieses liegt circa 30 Kilometer südöstlich vom Berliner Stadtzentrum entfernt und hat eine Größe von rund 96 km². Zum Stadtgebiet gehören die acht Ortsteile Diepensee, Königs Wusterhausen, Kablow, Niederlehme, Senzig, Wernsdorf, Zeesen und Zernsdorf. [1]

Königs Wusterhausen wird durch den Nottekanal und die Dahme geteilt. Zudem bildet der Krimnicksee eine natürliche Barriere zwischen Kablow/Zernsdorf und Senzig. Dadurch ergibt sich eine sternförmige Stadtstruktur, welche sich insbesondere nach Norden, Osten und Süden erstreckt. Unterstützt wurde die Entwicklung unter anderem durch die Eingemeindungen der Ortsteile Kablow, Niederlehme, Senzig, Wernsdorf, Zeesen und Zernsdorf im Jahr 2003 sowie des Ortsteils Diepensee im Jahr 2004. Bis auf wenige Erhebungen wie dem Funkerberg und dem Weißen Berg findet sich eine flache Topografie vor.

3.1.2 Bestehende Planungen und Dokumente

Im Rahmen der Grundlagenermittlung wurden folgende Dokumente hinsichtlich ihres Geltungsbereiches, dem Detailgrad und der Ebene der Planung, ihrer Ziele und Maßnahmen, ihres Umsetzungsstands und der Zielerreichung sowie Umsetzungshemmnissen, Wechselwirkungen, Abhängigkeiten und Widersprüchen untersucht und analysiert:

- Innenstadtentwicklungskonzept Königs Wusterhausen 2030 (2014) [2]
- Verkehrskonzept Stadtzentrum der Stadt Königs Wusterhausen (2014) [3]
- Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Stadt Königs Wusterhausen (2016) [4]
- Regionaler Wachstumskern (RWK) Schönefelder Kreuz – Statusbericht 2017, 2018 (2017, 2018)
- Stadt Königs Wusterhausen 2040 - Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) (2017) [5]
- Grundlagenermittlung Verkehr Flughafenregion BER – Abschlussbericht (2019) [6]
- Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV des Landkreises Dahme-Spreewald ab 2021 (2020) [7]
- Radverkehrskonzept 2030 für den Landkreis Dahme-Spreewald (2021) [8]
- Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Berlin – BER – Königs Wusterhausen (2021) [9]
- Landesnahverkehrsplan 2023-2027 (2022) [10]
- Lärmaktionsplanung Stadt Königs Wusterhausen (3. Stufe) (2023) [11]
- Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg [12]
- Radverkehrsstrategie 2030 des Landes Brandenburg [13]
- Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) [14]

Diese Auswahl von Dokumenten gibt einen Überblick über die stadt- und verkehrsplanerische Entwicklung Königs Wusterhausens der letzten zehn Jahre. Dabei zeigen sich immer wieder ähnliche planerische Herausforderungen, denen die Stadt begegnet. Diese umfassen unter anderem das Bevölkerungswachstum, den Flughafen BER, die Gestaltung und Belegung der Innenstadt sowie Durchgangsverkehre.

Städtebaulich wurde neben dem Begegnen der stetig wachsenden Bevölkerungszahlen vor allem eine Verdichtung und Belebung der Innenstadt als Ziel gesetzt. Dazu wurden verschiedene Maßnahmen realisiert wie die Mühleninselbrücke zur Schaffung einer Fußgänger Verbindung über den Nottekanal. Jedoch gibt es Hemmnisse, wie das A 10-Center, welche eine Entwicklung des Einzelhandels im Stadtzentrum Königs Wusterhausens erschweren.

Nicht zuletzt wurde die sogenannte „Flughafenregion BER“ durch die Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ im Jahr 2020 geprägt. Mögliche Auswirkungen wurden zum Beispiel in Studien zum „Regionalen Wachstumskern Schönefelder Kreuz“ oder der Grundlagenermittlung Verkehr hinlänglich untersucht. Neben dem Potential des Gewinns von Arbeitsplätzen werden auch negativen Folgen wie eine Verknappung des Wohnraums und eine stärkere Verkehrsbelastung der umliegenden Städte deutlich. Ähnlich verhält es sich mit der Gigafactory in Grünheide, welche im Jahr 2022 eröffnet wurde und in circa 20 Minuten mit dem Auto von Königs Wusterhausen zu erreichen ist (vgl. Kapitel 3.1.4).

Wiederholt wird in den Konzepten mit städtebaulichem Bezug auch auf verkehrliche Probleme hingewiesen. Diese wurden erstmals gesammelt im Verkehrskonzept für das Stadtzentrum aus dem Jahr 2014 betrachtet. Hier wurde die Umgestaltung verschiedener Straßen und Plätze empfohlen wie etwa des Bahnhofsvorplatzes. Darüber hinaus wurden Maßnahmen zur Geschwindigkeitsverringerung behandelt. Ziele der Maßnahmen waren die Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums, die Stärkung des Umweltverbundes und die Erweiterung der fußläufigen Innenstadt.

Eine Anordnung von verringerten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten konnte durch die durchgeführte Lärmaktionsplanung der Stadt erreicht werden. Dies betrifft auf Teilen die Karl-Marx-Straße und die Hoherlehmer Straße.

Durch das Radverkehrskonzept für den Kreis Dahme-Spreewald wurde die Grundlage für die Förderung des Radverkehrs auch in Königs Wusterhausen gelegt. In diesem Zusammenhang ist die Machbarkeitsstudie der Radschnellverbindung zwischen dem Flughafen BER und dem S-Bahnhof Königs Wusterhausen relevant. Die Umsetzung der Radschnellverbindung wurde bereits beschlossen.

Der Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs wird durch den Landesnahverkehrsplan für Brandenburg und den Nahverkehrsplan für den Landkreis Dahme-Spreewald vorgegeben. Weiterhin bestehen auf Landesebene strategische Planungsdokumente mit der Mobilitätsstrategie 2030, die einen Zielwert von 60 Prozent Anteil am Modal Split für den Umweltverbund setzt sowie mit der Radverkehrsstrategie 2030, die landesweit Ziele und Maßnahmen für den Radverkehr festlegt.

Insgesamt besteht ein starker Fokus auf die Innenstadt und gesamtstädtische Problemlagen werden weniger betrachtet. Im Anhang sind detaillierte Steckbriefe zur Auswertung der analysierten Dokumente zu finden.

3.1.3 Bevölkerungsentwicklung

Königs Wusterhausen erfüllt die Funktion eines Mittelzentrums und ist die größte Stadt im Landkreis Dahme-Spreewald. Mit Stand September 2023 leben rund 39.000 Einwohner:innen in der Stadt, wobei die Bevölkerung seit 1990 um circa 30 Prozent gewachsen ist. Es ergibt sich aktuell somit eine Bevölkerungsdichte von 411 Einwohner:innen pro Quadratkilometer. [1]

Im Stadtgebiet ist die Bevölkerung ungleichmäßig verteilt (siehe Abbildung 6). Dabei ist die sternförmige Siedlungsstruktur der Stadt gut erkennbar. Über die Hälfte der Bevölkerung lebt im Ortsteils Königs Wusterhausen, wo sie sich vor allem im Süden des Ortsteils konzentriert. Weitere stärker bevölkerte Ortsteile sind Zeesen, Zernsdorf, Senzig und Niederlehme mit 3.000 bis 6.000 Einwohner:innen. Wernsdorf, Kablow und Diepensee sind weniger stark bevölkert. [1]

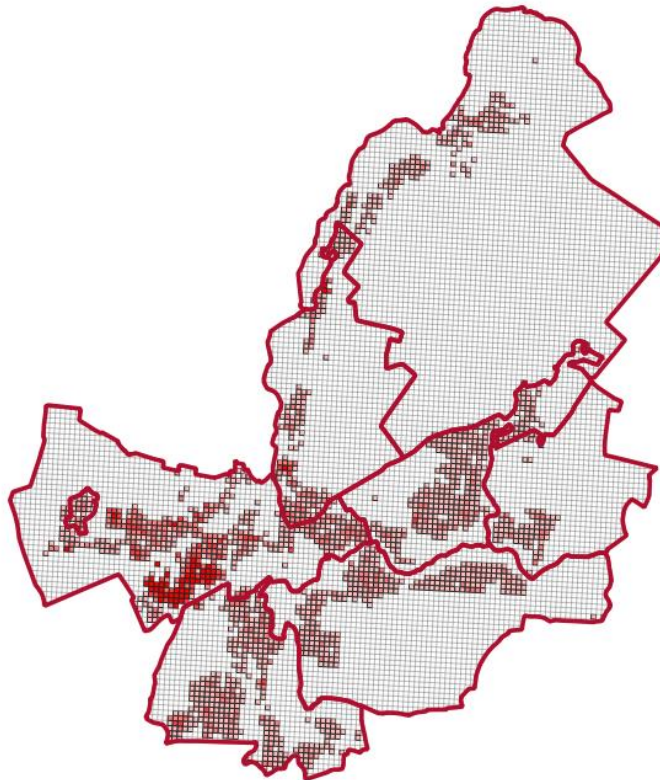


Abbildung 6: Bevölkerungverteilung als 100x100m Raster mit Stadtteilgrenzen

Ortsteil	Bevölkerungsstand (Stand: 30.09.2023)	Bevölkerungsanteil
Königs Wusterhausen	19.060	48,3%
Zeesen	5.958	15,1%
Zernsdorf	4.656	11,8%
Senzig	3.500	8,9%
Niederlehme	3.270	8,3%

Ortsteil	Bevölkerungsstand (Stand: 30.09.2023)	Bevölkerungsanteil
Wernsdorf	1.736	4,4%
Kablow	935	2,4%
Diepensee	366	0,9%
Gesamt	39.481	100,0%

Tabelle 1: Bevölkerungsstand in den Ortsteilen

Es wurden bereits verschiedene Bevölkerungsprognosen erarbeitet, welche zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen. Bis 2030 wird ein Wachstum der Bevölkerung auf rund 42.000 Einwohner:innen durch das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) geschätzt, was einem weiteren Zuwachs von 8 Prozent im Vergleich zum Jahr 2023 entspricht (siehe Abbildung 7). Dieser Trend entspricht dem des Landkreises Dahme-Spreewald. Jedoch liegt die Entwicklung deutlich über der Entwicklung des gesamten Landes Brandenburg, wo die Bevölkerungszahl laut Prognose annähernd stabil bleiben soll. [15] Im Rahmen des „Infrastrukturkonzept[s] Königs Wusterhausen bis 2035“ wurde auf Basis der Bebauungspläne und bisherigen Entwicklungen eine Potentialabschätzung vorgenommen. Laut dieser kann die Bevölkerung bis zum Jahr 2030 auf bis zu 48.000 Personen anwachsen. [16] Dies wäre ein Wachstum um 23 Prozent im Vergleich zum Jahr 2023. Erfahrungsgemäß lag die Prognose des LVB in der Regel zu niedrig. Es ist jedoch auch unklar, ob das Potential der Prognose des Infrastrukturkonzeptes erreicht wird. Deshalb wird an dieser Stelle die Spanne zwischen 42.000 und 48.000 Einwohner:innen im Jahr 2030 in Königs Wusterhausen angenommen.

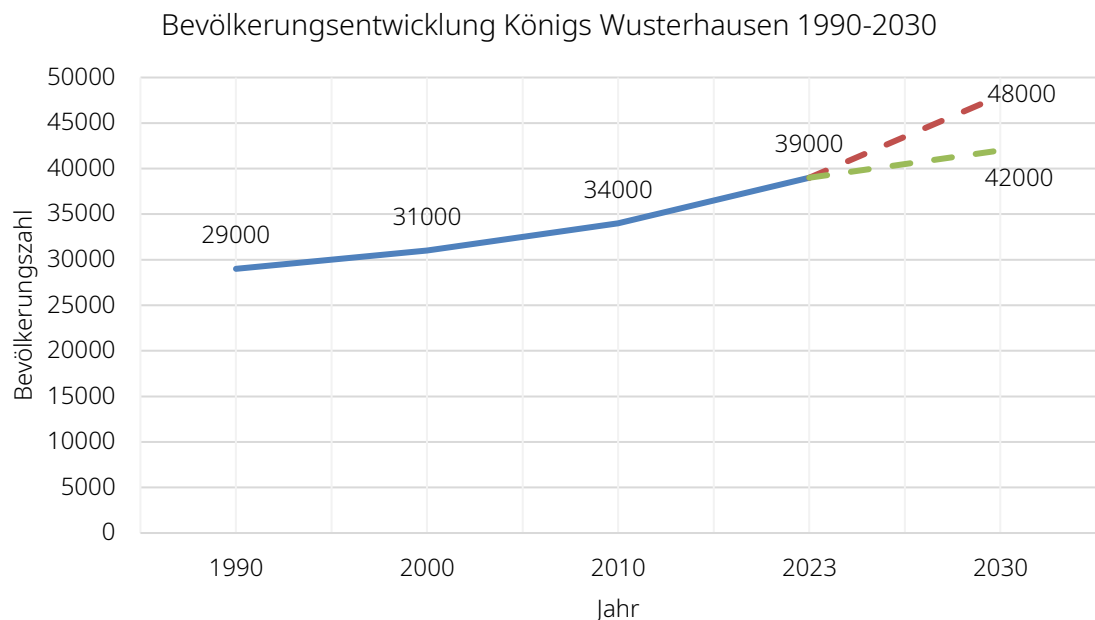


Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung Stadt Königs Wusterhausen 1990-2030

Die Bevölkerung ab 65 Jahre wird im Vergleich zu den anderen Altersgruppen am stärksten wachsen. In der Regel führt ein solch starkes Bevölkerungswachstum zu Herausforderungen im

Verkehr und der Stadtentwicklung. Insbesondere ein starkes Ansteigen der älteren Bevölkerungsgruppen führt zur Notwendigkeit der Anpassung der Infrastruktur, um ihren Bedürfnissen gerecht zu werden.

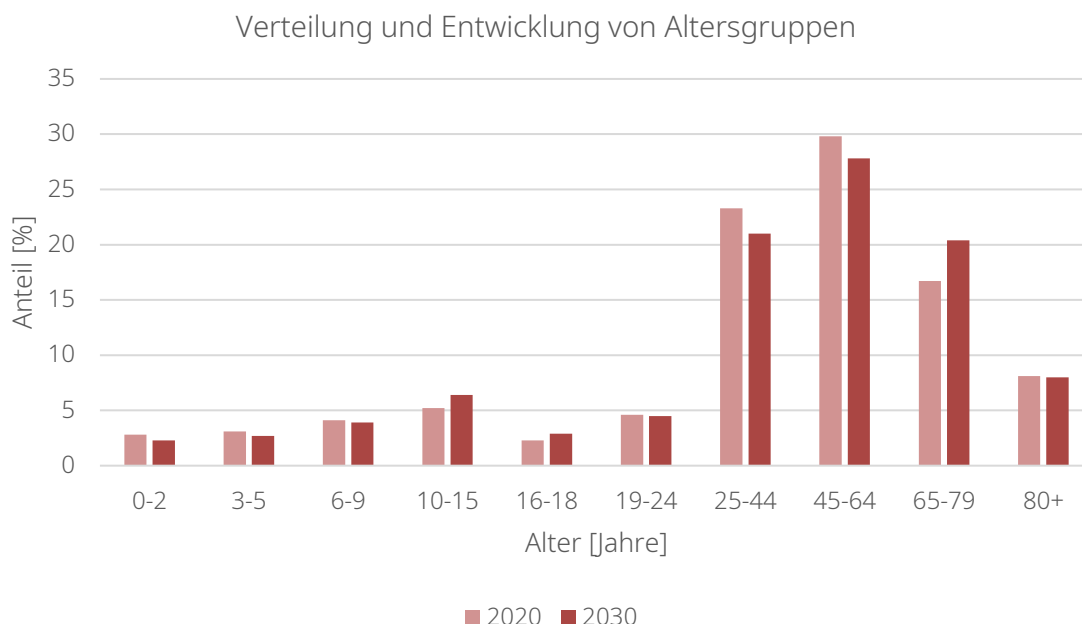


Abbildung 8: Entwicklung der Bevölkerung in Altersgruppen 2020-2030

Die Verteilung der Bevölkerung über bestimmte Altersgruppen ist mit einer Prognose für das Jahr 2030 in Abbildung 8 dargestellt. Dabei wurde prognostiziert, dass der Anteil der 10- bis 15-jährigen sowie der 65- bis 79-jährigen am stärksten steigen wird. Dementgegen steht ein deutliches Absinken des Anteils der 25- bis 44-jährigen sowie der 45- bis 64-jährigen an der Gesamtbevölkerung. Der Anteil der übrigen Altersgruppen weist in der Prognose keine deutlichen Veränderungen auf. [17]

Im Jahr 2021 wiesen 46 Prozent der Haushalte ein niedriges Einkommen, 34 Prozent der Haushalte ein mittleres Einkommen und 20 Prozent der Haushalte ein hohes Einkommen auf. Dabei hat sich der Anteil der Haushalte mit niedrigen Einkommen in den letzten 15 Jahren deutlich verringert. In diesem Zuge ist die durchschnittliche Kaufkraft rund 37.000 Euro im Jahr 2006 auf rund 49.000 Euro im Jahr 2021 gestiegen. Die Arbeitslosenquote auf Basis aller zivilen Erwerbspersonen betrug im November 2023 3,7 Prozent und ist seit vielen Jahren rückläufig. [17]

3.1.4 Pendelbeziehungen

Königs Wusterhausen ist der Arbeitsort für rund 11.700 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte. Für 15.487 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ist es der Wohnort. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit sind rund 900 Personen arbeitslos. [18]

Das Verkehrsgeschehen in Königs Wusterhausen wird durch starke Pendlerströme geprägt. Im Jahr 2022 gab es 14.000 Ein- und 8.800 Auspendler. Das Pendelsaldo ergibt somit rund -5.000 Pendelnde, wodurch die Tagbevölkerung geringer als die Nachtbevölkerung ist. Hauptziel von Auspendelnden ist Berlin (6.400 Pendelnde), während die meisten Einpendelnden auch aus Berlin kommen (1.600 Pendelnde). Weitere wichtige Auspendelziele sind Wildau (1.400 Pendelnde) und Mittenwalde (600 Pendelnde). Aus Wildau und Bestensee pendeln jeweils 600 Personen nach Königs Wusterhausen. Diese starken Pendelbeziehungen stellen eine tägliche Herausforderung an das Verkehrssystem, welches neben den Pendelnden aus und nach Königs Wusterhausen auch die der umgebenden Gemeinden wie Bestensee aufnehmen muss. Deutlich werden die Probleme auch beim hohen Parkdruck auf den P+R Parkplätzen rund um den Bahnhof Königs Wusterhausen an Werktagen (siehe Kapitel 4.2). Die Gigafactory in Grünheide ist in den Pendlerbeziehungen derzeit noch nicht sichtbar. Bei einer weiteren Steigerung der Produktion wird erwartet, dass hier eine Zunahme zu beobachten sein wird.

Um die Pendelströme steuern zu können, sind weitere Informationen zu Verkehrsmittelwahl und Frequenz nötig. Es wird empfohlen, diese im Rahmen künftiger Planungen zum Beispiel durch Mobilitätsbefragungen wie dem SrV zu erheben. Ein negatives Pendelsaldo birgt das Risiko, dass eine Stadt dadurch zu einer „Schlafstadt“ wird und sich das städtische Leben an anderen Orten abspielt. [19]

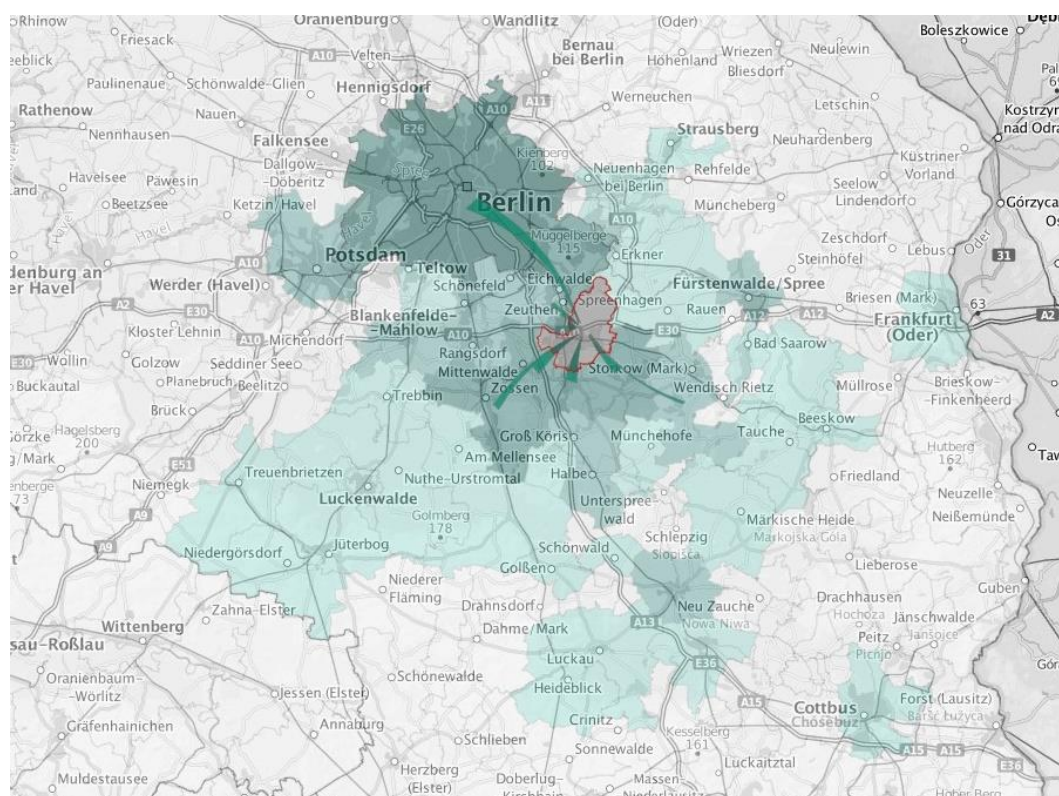


Abbildung 9: Einpendelströme nach Königs Wusterhausen im Jahr 2022

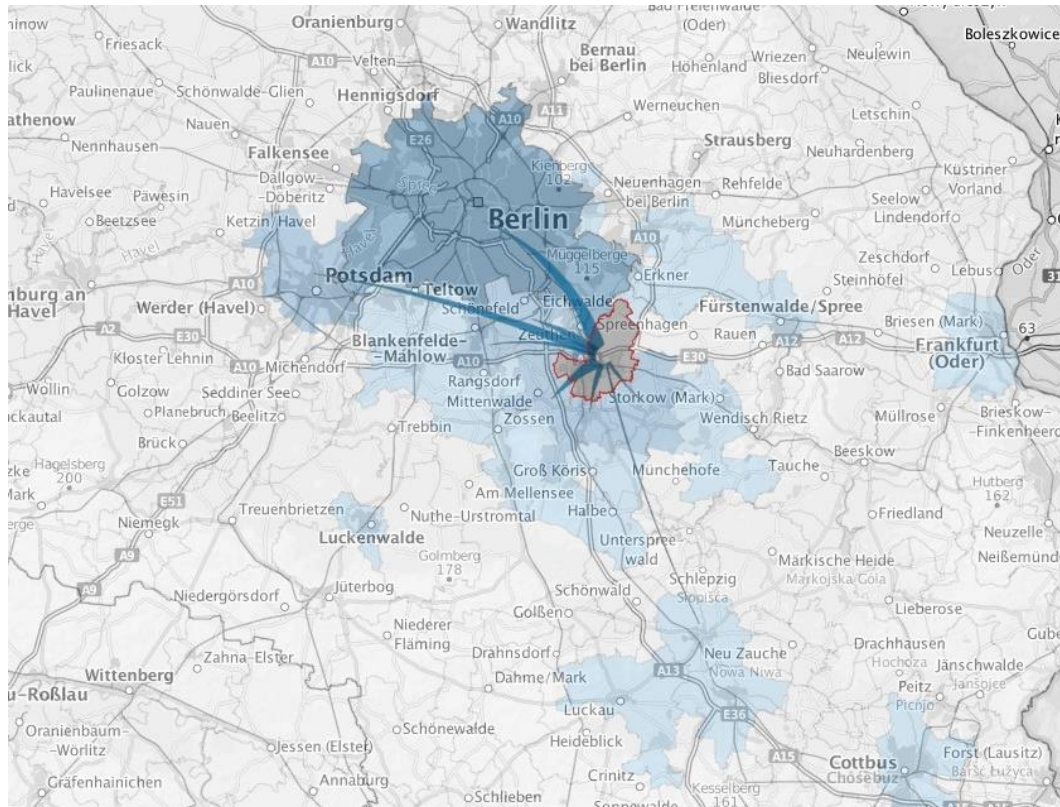


Abbildung 10: Auspendelströme von Königs Wusterhausen im Jahr 2022

3.1.5 Mobilitätsverhalten

Die Auswertungen zum Mobilitätsverhalten basieren auf den Erhebungen der Zeitreihe "Mobilität in Städten – SrV" [20], die neben 134 Städten und Gemeinden in Deutschland im Jahr 2018 in der Stadt Königs Wusterhausen durchgeführt wurden. Damit werden zentrale Basiskennwerte zum Verkehrsverhalten der Wohnbevölkerung zur Verfügung gestellt, die für die Mobilitätsplanung und Verkehrspolitik wichtige Indikatoren zum Stand der Verkehrsentwicklung liefern.

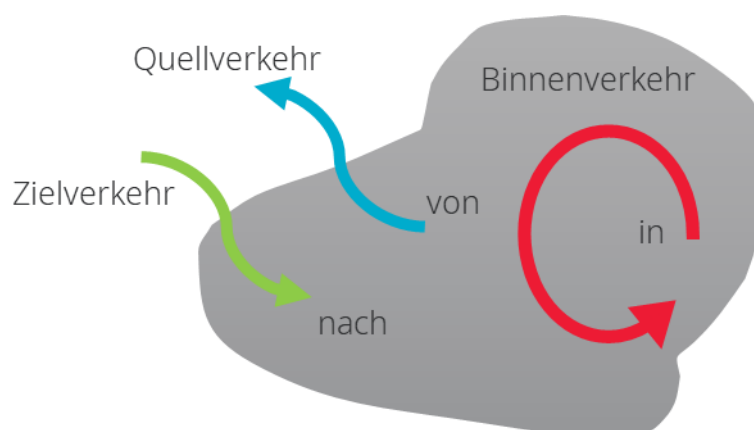


Abbildung 11: Definition der räumlichen Verkehrsarten

Durchschnittlich werden heute in Königs Wusterhausen von den Einwohnern rund 127.000 Wege pro Werktag zurückgelegt. Das entspricht 3,2 Wegen pro Person. Etwas mehr als die Hälfte aller Wege (56 Prozent) werden im Binnenverkehr zurückgelegt, das heißt die Wege beginnen und enden jeweils in Königs Wusterhausen. Diese Werte sind für Städte mit vergleichbarer Größe unauffällig.

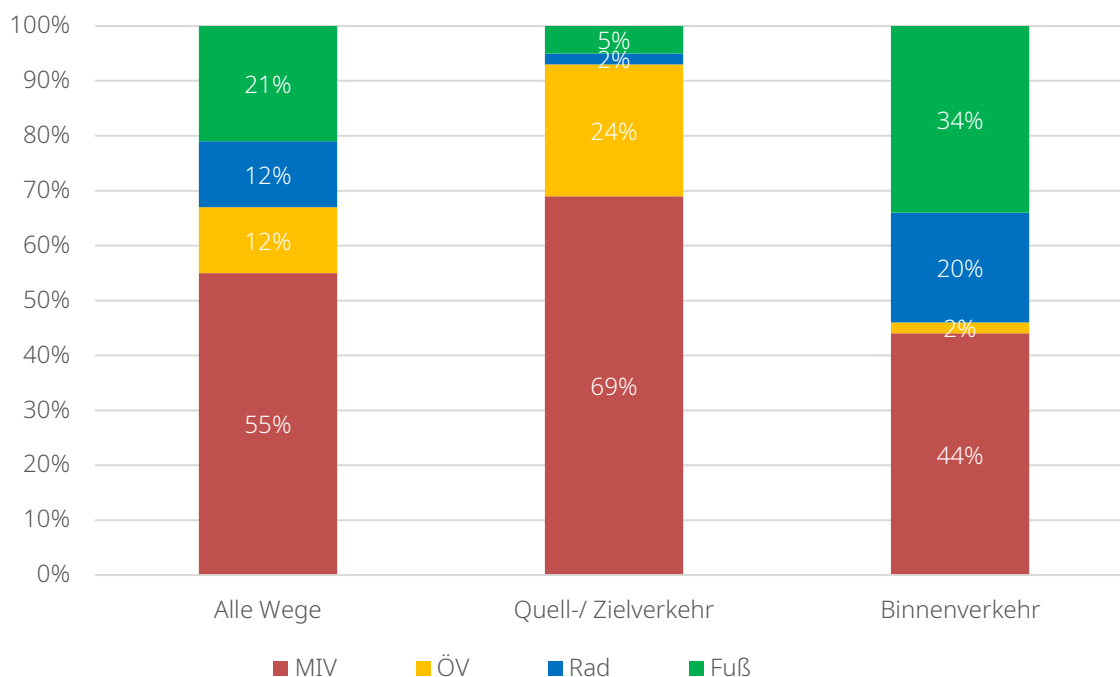


Abbildung 12: Modal Split relativ

Hauptverkehrsmittel im Personenverkehr ist der Motorisierte Individualverkehr (MIV) mit 55 Prozent Anteil am Modal Split, gefolgt vom Fußverkehr mit 21 Prozent, dem Fahrradverkehr mit 12 Prozent und dem Öffentlichen Verkehr ÖV mit 12 Prozent. Wird ausschließlich der Binnenverkehr betrachtet, ist zu sehen, dass zwar der MIV mit 44 Prozent immer noch das Hauptverkehrsmittel ist, aber die drei Verkehrsmittel des Umweltverbundes in Summe bei 56 Prozent liegen. Dabei entfallen 34 Prozent auf den Fußverkehr, 20 Prozent auf den Radverkehr und 2 Prozent auf den ÖV. Im Quell-/Zielverkehr liegt der Anteil des MIV bei 69 Prozent, des ÖV bei 24 Prozent, des Fußverkehrs bei 5 und des Radverkehrs bei 2 Prozent. Das heißt der Umweltverbund erzielt bei Pendlerverkehren 31 Prozent. Ziel des Landes Brandenburg ist eine Steigerung auf 60 Prozent Anteil des Umweltverbundes am Gesamtverkehr bis zum Jahr 2030 [12].

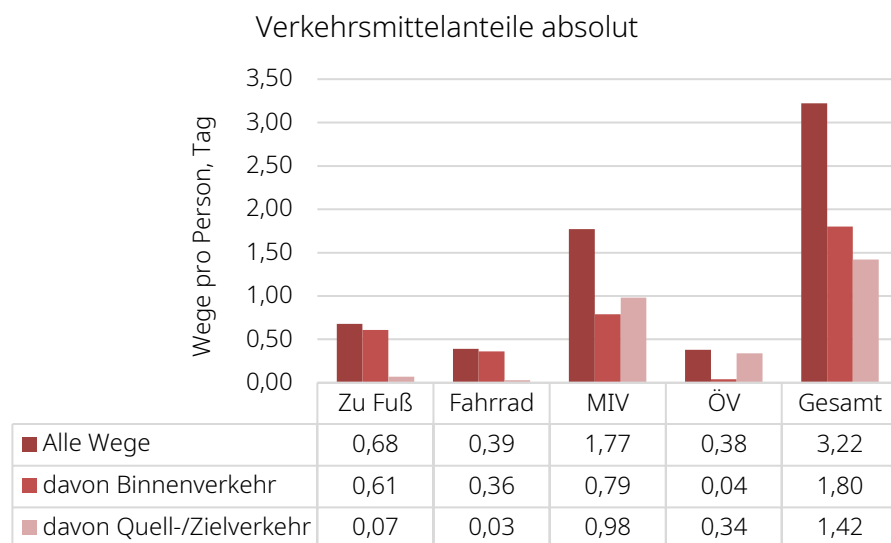


Abbildung 13: Modal Split absolut

Die mittleren Entfernungen pro Weg betragen circa 1,0 Kilometer zu Fuß, 3,2 Kilometer mit dem Fahrrad, 15,3 Kilometer im MIV und 30,4 Kilometer im ÖV. Während die Entfernungen im nicht-motorisierten Verkehr im üblichen Rahmen dieser Stadtgrößengruppe liegen, liegen diese in den motorisierten Verkehrsarten, also im MIV und ÖV, weit über dem Durchschnitt. Die Ursache wird in den Pendelverkehren liegen. Im Binnenverkehr Königs Wusterhausens liegen die Entfernungen pro Weg bei circa 1,0 Kilometer zu Fuß, 2,3 Kilometer mit dem Fahrrad und 4,0 Kilometer im MIV.

Für die einzelnen Wege haben 23,3 Prozent der Wege den Zweck Arbeitsplatz, 18,3 Prozent sind Wege zu Kita/Schule/Ausbildung, 29,9 Prozent dienen Einkaufen/Dienstleistungen, 23,0 Prozent sind Freizeitwege und 5,5 Prozent der Wege haben einen anderen Zweck. Die mittleren Entfernungen nach Zweckgruppen betragen 28,3 Kilometer für Arbeitswege, 5,1 Kilometer für Wege von und zur Kita/Schule/Ausbildung, 6,0 Kilometer für Einkauf/Dienstleistungen, 7,3 Kilometer für Freizeitwege und 19,3 Kilometer für andere Zwecke. Auch hier fallen die deutlich längeren Arbeitswege gegenüber vergleichbaren Städten auf.

Insgesamt sind in Königs Wusterhausen zum Stand 01. Januar 2023 26.157 Kraftfahrzeuge (Kfz) zugelassen. Davon sind 21.788 Personenkraftwagen (Pkw). [21] Das heißt, die Pkw-Dichte beträgt 552 Pkw pro 1.000 Einwohner. Diese liegt niedriger als die des Landkreises Dahme-Spreewald 604 Pkw pro 1.000 Einwohner aber auch niedriger als die des Landes Brandenburg 572 Pkw pro 1.000 Einwohner.

Pro Haushalt stehen im Durchschnitt 1,2 Pkw zur Verfügung. Bei Mehrpersonenhaushalten mit Kindern sind es 1,7 Pkw, bei Mehrpersonenhaushalten ohne Kinder sind es 1,5 Pkw. In Ein-Personen-Haushalten unter 65 Jahre stehen im Durchschnitt 1,0, in Ein-Personen-Haushalten ab 65 Jahre stehen 0,6 Pkw zur Verfügung. Rein statistisch steht damit in jedem Haushalt in Königs Wusterhausen mindestens ein Pkw zur Verfügung. Insgesamt besitzen in Königs Wusterhausen jedoch 16,2 Prozent der Haushalte keinen Pkw, dafür 50,6 Prozent der Haushalte einen und 33,2

Prozent der Haushalte zwei oder mehr Pkw. Diese Werte sind für Städte mit vergleichbarer Größe unauffällig. [20]

48,9 Prozent der befragten Personen nutzen den Pkw täglich oder fast täglich als Fahrer(in) oder Mitfahrer(in). 16,3 Prozent nutzen den Pkw an 3 bis 4 Tagen pro Woche, 17,6 Prozent an 1 bis 2 Tagen pro Woche, 8,2 Prozent an 1 bis 3 Tagen pro Monat, 2,1 Prozent an 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr, 2,3 Prozent noch seltener und 4,5 Prozent nie. Pro Fahrt ist der Pkw im Schnitt mit 1,3 Personen besetzt. Der Anteil begleiteter Wege liegt mit 62,0 Prozent am höchsten beim Zweck Kita/Schule/ Ausbildung. 39,3 Prozent der Freizeitwege werden in Begleitung erledigt und 28,5 Prozent bei Wegen mit Bezug zu Einkauf/Dienstleistungen. [20]

Pro Haushalt stehen in Königs Wusterhausen im Durchschnitt 2 Fahrräder zur Verfügung, von denen 7 Prozent elektrisch unterstützt sind. Befragt nach der Nutzungshäufigkeit eines Fahrrads gaben 18,6 Prozent an, das Rad täglich oder fast täglich zu nutzen, 10,4 Prozent an 3 bis 4 Tagen pro Woche, 16,5 Prozent an 1 bis 2 Tagen pro Woche, 20,6 Prozent an 1 bis 3 Tagen pro Monat, 6,4 Prozent an 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr, 8,8 Prozent seltener und 18,6 Prozent nie. [20]

Bezüglich der Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in den letzten 12 Monaten gaben 12,3 Prozent an den ÖV täglich oder fast täglich zu nutzen, 5,6 Prozent an 3 bis 4 Tagen pro Woche, 8,2 Prozent an 1 bis 2 Tagen pro Woche, 15,1 Prozent an 1 bis 3 Tagen pro Monat, 15,5 Prozent an 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr, 20,3 Prozent seltener und 23,0 Prozent nie. [20]

Die Nutzungshäufigkeit von Carsharing als Fahrer(in) oder Mitfahrer(in) ist sehr selten, 98,7 Prozent der befragten Personen nutzen Carsharing nie. Genauso selten ist die Nutzungshäufigkeit eines Leih-/Mietfahrrads, 94,3 Prozent nutzen diese nie. [20]

Der Anteil monomodaler Personen, also Personen, die pro Weg nur ein Verkehrsmittel nutzen, liegt in Königs Wusterhausen in Summe bei 48,5 Prozent. Davon entfallen 40,6 Prozent auf den MIV, 2,6 Prozent auf den ÖV und 5,3 Prozent auf das Rad. Der Anteil multimodaler Personengruppen liegt in Summe bei 47,7 Prozent. Davon entfallen 24,3 Prozent auf die Gruppe, welche die Kombination Rad plus MIV nutzen, 7,4 Prozent nutzen die Kombination ÖV plus MIV, 5,5 Prozent nutzen ÖV plus Rad und 10,5 Prozent die Kombination ÖV plus Rad plus MIV. [20]

3.1.6 Öffentlicher Verkehr

Königs Wusterhausen ist Teil des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB). Der Bahnhof Königs Wusterhausen wird von den Regionalzuglinien RE2 (Lübben – Berlin – Nauen), RE7 (Dessau – Berlin – Lübbenau – Senftenberg), RB36 (Königs Wusterhausen – Frankfurt (Oder)) und RB22 (Königs Wusterhausen – Potsdam Griebnitzsee) bedient. Zusätzlich dient der Bahnhof als Endpunkt der S-Bahn-Linie S46 (Königs Wusterhausen – Berlin Westend). Diese verkehrt im 20-Minutentakt. Dadurch wird in Kombination eine hohe Taktdichte zwischen Berlin und Königs Wusterhausen erreicht.

Zusätzlich gibt es einen Bahnhof in Zernsdorf (RB 36) sowie Haltepunkte in Zeesen (RE7), Kablow (RB36) und Niederlehme (RB36). Diese weisen jedoch eine geringere Angebotsqualität sowie eine geringere Zahl von Ein- und Aussteigern als der Bahnhof Königs Wusterhausen auf. Der

halbstündlich verkehrende RE7 hält nur einmal pro Stunde in Zeesen. Von Zernsdorf, Kablow und Niederlehme besteht zwar eine gute Anbindung in Richtung Frankfurt (Oder), jedoch ist die Anbindung zum Bahnhof Königs Wusterhausen und somit nach Berlin per Schienenpersonen-nahverkehr weniger komfortabel, da der RB22 im Stundentakt verkehrt. [22] [23] [24] [25]

Haltestelle	Regionalverkehr	S-Bahnverkehr
Königs Wusterhausen	9400	7450
Kablow	100	-
Zeesen	450	-
Zernsdorf	150	-

Tabelle 2: Ein- und Aussteiger werktags im SPNV, Stand 2018

Der innerstädtische Busverkehr wird durch die Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spree-wald mbH (RVS) erbracht, da es keine stadteigene Nahverkehrsgesellschaft gibt. Die RVS betreibt 14 Buslinien mit Start- beziehungsweise Endpunkt in Königs Wusterhausen, welche das Stadtgebiet erschließen und die umgebenden Gemeinden und Ziele mit dem Bahnhof verbinden (siehe Abbildung 14). Der Fokus der Linien liegt dabei auf dem Zentrum der Stadt. Das Angebot in den Ortsteilen der Peripherie ist wesentlich weniger dicht. Zudem existieren keine Durchmesserli-nien, welche von einem Ortsteil über das Zentrum zu einem anderen Ortsteil führen. Fast alle Buslinien enden beziehungsweise beginnen am Bahnhof Königs Wusterhausen. [26]



Abbildung 14: Haltestellen und Linien

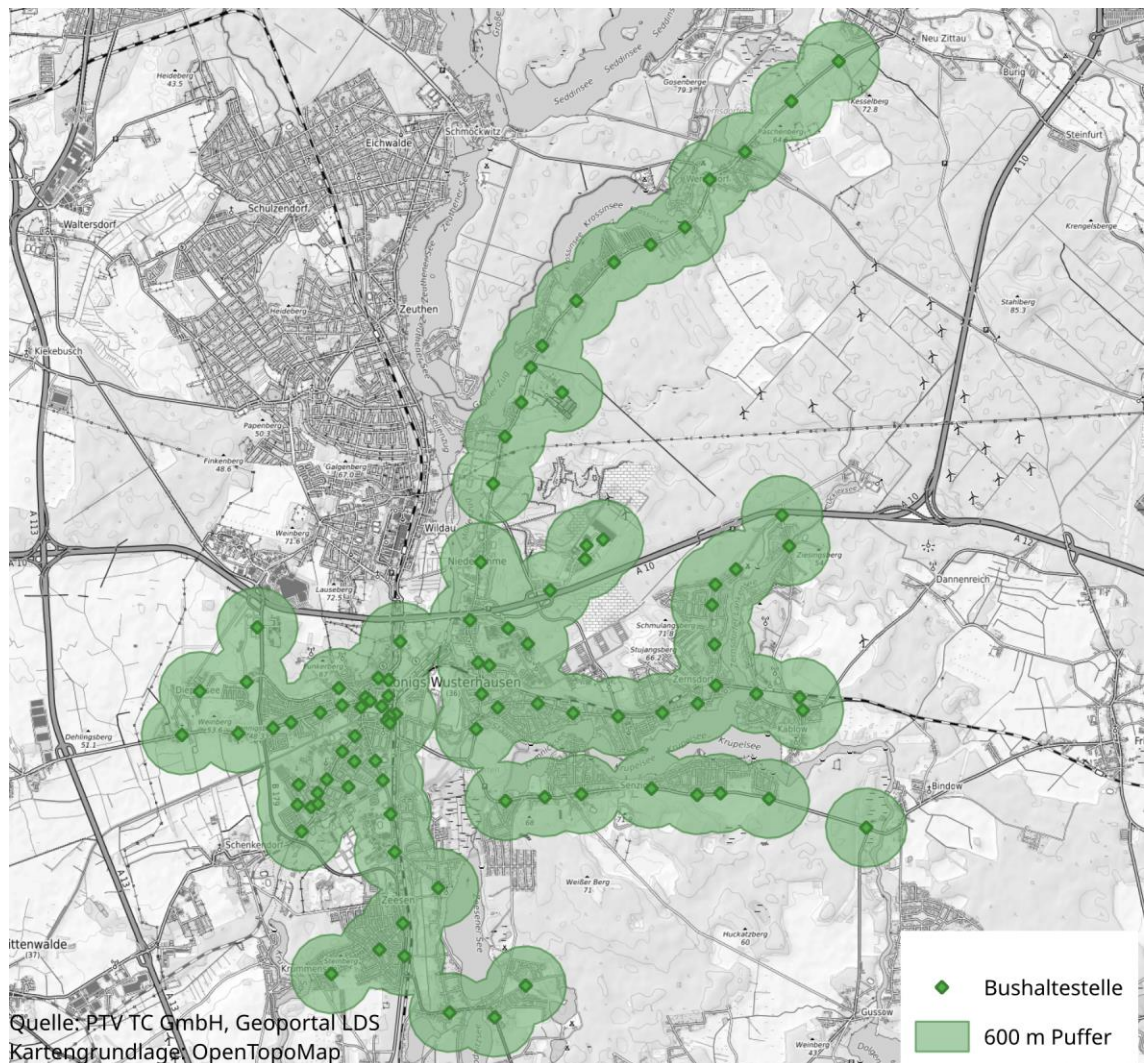


Abbildung 15: Bushaltestellen mit 600 m Puffer

Mit Hilfe von Puffern von 600 Metern wurde die Abdeckung des Stadtgebietes durch Bushaltestellen geprüft (siehe Abbildung 15). Durch die Lage der Haltestellen wird eine sehr gute Abdeckung fast aller relevanten Teile des Stadtgebiets erreicht. Lediglich im Wohngebiet zwischen Krimnicksee und Zeesener See ist eine Lücke zu finden.

Die Busse verkehren in der Regel im Stundentakt sowie in Ausnahmefällen im Halbstundentakt. Ein solcher Takt ist im Besonderen für innerstädtische Verbindungen als nicht ausreichend zu bewerten, um ein attraktives Angebot zu schaffen. Mitunter wird kein regelmäßiger Takt angeboten. In den Nebenverkehrszeiten und am Wochenende ist das Angebot stark ausgedünnt, wodurch nur wenige Abfahrten pro Tag erreicht werden. Nachts verkehrt lediglich eine Linie. Die Fahrpläne sind zudem in Abhängigkeit von den Schultagen erstellt. Eine ausführliche Auswertung nach Buslinien befindet sich in den Anlagen. [26]

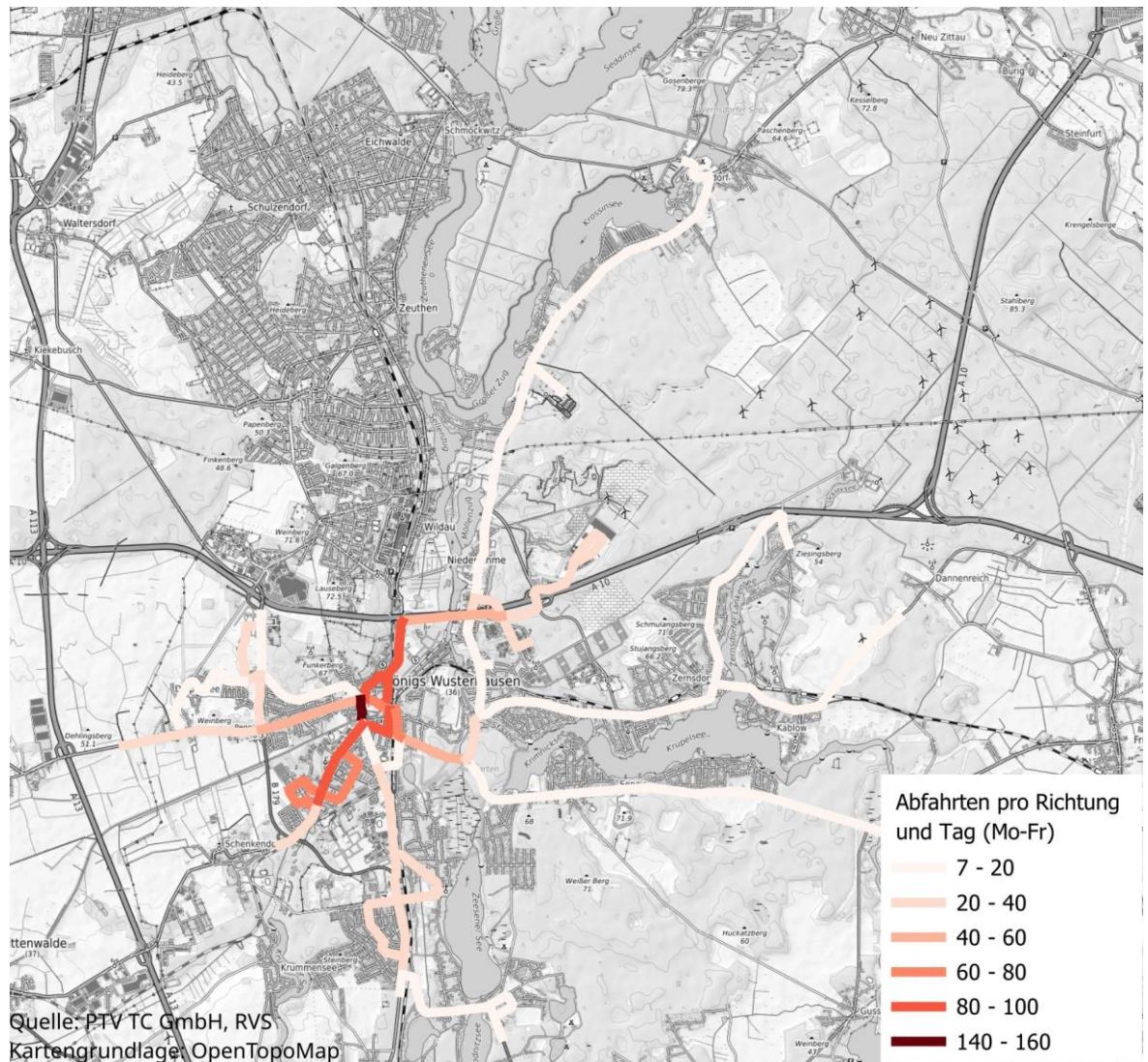


Abbildung 16: Abfahrten (Montag – Freitag) pro Richtung und Tag

3.1.7 Radverkehr

Das ausgewiesene Radverkehrsnetz Königs Wusterhausens schließt fast alle Stadtteile an. Lediglich die Anbindung von Zeesen westlich der Karl-Liebknecht-Straße ist mangelhaft und es gibt keine Verbindung zwischen den Ortsteilen Kablow und Senzig. Die Erschließungswirkung insbesondere in den Wohngebieten zum Beispiel an der Luckenwalder Straße und der Innenstadt ist eher gering (siehe Abbildung 17). Der Zustand der einzelnen Radverkehrsanlagen wird in der Bestandsanalyse näher beschrieben. Das ausgewiesene Radverkehrsnetz schließt vor allem die touristischen Radrouten in der Stadt ein wie den Dahme-Radweg, dem Hofjagdweg oder den Radring „Rund um Berlin“. [27] [28]

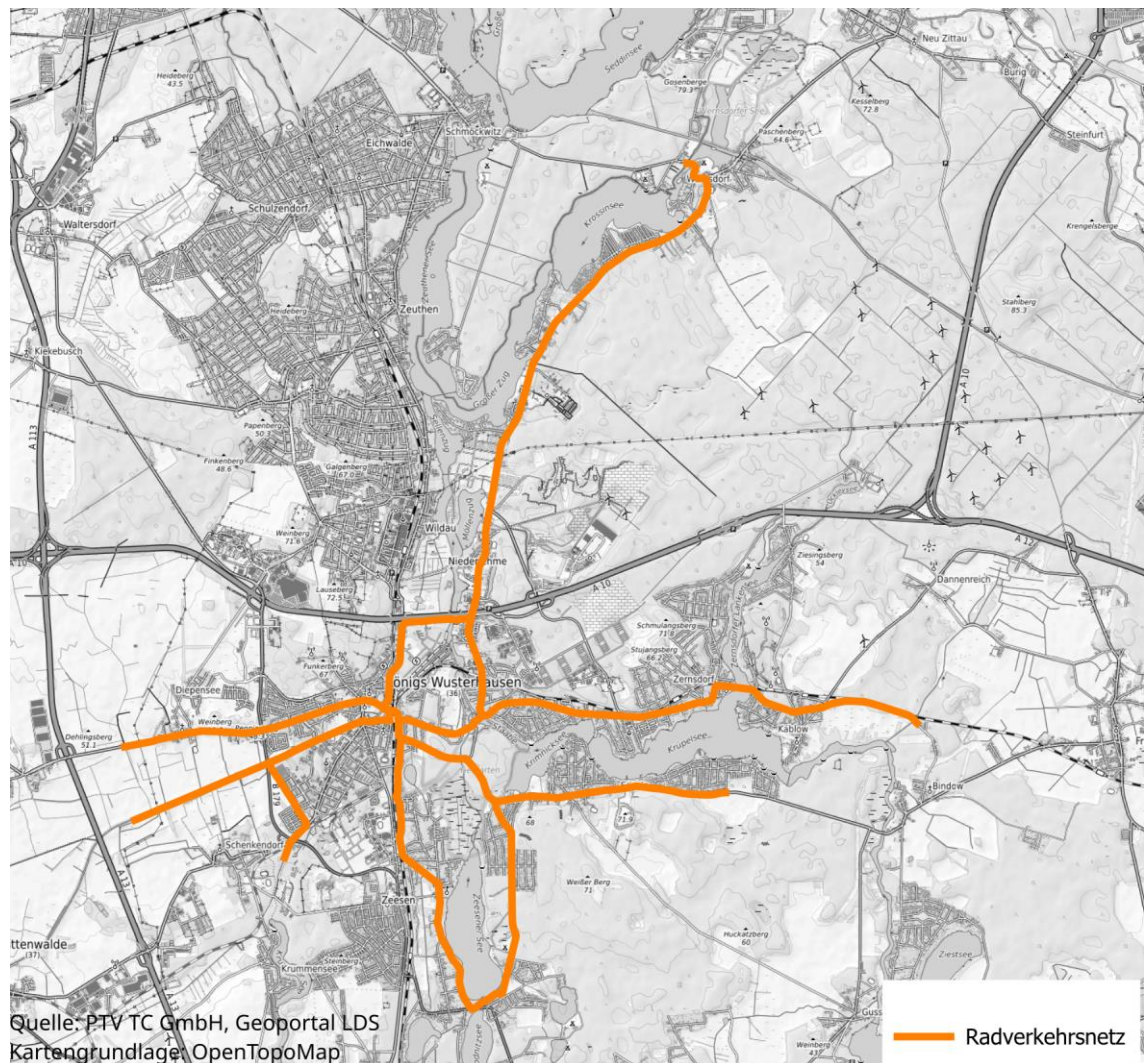


Abbildung 17: Ausgewiesenes Radverkehrsnetz

Eine Erweiterung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur ist mit der Radvorrangroute zwischen dem Bahnhof Königs Wusterhausen und dem Flughafen BER geplant. Diese wird die Verbindung in Richtung Berlin verbessern. Jedoch wird dieses Projekt die Lücken im innerstädtischen Netz nicht schließen können. [29] Zurzeit bestehen bereits überörtliche Radverkehrsverbindungen in Richtung Ragow, Mittenwalde, Bestensee und Wildau.

Ein weiteres Projekt ist die Einrichtung einer interkommunalen Radverbindung von Königs Wusterhausen über Wildau und Zeuthen nach Eichwalde. Aufgrund des intensiven Radverkehrsaufkommens in der Region beabsichtigen die Kommunen, einen zusammenhängenden Radweg entlang der S-Bahntrasse umzusetzen. Die Vorplanung mit der Auswahl einer Vorzugstrasse ist bereits abgeschlossen. Am 12.05.2025 wurde ein Beschluss zur Leistungsphase 3 gefasst. [30]

Eine ausführlichere Untersuchung der bestehenden Radverkehrsanlagen erfolgt in der Bestandsanalyse (siehe Kapitel 4.3).

3.1.8 Fußverkehr und Barrierefreiheit

In Königs Wusterhausen gibt es kein ausgewiesenes Fußwegenetz. Das Zentrum ist durch den kompakten Charakter vollständig fußläufig zu erschlossen und zeichnet sich durch kurze Wege aus (siehe auch Kapitel 3.1.11). Insbesondere die Bahnhofstraße fällt durch eine hohe Qualität für zu Fuß Gehende auf, wobei durch das Kopfsteinpflaster die Barrierefreiheit eingeschränkt wird. In der Regel sind an den Straßen Gehwege in guter Qualität vorhanden. Allerdings fehlen in den peripheren Ortsteilen teilweise Gehwege oder diese sind untermaßig und erlauben keine Begegnungen zweier Personen mit zum Beispiel Kinderwägen oder Rollstühlen. Die Führung des Radverkehrs auf Gehwegen mit dem Zusatzschild „Rad frei“ führt zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden, was die Bewegungsfreiheit der zu Fuß Gehenden einschränkt. Positiv hervorzuheben sind die in den letzten Jahren gebauten „Mühleninselbrücke“ und die „Zugbrücke über den Nottekanal“. Diese ermöglichen eine Überquerung des Nottekanals, wobei eine Nutzung der stärker befahrenen Brücke „Schleusenblick“ nicht mehr nötig ist, wodurch ein Weg mit höherer Aufenthaltsqualität genutzt werden kann. Durch die innerstädtischen Grün- und Waldflächen bestehen zusätzliche Wege mit sehr hoher Aufenthaltsqualität. In Hinblick auf die Bevölkerungsprognosen sind bei weiterer Planung im Besonderen die Zielgruppen der Kinder und der älteren Menschen zu beachten.



Abbildung 18: Zugbrücke über den Nottekanal

Um für das Thema Barrierefreiheit zu sensibilisieren, führt die AWO Wildau GmbH in Zusammenarbeit mit der Stadt Königs Wusterhausen derzeit sogenannte „Barriere-Checks“ durch. Dabei werden Ortsbegehungen organisiert, an denen die AWO, die Verwaltung, Organisationen sowie Bürgerinnen und Bürger teilnehmen. Ziel dabei ist, neben der Sensibilisierung der Teilnehmenden, das Aufdecken von Hürden im öffentlichen Raum. Die Ergebnisse werden von der AWO dokumentiert. Im Ergebnis der ersten zwei Barriere-Checks wurden stellenweise zu kurze Grünphasen, zu hohe Bordsteinkanten, fehlende taktile Elemente und Leitsysteme sowie unebene Gehwege festgestellt. Inzwischen wurden 5 Barriere-Checks im Stadtgebiet durchgeführt. [31] [32]

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind im Nahverkehrsplan des Landkreises Dahme-Spreewald in die Kategorien A, B und C eingeteilt nach denen verschiedene Ansprüche an die Barrierefreiheit bestehen. Für die Haltestellen der Kategorie A und B ist die Vorgabe, dass diese bis Anfang 2022 barrierefrei sein müssen. Von den 13 Haltestellen der Kategorie A im Stadtgebiet sind aktuell 9 barrierefrei. In der Kategorie C1 ist die Barrierefreiheit zwischen 2022 und 2025 herzustellen. In der Kategorie C1 gibt es im Stadtgebiet 16 Haltestellen, wovon aktuell 3 barrierefrei sind. Für die Kategorien C2 und C3 gibt es bisher noch keine Regelung, bis wann diese barrierefrei sein müssen. In C2 gibt es 72 Haltestellen und in C3 44 Haltestellen. Zur Barrierefreiheit dieser Haltestellen liegen derzeit keine Informationen vor. Auch zu den Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet liegen keine Informationen bezüglich der Barrierefreiheit der Anlagen vor.

3.1.9 Kfz-Verkehr

Die bedeutenden Straßen für den Kfz-Verkehr sind die als Umgehungsstraße fungierende B 179 zwischen der Autobahnanschlussstelle Königs Wusterhausen und Märkisch Buchholz, die Landesstraße L 30 zwischen Erkner und Mittenwalde sowie die L 40 zwischen Dahlewitz und Storkow. Dabei führen sowohl die L 30 wie auch die L 40 durch das Zentrum Königs Wusterhausens. Weiter unterteilt sich das klassifizierte Straßennetz in die Kreisstraße K 6153 in Kablow und Zernsdorf sowie Gemeindestraßen im restlichen Stadtgebiet. Im Norden verläuft die A 10 (südlicher Berliner Ring) mit der Anschlussstelle Königs Wusterhausen und im Westen die A 13 (Berlin – Dresden) mit den Anschlussstellen Ragow und Mittenwalde (siehe Abbildung 19). Wichtige Hauptverkehrsstraßen sind die Berliner Straße, die Chausseestraße, die Potsdamer Straße, die Luckenwalder Straße, die Karl-Liebnecht-Straße, die Storkower Straße, die Brückenstraße, die Zernsdorfer Straße, die Karl-Marx-Straße, der Segelfliegerdamm sowie die Wernsdorfer Straße. [28]

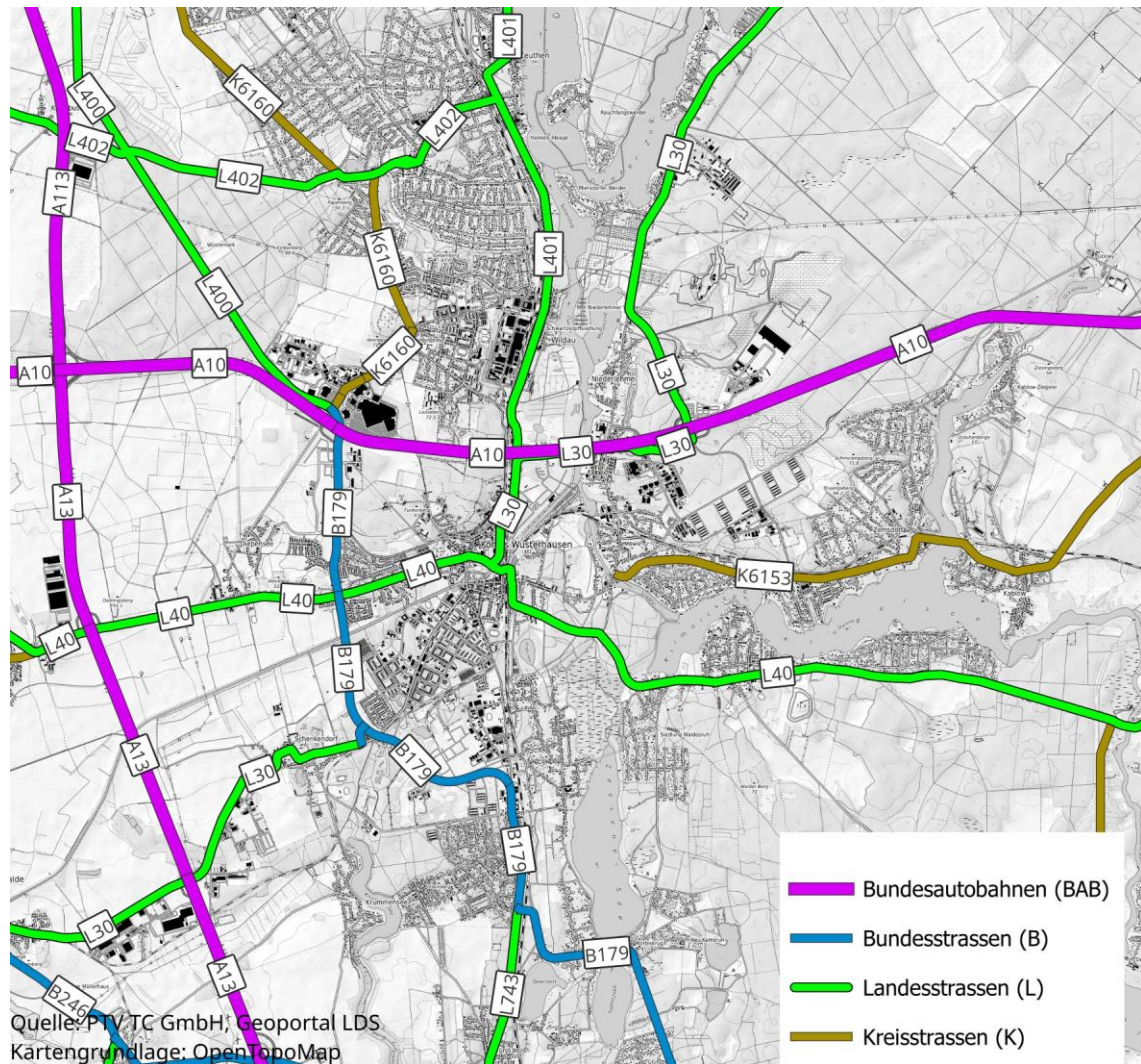


Abbildung 19: Klassifiziertes Straßennetz

In Königs Wusterhausen gibt es für den ruhenden Kfz-Verkehr 3 Parkgebührenzonen. Dort erfolgt eine Parkraumbewirtschaftung, bei der die Parkgebühren durch Parkscheinautomaten erhoben werden. Die Gebührenzone I umfasst den Bahnhofsvorplatz. Eine halbe Stunde Parken kostet 0,50 Euro, eine Stunde kostet 2,00 Euro. Zur Gebührenzone II gehören die Maxim-Gorki-Straße, die Bahnhofstraße, die Friedrich-Engels-Straße, die Karl-Liebknecht-Straße und die Karl-Marx-Straße. Für die ersten 1,5 Stunden sind 0,20 Euro zu zahlen, ab 2 Stunden 1,00 Euro und für jede weitere Stunde 1,00 Euro. Ab 6 bis 10 Stunden kostet das Parken 5,00 Euro. Zur Gebührenzone III gehört die Bindower Straße im Ortsteil Zeesen. Dort sind vom 01.04. bis 30.09. für 2 Stunden Parken Gebühren in Höhe von 1,00 Euro zu zahlen, für 3 bis 10 Stunden 3,00 Euro. Die Parkgebührenordnung wurde zuletzt 2007 angepasst. Es gibt derzeit keine Bewohnerparkzonen. Die Einführung von Bewohnerparkzonen ist durch die Verwaltung zukünftig vorgesehen. [33]

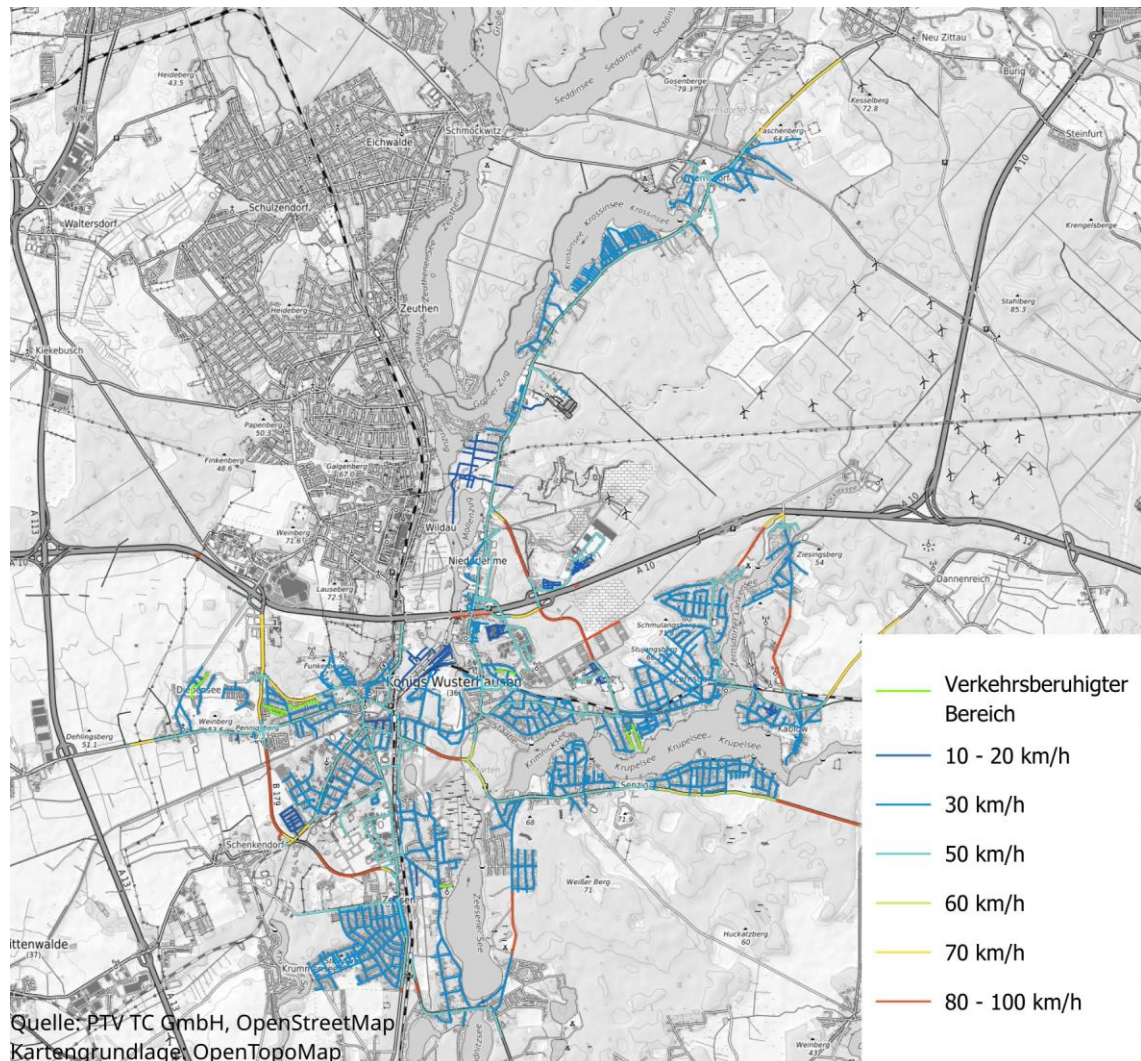


Abbildung 20: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

In Abbildung 20 sind die angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Straßennetz dargestellt. Dabei gilt auf den innerstädtischen Hauptstraßen in der Regel eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde. In den Wohngebieten ist Tempo 30 angeordnet. Auf den Außerortsstraßen im Stadtgebiet liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit meist zwischen 70 und 100 Kilometern pro Stunde. Auf der Chausseestraße, auf welcher als Maßnahme als Teil der Lärmaktionsplanung Tempo 30 eingeführt wurde, gilt aktuell wieder Tempo 50.

3.1.10 Wasserverkehr

Das Stadtgebiet Königs Wusterhausens ist durch Gewässer geprägt. Dazu zählen die Seen Krümpelsee, Krimmnicksee, Zeesener See, Möllenzugsee, Großer Zug und Crossinsee. Schiffbare Flüsse sind die Dahme und der Nottekanal.

Die Dahme gehört zur Dahme-Wasserstraße und ist rechtlich als Bundeswasserstraße kategorisiert. Im Ortsteil Neue Mühle befindet sich die Schleuse „Neue Mühle“. An dieser Stelle wird die Dahme auch Staabe genannt. Die Mündungstrecke der Notte im Stadtgebiet gehört ebenfalls

zur Dahme-Wasserstraße und umfasst die Schleuse „Königs Wusterhausen“ an der Brücke „Schleusenblick“. Aufgrund der niedrigen Brücken ist die Notte nicht von wirtschaftlicher Bedeutung für den Gütertransport. [34]

Über die Dahme sowie die Mündung des Nottekanals ist der Hafen Königs Wusterhausen zu erreichen. Der Hafen ist der größte Binnenhafen Brandenburgs und Teil des Güterverkehrszentrums „Schönefelder Kreuz“. Es gibt Möglichkeiten zur Lagerung und zum Umschlag von Gütern zwischen Schiene, Straße und Wasser. Bis 2017 war der Hafen von zentraler Bedeutung für die Lieferung von Kohle für das Kraftwerk Klingenberg in Berlin-Rummelsburg. Nachdem das Kraftwerk den Betrieb auf Erdgas umgestellt hatte, brachen die Umschlagsmengen im Hafen deutlich ein. Im Jahr 2019 wurde jedoch ein neues Container-Terminal in Betrieb genommen, welches durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen Metrans an die Nordseehäfen angebunden ist. Aufgrund des wirtschaftlichen Erfolgs wird der Hafen derzeit weiter ausgebaut. [35]

Neben dem Wirtschaftsschiffsverkehrs aufgrund des Hafens wird im Stadtgebiet eine Ausflugschifffahrt angeboten. Zusätzlich verkehren private Boote im Freizeit- und Tourismusverkehr. Es gibt keine Fährverbindungen im Stadtgebiet. Derzeit läuft ein Forschungs- und Entwicklungsprojekt für eine Solarfähre für den Personentransport zwischen Wildau und Niederlehme. Die Fähre könnte die Reisezeit zwischen dem S-Bahnhof Wildau und Niederlehme deutlich verkürzen. Eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde noch nicht durchgeführt. [36]

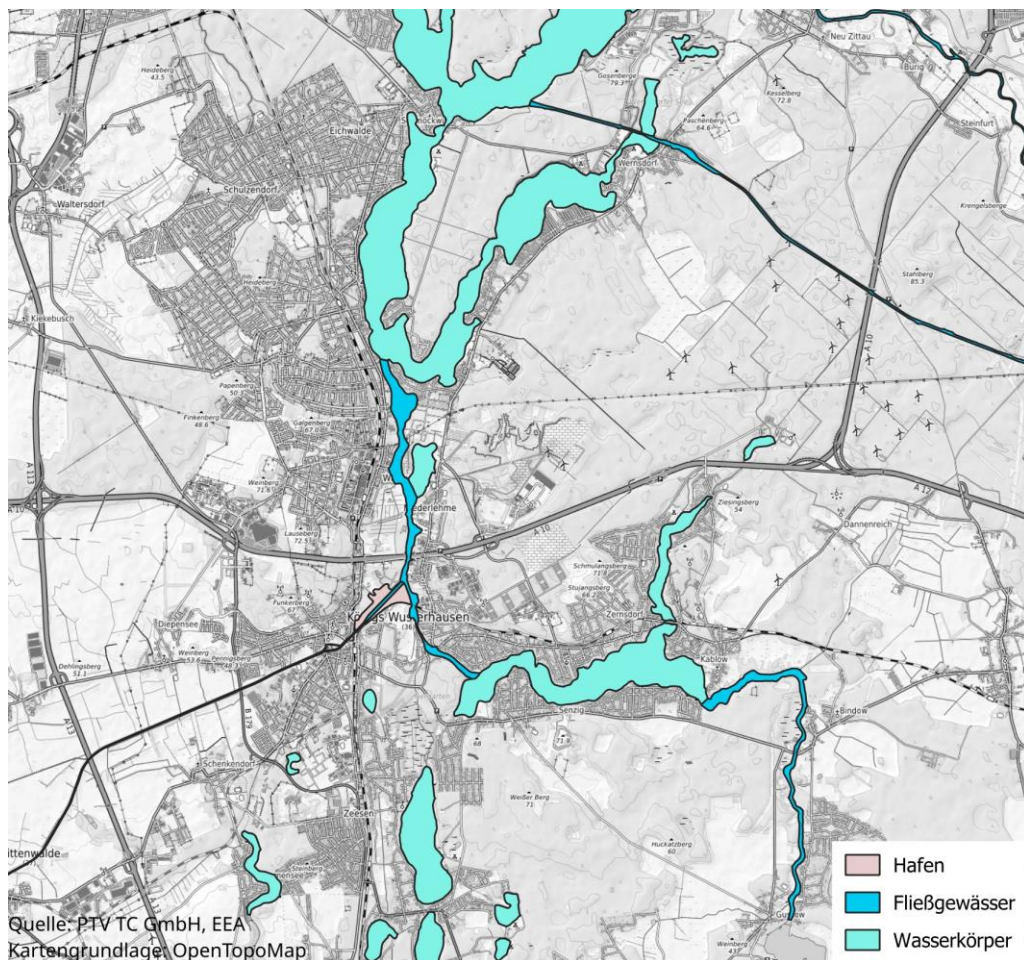


Abbildung 21: Gewässer

3.1.11 Erreichbarkeiten

Überörtliche Erreichbarkeiten

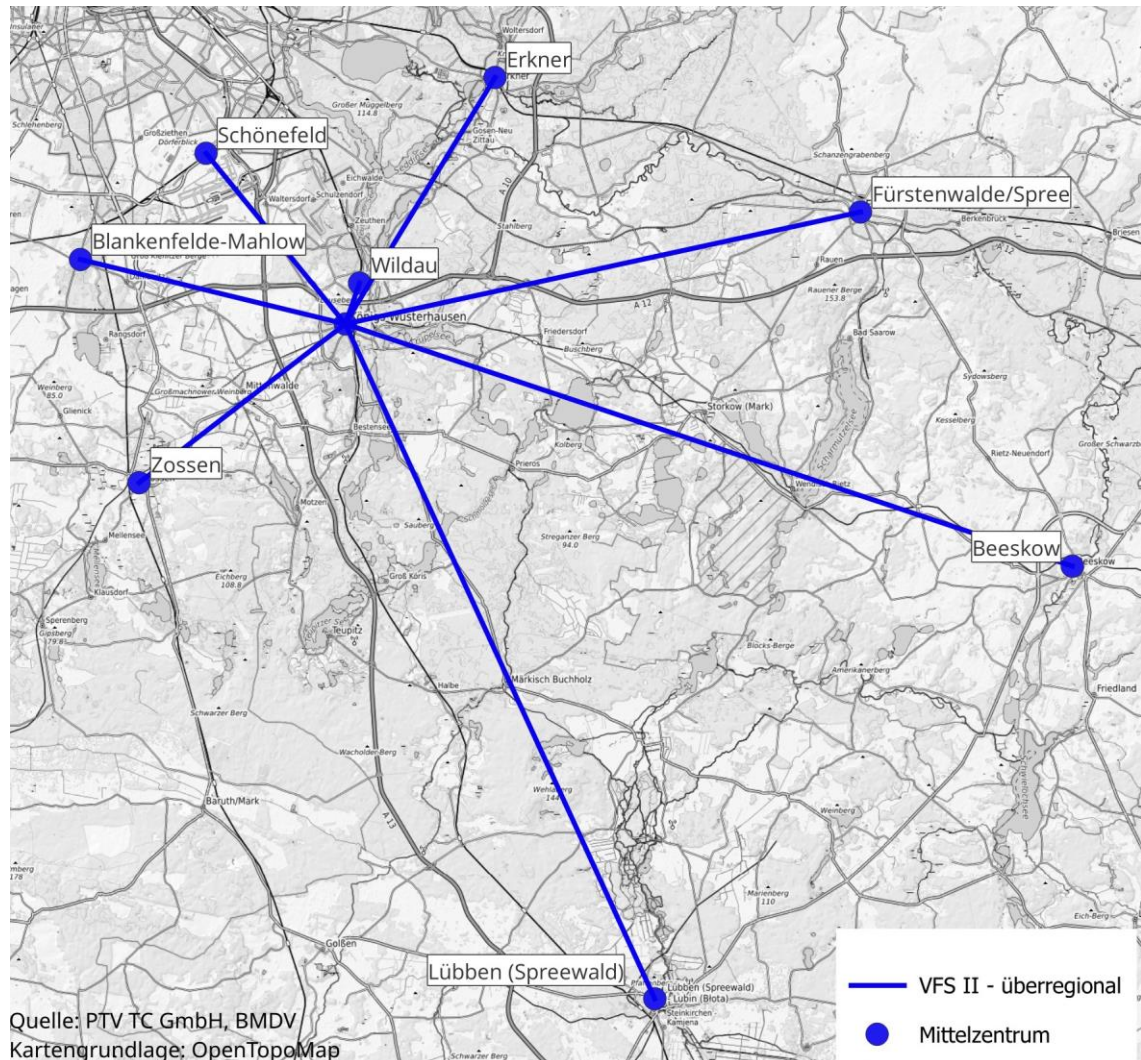


Abbildung 22: Überörtliche Erreichbarkeiten nach RIN

Die überörtlichen Beziehungen Königs Wusterhausens nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) [37] sind in Abbildung 22 dargestellt. Hierbei wird zwischen verschiedenen Verbindungsfunktionsstufen zwischen sogenannten zentralen Orten in Abhängigkeit von der Bedeutung der zentralen Versorgungsfunktion und der Größe des Versorgungsbereiches unterschieden. Königs Wusterhausen zählt als Mittelzentrum „zur Deckung des gehobenen Bedarfes bzw. des selteneren spezialisierten Bedarfes und als Schwerpunkt für Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen“. An eine Verbindungsfunktionsstufe stellen sich Zielvorgaben hinsichtlich der Reisezeit und es ergeben sich Kategorisierungen der Verkehrswege.

Die Verbindung zweier Mittelzentren hat in der Regel eine Austauschfunktion und wird mit der überregionalen Verbindungsfunktionsstufe II versehen. Für Königs Wusterhausen besteht eine

überregionale örtliche Beziehung zu Wildau, Schönefeld, Blankenfelde-Mahlow, Zossen, Lübben (Spreewald), Beeskow, Fürstenwalde/Spree und Erkner.

Mittelzentrum	Luftlinien- distanz zu KW [km]	Durch- schnittliche Geschwindig- keit Kfz [km/h]	Reise- zeit Kfz [min]	Quali- täts- stufe Pkw	Durch- schnittliche Geschwindig- keit ÖV [km/h]	Reise- zeit ÖV [min]	Quali- täts- stufe ÖV
Wildau	2,5	16,7	9	A	9,4	16	A
Schönefeld	13	39	20	A	15,3	51	C
Blanken- felde- Mahlow	16,7	45,5	22	A	11,5	87	E
Zossen	15,6	31,2	30	A	15,6	60	D
Lübben (Spreewald)	53,3	49,2	65	A	71,1	45	A
Beeskow	44,2	54,1	49	A	36,8	72	A
Fürsten- walde/Spree	30	46,2	39	A	22,8	79	C
Erkner	16,8	36	28	A	15,8	64	C

Tabelle 3: Qualitätsstufen für Pkw und ÖV für überregionale Verbindungen (VFS II)

In Tabelle 3 sind die Stufen der Angebotsqualität der überregionalen Verbindung zwischen Königs Wusterhausen und den genannten Mittelzentren für den Pkw und den ÖV dargestellt. Die Qualitätsstufe berechnet sich nach RIN aus der Luftliniendistanz sowie der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit oder der Reisezeit. Für die Reisezeit werden für den Zu- und Abgang zum Pkw jeweils 2 Minuten aufgeschlagen und die Reisezeit im unbelasteten Netz um 4 Uhr nachts ermittelt. Für den ÖPNV werden laut Nahverkehrsplan Dahme-Spreewald 7 Minuten für den Einzugsbereich auf die Fahrtzeit aufgeschlagen, um die Reisezeit zu berechnen. Die beste Qualitätsstufe der sechs Qualitätsstufen ist A und die schlechteste in alphabetisch absteigender Reihenfolge ist F. Die Beschreibung und verwendeten Farben der Stufen der Angebotsqualität sind Tabelle 4 zu entnehmen.

SAQ _v	Beschreibung
A	Sehr gute Qualität
B	Gute Qualität
C	Befriedigende Qualität
D	Ausreichende Qualität
E	Mangelhafte Qualität
F	Unzureichende Qualität

Tabelle 4: Stufen der Angebotsqualität SAQ_v (Quelle: FGSV RIN)

Für den Pkw wird zu allen Mittelzentren die Qualitätsstufe A erreicht. Für den ÖV wird diese nach Wildau, Lübben (Spreewald) und Beeskow erreicht. Zu den anderen Mittelzentren besteht für den ÖV eine schlechtere Qualitätsstufe als für den Pkw. Nach Blankenfelde-Mahlow wird als schlechtestes Ergebnis die Qualitätsstufe E erreicht.

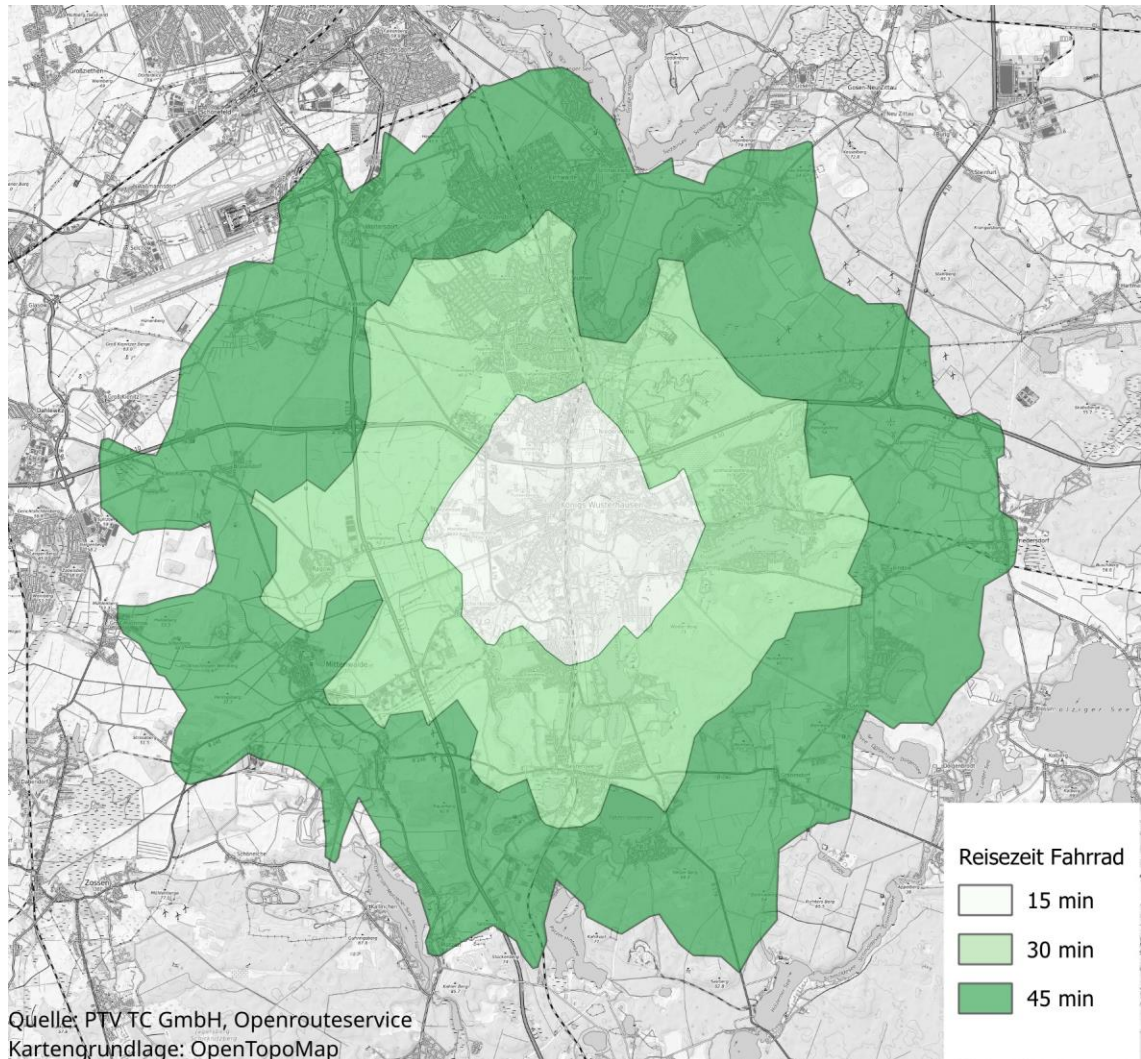


Abbildung 23: Isochronen mit dem Fahrrad ausgehend vom Bahnhof

Zur weiteren Untersuchung der Erreichbarkeiten wurden Isochronen für verschiedene Verkehrsmittel gebildet. Isochronen sind Linien gleicher Zeit und zeigen in diesem Fall, welche Gebiete innerhalb einer Reisezeit von 15, 30, 45 beziehungsweise 60 Minuten erreichbar sind.

In Abbildung 23 sind die Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad ausgehend vom Bahnhof Königs Wusterhausen als Isochronen dargestellt. Innerhalb von 15 Minuten sind das Zentrum, Diepensee, Zeesen, Wildau sowie Teile von Senzig und Niederlehme erreichbar. Binnen 30 Minuten ist fast das gesamte Stadtgebiet sowie Bestensee und Ragow zu erreichen. In bis zu 45 Minuten sind zudem Mittenwalde, Eichwalde und der Flughafen BER erreichbar. Insbesondere in Hinblick auf die geplante Rangvorrangroute zwischen Königs Wusterhausen und dem Flughafen BER ist die Verbindung zwischen den beiden Orten relevant.

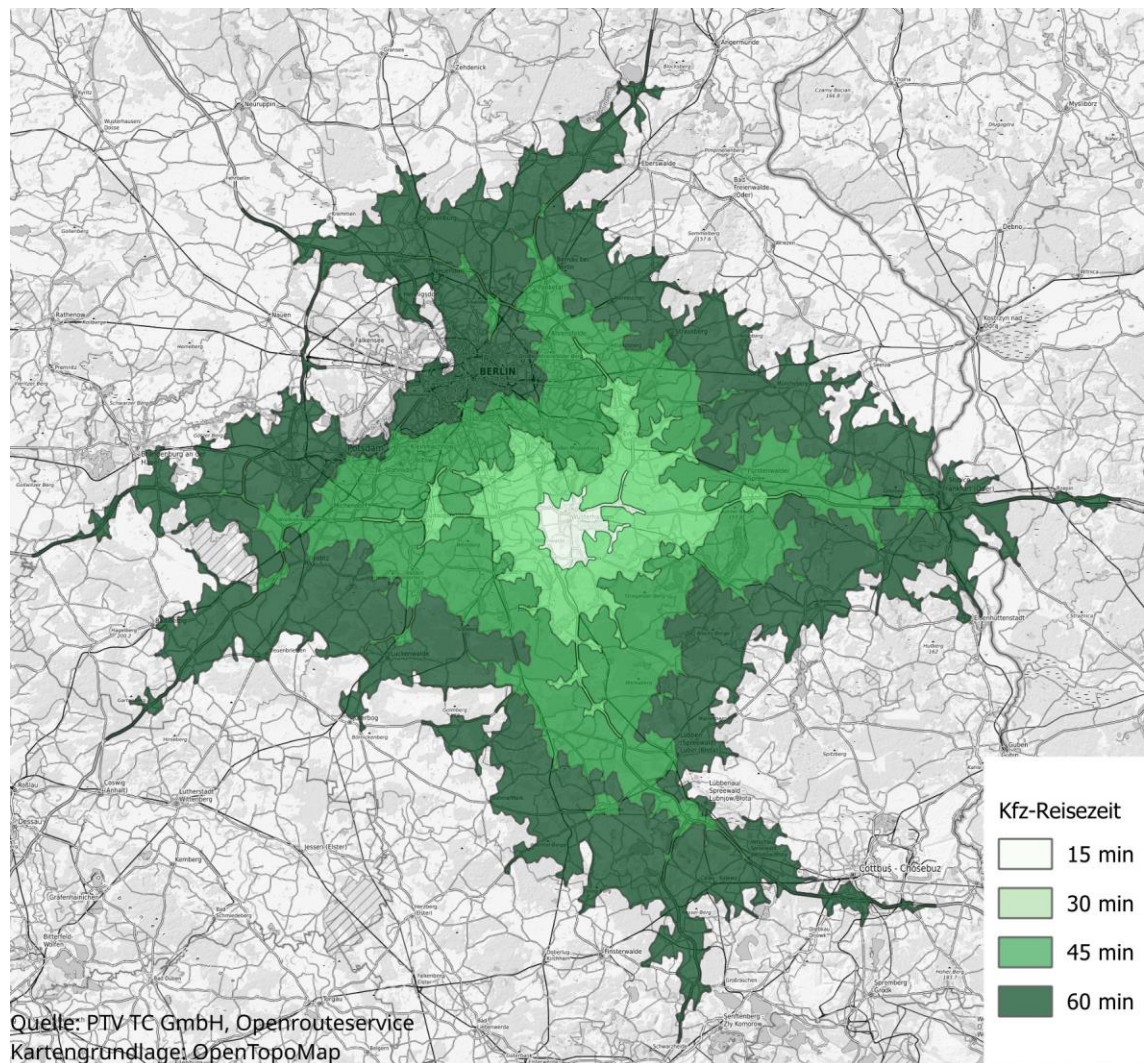


Abbildung 24: Isochronen per Kfz ausgehend vom Bahnhof

Die Erreichbarkeiten per Kfz ausgehend vom Bahnhof Königs Wusterhausen sind als Isochronen in Abbildung 24 dargestellt. Für die Berechnung wurde die Verkehrslage mit Staus und Verzögerungen nicht betrachtet. Die Autobahnen sind in der Darstellung deutlich zu erkennen. Innerhalb einer Stunde sind im Norden Oranienburg, Bernau, Strausberg sowie weite Teile Berlins zu erreichen. Im Osten sind es unter anderem Fürstenwalde/Spree und Frankfurt (Oder), im Süden Lübben und Cottbus sowie im Westen Brandenburg an der Havel, Potsdam und Ludwigsfelde.

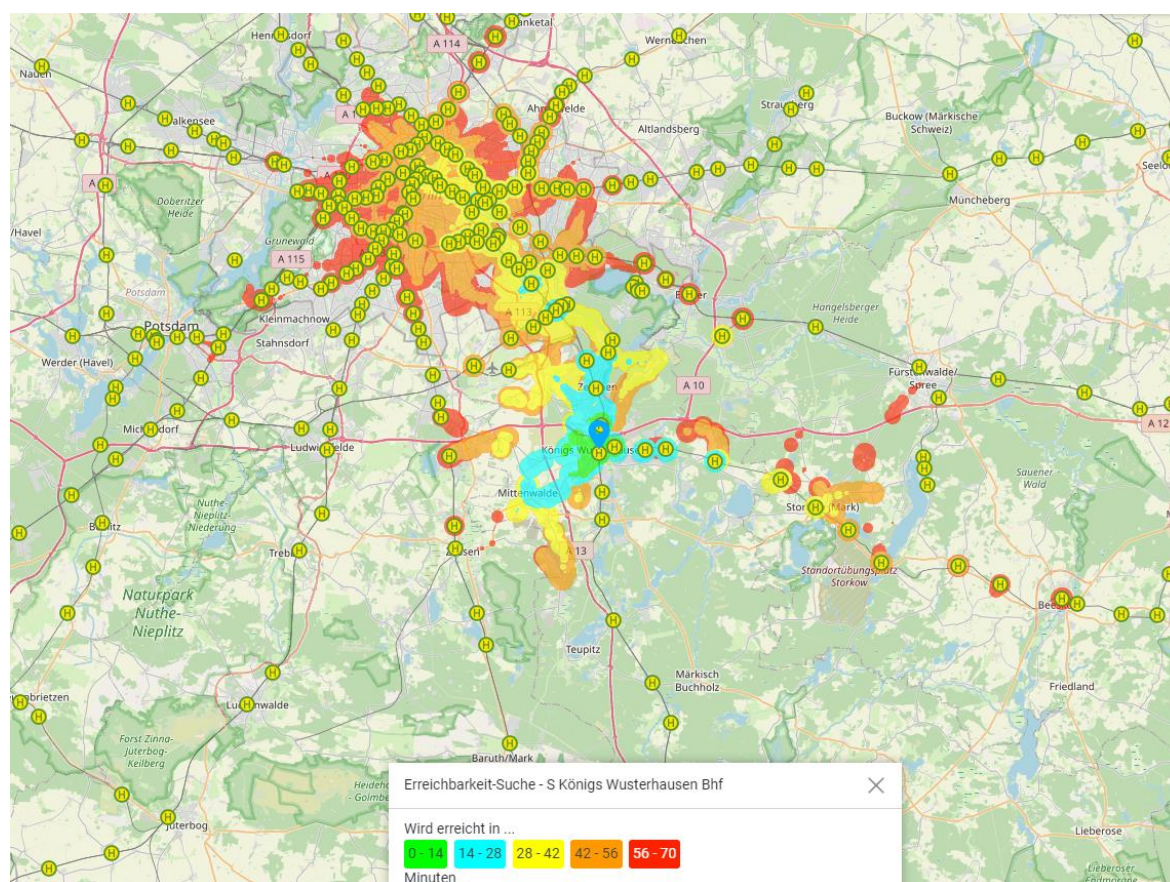


Abbildung 25: Überörtliche Erreichbarkeiten per ÖV vom Bahnhof KW

Mit der Erreichbarkeitssuche der VBB wurden die Erreichbarkeiten mit dem ÖV ausgehend vom Bahnhof Königs Wusterhausen für einen Werktag um 7 Uhr mit maximal einem Umstieg dargestellt. Innerhalb einer halben Stunde können weite Teile des Stadtgebietes erreicht werden sowie Orte entlang von Buslinien im Westen und Süden und Orte entlang der Bahnstrecken. In 70 Minuten sind weite Teile Berlins sowie Orte entlang der Bahnstrecke Richtung Frankfurt (Oder) sowie Richtung Lübben zu erreichen. Auffällig ist, dass die Erreichbarkeit von Orten Richtung Westen gering ist. [38]

Ziel	Fahrzeit [min]		
	ÖV	Kfz	Fahrrad
Berlin	50	60	-
Wildau	7	7	11
Mittenwalde	21	16	26
Schönefeld	38	18	59
Potsdam	64	45	-
Zeuthen	10	14	22
Bestensee	16	14	21
Blankenfelde-Mahlow	75	26	64

Ziel	Fahrzeit [min]		
	ÖV	Kfz	Fahrrad
Heidesee	37	24	45
Ludwigsfelde	29	28	-

Tabelle 5: Fahrzeiten von Königs Wusterhausen (7 Uhr)

Tabelle 5 enthält die Fahrzeiten zu den 10 Zielen mit den meisten Pendlern ausgehend von Königs Wusterhausen mit dem öffentlichen Verkehr, dem Kfz und dem Fahrrad mit Start zur Früh-Spitzenstunde um 7 Uhr im Zentrum Königs Wusterhausens, wobei jeweils das Zentrum des Ziels erreicht werden soll. Bei Zielen entlang von Bahnstrecken werden mit dem ÖV vergleichbare Fahrzeiten zu Kfz erreicht. Je nach Verkehrslage ist diese nach Berlin zum Beispiel kürzer. Bei Verbindungen zu weiter entfernten Umlandgemeinden wie Heidesee, Blankenfelde-Mahlow oder Schönefeld ist die Fahrzeit mit dem Kfz wesentlich kürzer als mit dem ÖV. Nahgelegene Pendelziele wie Wildau, Mittenwalde, Zeuthen und Bestensee sind in relativ kurzer Zeit mit dem Fahrrad zu erreichen.

Innerörtliche Erreichbarkeiten



Abbildung 26: Isochronen zu Fuß ausgehend vom Bahnhof

In Abbildung 26 sind die fußläufigen Erreichbarkeiten ausgehend vom Bahnhof Königs Wusterhausen dargestellt. Dabei ist innerhalb von 15 Minuten das gesamte Zentrum erreichbar. Innerhalb von 30 Minuten sind die Wohngebiete des Ortsteils Königs Wusterhausens, Teile von Senzig und Niederlehme sowie der südliche Teil von Wildau zu erreichen.

Die Verbindungen zwischen den Ortsteilen von Königs Wusterhausen sind in Tabelle 6 in Form der Stufen der Angebotsqualität mit den öffentlichen Verkehrsmitteln dargestellt. Königs Wusterhausen hat zu allen anderen Ortsteilen mit Ausnahme von Wernsdorf eine kurze Reisezeit. Die Verbindung zwischen den Ortsteilen ohne zentrale Lage erfordert wesentlich längere Fahrtzeiten von bis zu 70 Minuten und ergibt somit schlechtere Qualitätsstufen. Es ist auffällig, dass häufig eine sehr geringe Verbindungsqualität vorliegt und nur die Qualitätsstufen E und F erreicht werden. Zudem treten teilweise erhebliche Schwankungen in der gleichen Verbindung (zum Beispiel Wernsdorf - Zernsdorf) zwischen den Richtungen und den Spitzenstunden auf.

		Qualitätsstufe Reisezeit							
		Königs Wusterhausen	Diepen-see	Kablow	Nieder- lehme	Senzig	Werns- dorf	Zeesen	Zerns- dorf
Früh	Königs Wusterhausen	X	B	A	D	B	C	B	A
Spät	Königs Wusterhausen		C	A	D	B	C	B	A
Früh	Diepen-see	C	X	B	F	F	E	D	E
Spät	Diepen-see	C		F	F	E	E	F	E
Früh	Kablow	A	E	X	D	D	E	D	B
Spät	Kablow	A	E		E	E	E	C	B
Früh	Nieder- lehme	F	E	C	X	F	A	F	F
Spät	Nieder- lehme	E	F	C		F	A	F	D
Früh	Senzig	C	E	F	F	X	D	D	F
Spät	Senzig	B	C	F	F		F	F	F
Früh	Werns- dorf	D	E	D	B	F	X	E	F
Spät	Werns- dorf	C	E	D	A	F		E	D
Früh	Zeesen	B	E	D	E	F	C	X	F
Spät	Zeesen	A	E	E	D	D	C		D
Früh	Zerns- dorf	B	C	B	E	F	E	E	X
Spät	Zerns- dorf	B	C	B	F	F	E	F	

Tabelle 6: Qualitätsstufe Reisezeit mit ÖV zwischen den Ortsteilen

Im Rahmen des Projektes „Wegweiser Kommune“ der Bertelsmann Stiftung wurden unter anderem die durchschnittlichen Entfernungen zu Einrichtungen der Grundversorgung ermittelt. Diese sind für Königs Wusterhausen für das Jahr 2021 in Tabelle 7 dargestellt. Die mittleren Entfernungen liegen bei circa 1.000 Metern, wodurch sie im Bereich der Nahmobilität liegen. In diesem Bereich bieten sich Chancen für den Rad- und Fußverkehr zur Abdeckung der Grundversorgung. [17]

Einrichtung der Grundversorgung	Durchschnittliche Entfernung
Apotheke	1.278 m
Hausarzt	898 m
Krankenhaus	6,58 min (mit dem Pkw)
Grundschule	1.034 m
Supermarkt	1.109 m

Tabelle 7: Durchschnittliche Entfernung zu Einrichtungen der Grundversorgung

3.1.12 Verkehrssicherheit

Das Unfallgeschehen konzentriert sich überwiegend auf die Hauptstraßen und Knotenpunkte (siehe Abbildung 27). Bei genauerer Betrachtung der Unfallkategorien ergeben sich jedoch verschiedene Bilder. Zwischen den Jahren 2018 und 2022 sind im Stadtgebiet König Wusterhausens 6 Menschen im Straßenverkehr verstorben. Diese Verkehrsunfälle mit Todesfolge fanden hauptsächlich im Hauptnetz statt. Somit ergibt sich gemittelt eine Exposition von 3,1 Verkehrstoten pro 100.000 Einwohner und Jahr. Im Vergleich liegt dieser Wert leicht unter dem deutschlandweiten Wert für 2022 von 3,3 Verkehrstoten pro 100.000 Einwohner:innen. In Brandenburg waren es wie in Königs Wusterhausen 3,1 Verkehrstote pro 100.000 Einwohner:innen. Die Unfälle mit Schwerverletzten verteilen sich gleichmäßiger über das Haupt- und Nebennetz. Zwischen 2018 und 2022 kam es zu rund 100 Unfällen mit Schwerverletzten. Als besonders vulnerable Gruppen soll das Unfallgeschehen der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden individuell betrachtet werden. Zwei der sechs Todesfälle geschahen unter Fuß- oder Radbeteiligung. Die Unfälle unter der Beteiligung von zu Fuß Gehenden konzentrieren sich auf die Innenstadt Königs Wusterhausens. Die Unfälle mit Radbeteiligung verteilen sich weiter über das Stadtgebiet und verdichten sich auf den Hauptstraßen und Knotenpunkten. [39]

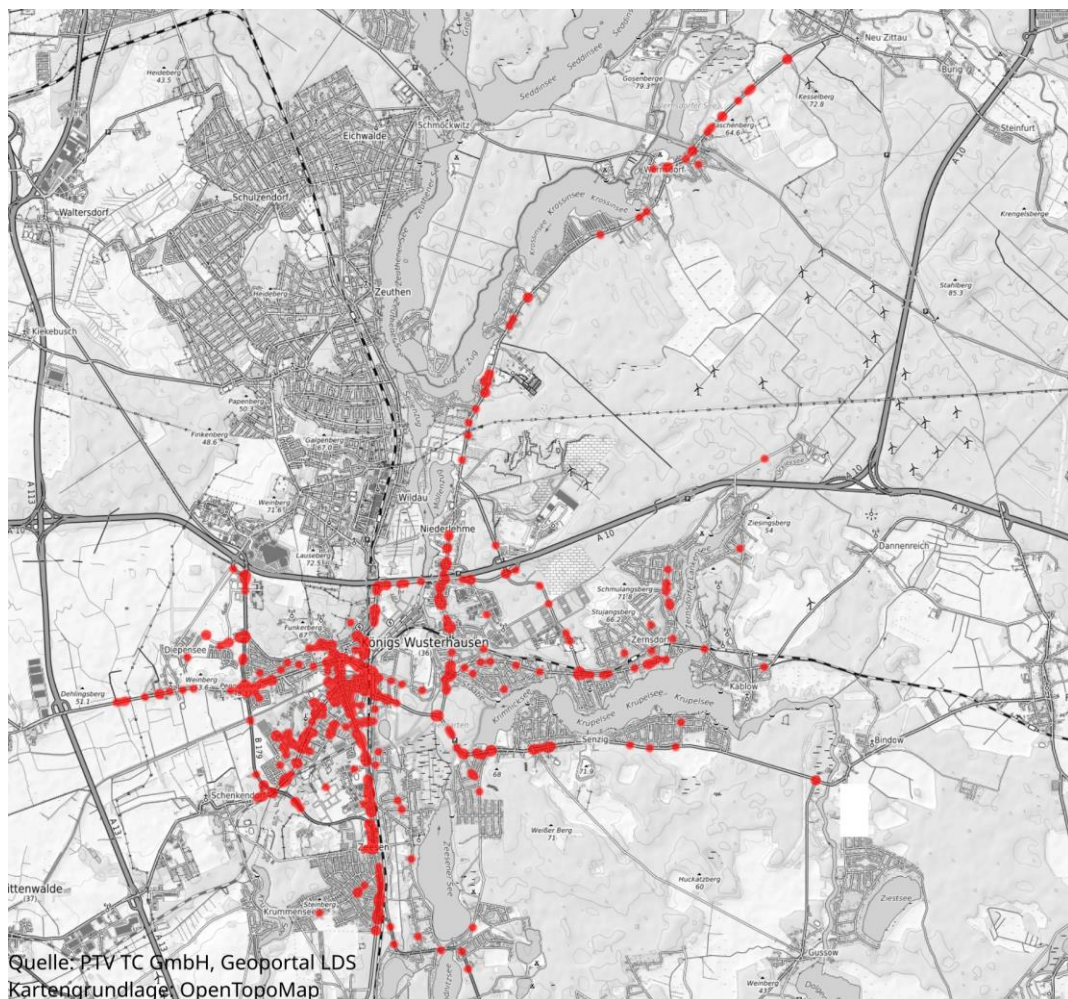


Abbildung 27: Heatmap der Unfälle mit Personenschaden von 2018 bis 2022

Jahr	Unfälle mit Personenschaden gesamt	Davon Unfälle mit ...				
		Getöteten	Schwer-verletzten	Leicht-verletzten	Fußbeteiligung	Radbeteiligung
2018	135	1	22	112	13	58
2019	128	2	21	105	14	41
2020	126	1	25	100	13	59
2021	108	0	17	91	14	49
2022	107	2	11	94	12	48

Tabelle 8: Unfälle mit Personenschaden zwischen 2018 und 2022

Im Zeitraum von 2018 bis 2022 ist die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden leicht gesunken, wie in Tabelle 8 zu sehen ist. Während die Zahl der Getöteten konstant zwischen 0 bis 2 bleibt, hat sich die Zahl der Unfälle mit Schwerverletzten um die Hälfte reduziert. Die Zahl der Unfälle mit Leichtverletzten und der Unfälle mit Radbeteiligung ist leicht gesunken. Die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden ist konstant geblieben. Während sich die Reduktionen positiv deuten lassen, gibt es einschränkende Faktoren für die Statistik. Zum einen sind nur polizeilich gemeldete Unfälle enthalten, wodurch zum Beispiel Alleinunfälle von Radfahrenden in der Regel nicht erfasst werden. Zum anderen gab es in dem Zeitraum einen Einfluss durch die Corona-Pandemie, welche das Verkehrsverhalten der Bevölkerung verändert hat. Zusätzlich ist zu bedenken, dass jeder Verkehrstote einer zu viel ist.

Das Ordnungsamt der Stadt Königs Wusterhausen leistet bereits Verkehrssicherheitsarbeit. Dabei liegt ein besonderes Augenmerk auf der Schulwegsicherheit. Dafür werden zu Beginn jedes Schuljahres sogenannte „Schulwegkontrollen“ vor Grundschulen durchgeführt, um Sichtverdeckungen für die Schülerinnen und Schüler durch falschparkende Kfz zu verhindern. Des Weiteren beteiligt sich die Stadt regelmäßig an der Aktion „Tage der Sichtbarkeit“. In Königs Wusterhausen gibt es derzeit keine Unfallkommission. [40]

In Zusammenarbeit zwischen dem Ordnungsamt, dem Elternbeirat und dem Präventionsrat wird in der Bevölkerung dafür geworben, potenzielle Gefahrenstellen im Verkehrsraum, bauliche Unzulänglichkeiten oder besonders sensible Örtlichkeiten insbesondere in Bezug auf die Schulwegsicherheit auf der Plattform „[gefahrenstellen.de](#)“ zu melden. Die Plattform gleicht die gemeldeten Gefahrenstellen mit amtlichen Unfalldaten und weiteren Indikatoren ab, um eine digitale Gefahrenstellen-Karte zur Unterstützung proaktiver Verkehrssicherheitsarbeit zu erstellen. Durch eine hohe Beteiligung der Bürgerschaft konnte eine Vielzahl von Gefahrenstellen identifiziert werden. Hierbei wurden unter anderem für folgende Stellen ein besonderer Handlungsbedarf erkannt und für diese bereits kurzfristige und mittelfristige Maßnahmen entwickelt [41]:

- Friedrich-Engels-Straße / Kablower Chaussee
- Schleusenbrücke (Neue Mühle)
- B 179 / Darwinbogen
- B 179 / Chausseestraße

- B 179 / August-Bebel-Straße
- Erich-Kästner-Straße
- Kirchsteig
- Am Güterbahnhof / Fichtestraße

3.2 Ortsbegehung

Am 26.07.2023 fand eine Ortsbegehung /-befahrung mit einem Mitarbeiter der Stadt Königs Wusterhausen statt. Ziel der Ortsbegehung war es einen Überblick über das gesamte Planungsgebiet zu bekommen und dabei zukünftige Planungsräume zu erfassen und bestehende Probleme in der Verkehrsinfrastruktur aufzunehmen. Dabei wurden bei dieser Ortsbegehung die Ortsteile Königs Wusterhausen, Zernsdorf, Niederlehme, Zeesen und Diepensee besichtigt.

Die Ortsbegehung hat gezeigt, dass in Königs Wusterhausen eine Vielzahl von geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen in den Ortseingangsbereichen und in den Wohnquartieren vorzufinden sind. Entlang der Hauptstraßen werden überwiegend Mittelinseln verwendet. Im Nebennetz ist Tempo 30 angeordnet oder es wird als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Unterstützt werden die angeordneten Geschwindigkeiten durch bauliche Maßnahmen wie Aufpflasterungen, Bodenschwellen und Versätzen. Ein weiterer positiver Aspekt ist die flächendeckende Beschilderung der Radrouten nach dem Knotenpunktsystem.

Grundlegende und stadtweite Probleme sind, dass entlang der Straßen überwiegend nicht genügend Platz für eine räumliche Trennung von Geh- und Radverkehr vorhanden ist. Dadurch wird der Radverkehr auf der Straße geführt und kann unter Beachtung der Schrittgeschwindigkeit den Gehweg nutzen. Vor allem entlang der verkehrlichen Hauptachsen sind Gehwege mit „Rad frei“ vorzufinden. Ein weiteres Problem ist, dass in einigen Wohnquartieren Gehwege fehlen und der Fußverkehr die Straße nutzt. Darüber hinaus sind im gesamten Stadtgebiet die Bushaltestellen unterschiedlich ausgestattet und es fehlen teilweise Überdachungen. Ein weiterer Eindruck ist, dass der Schwerverkehrsanteil entlang der Hauptachsen hoch ist und die Stadt Königs Wusterhausen auch als Ausweichroute genutzt wird, wenn das nahe gelegene Autobahnkreuz „Schönfelder Kreuz“ oder die Autobahnanschlussstelle „Königs Wusterhausen“ überlastet sind.



Abbildung 28: Probleme im Angebot für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV

Während der Ortsbegehung wurden Planungsräume besichtigt, für die es konkrete Planungsabsichten gibt. In den kommenden Jahren sind Wohnungsbauvorhaben in den Arealen auf dem Funkerberg und im Königspark geplant. Die Vorhaben sollen auf bisher verkehrlich unerschlossenen Flächen realisiert werden.



Abbildung 29: Flächen für Wohnungsbauvorhaben

Bestehende „Brennpunkte“

Bei der Ortsbegehung wurde auch der Fokus auf bestehende verkehrliche „Brennpunkte“ gelegt. Diese sind das Areal um den Bahnhof, die Chausseestraße in Deutsch Wusterhausen, die Großwohnsiedlung westlich der Luckenwalder Straße, der Bahnübergang in der Spreewaldstraße, die Grundschule Zeesen sowie der Knotenpunkt Friedrich-Engels-Straße / Kablower Chaussee.

Chausseestraße in Deutsch Wusterhausen

Entlang der Chausseestraße in Deutsch Wusterhausen ist derzeit Tempo 30 angeordnet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist eine Maßnahme der vorherigen Lärmaktionsplanung. Da es sich bei der Chausseestraße um eine Landesstraße handelt, prüft das Landesamt, ob es die Tempo 30 aufheben kann. Problematisch daran ist, dass die Anwohner die Tempo 30 bevorzugen und es aus der Sicht der Verkehrssicherheit auch vorteilhaft ist. Die Chausseestraße besitzt einen hohen Schwerverkehrsanteil und der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Der Radverkehr kann im Seitenraum den Gehweg nur unter Beachtung der Schrittgeschwindigkeit nutzen. Eine höhere Geschwindigkeit mit einem hohen Schwerverkehrsanteil stellt eine Gefahr für den Radverkehr dar.



Abbildung 30: Chausseestraße in Deutsch Wusterhausen

Großwohnsiedlung westlich der Luckenwalder Straße

In der Großwohnsiedlung westlich Luckenwalder Straße zeigt sich, dass die bauliche Infrastruktur beschädigt ist. Weiterhin liegt die Siedlung an der Radroute Lübben – Königs Wusterhausen. Es gibt aber nur wenige Verbindungen zwischen der Wohnsiedlung und der Radroute. Dadurch entstehen Umwege für die Anwohner. Zur Reduzierung der Umwege wurden durch die Nutzerinnen und Nutzer unbefestigte Wege zwischen der Wohnsiedlung und der Radroute geschaffen.



Abbildung 31: Großwohnsiedlung westlich der Luckenwalder Straße

Grundschule Zeesen

Im Umfeld der Grundschule Zeesen werden einige Probleme sichtbar. Grundsätzlich wird die Schule immer wieder beim Thema „Schulwegsicherung“ genannt. Im Umfeld fehlen teilweise Gehwege wie zum Beispiel auf der Seestraße oder die vorhandenen sind zu schmal. Weiterhin sind die Fahrbahnmarkierungen verblasst, die den Kfz-Verkehr auf Kinder hinweisen. Allgemein finden sich unter anderem durch die Alleen beengte Raumverhältnisse vor und es besteht keine ausreichend breite Zuwegung zur Grundschule. Es ist zu erwägen, ob die Verkehrssicherheit durch verkehrsberuhigende Maßnahmen wie zum Beispiel Einbahnstraßenregelungen oder temporäre Sperrungen zu Schulbeginn und -ende erhöht werden kann.



Abbildung 32: Grundschule Zeesen

Knotenpunkt Friedrich-Engels-Straße / Kablower Chaussee

Der Einmündung ist vorfahrtsregelt und besitzt eine abknickende Hauptstraße. Weiterhin befindet sich im Knotenarm der Nebenrichtung ein Bahnübergang. Bei Sperrung des Bahnübergangs wird der gesamte Knotenpunkt mittels einer Dunkel-Rot-Schaltung gesperrt. Dadurch ist die Leistungsfähigkeit eingeschränkt und es kommt zu langem Rückstau entlang der Hauptrichtung. Weiterhin ist der Knotenpunkt unübersichtlich gestaltet und wird als Unfallschwerpunkt wahrgenommen.



Abbildung 33: Knotenpunkt Friedrich-Engels-Straße / Kablower Chaussee

4 Bestandsanalyse

Aufbauend auf den bei der Stadt Königs Wusterhausen vorhandenen Datengrundlagen werden zur Aktualisierung der Verkehrsdatenbasis die Verkehrsverhältnisse in bestimmten Teilräumen im Stadtgebiet erhoben, analysiert sowie tabellarisch und grafisch aufbereitet. Der Fokus liegt dabei auf dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sowie dem Radverkehr.

4.1 Verkehrsanalyse des fließenden Kfz-Verkehrs

Für den fließenden Kfz-Verkehr waren bereits die Zählzeiten der bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) für die Jahre 2010, 2015 und 2021 vorhanden. Diese umfassen die Bundesstraße B 179 und die Landesstraßen L 30 und L 40 in Königs Wusterhausen. [42] Allerdings ist bei der aktuellen SVZ aus dem Jahr 2021 ein Einfluss durch die Corona-Pandemie nicht auszuschließen. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Erhebungen ließ die Zählzeiten jedoch plausibel erscheinen. Zudem werden die innerstädtischen Verkehrsbeziehungen durch die SVZ nur unzureichend abgedeckt. Deshalb wurde eine Aktualisierung des Datenbestandes zu Verkehrsbeziehungen in bestimmten Teilräumen im Stadtgebiet vorgenommen. Ziel war dabei, für den fließenden Kfz-Verkehr Darstellungen für den „Analyse-Nullfall“ und den „Prognose-Fall 2030“ zu erarbeiten.

4.1.1 Erhebungsvorbereitung

Zur Erhebung des fließenden Kfz-Verkehrs wurde sich zur Durchführung von Verkehrszählungen an Knotenpunkten entschieden. Dafür wurde der Einsatz von Videotechnik geplant, wodurch Fehlerquellen bei der Auszählung minimiert werden. Als Erhebungsmethodik wurde eine 24-Stunden-Videoerhebung eingesetzt. Das Bildmaterial wurde anschließend durch geschultes Personal ausgezählt. Dabei wurden für die erhobenen Knotenpunkte alle Knotenströme über 9 Fahrzeugklassen inklusive Radfahrenden und zu Fuß Gehenden an den Furten ermittelt.

Für die Erhebung wurden insgesamt 12 Knotenpunkte ausgewählt (siehe Abbildung 34 und Tabelle 9). Die Auswahl erfolgte so, dass diese einen möglichst großen Ausschnitt des fließenden Verkehrs in der Stadt wiedergeben und die Ergebnisse Rückschlüsse auf weite Teile des Stadtgebiets zulassen.



Abbildung 34: Standorte der Knotenpunktzählungen

Nummer	Standort
KP 1	Chausseestr. / B 179
KP 2	Schloßstr. / Eichenallee / Cottbuser Str. / Luckenwalder Str.
KP 3	Brückenstr. / Gerichtsstr.
KP 4	Schloßpl. / Schloßstr. / Potsdamer Str.
KP 5	Storkower Str. / Am Güterbahnhof
KP 6	Luckenwalder Str. / L 30 (Kreisverkehr)
KP 7	Karl-Liebknecht-Str. / B 179
KP 8	Zernsdorfer Str. / Tiergartenstr.
KP 9	Chausseestr. / Werftstr.
KP 10	Zernsdorfer Str. / Triftweg
KP 11	Am Möllerberg / An der Autobahn
KP 12	B 179 / Berliner Str. / Darwinbogen

Tabelle 9: Standorte für Erhebungen an Knotenpunkten

Bedingt durch die Zeitschiene des Projektes wurde die Erhebung am 22.11.2023 durchgeführt. Hierbei handelt es sich um einen mittleren Werktag, was den „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ (EVE) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) entspricht. [43]

4.1.2 Ergebnisse

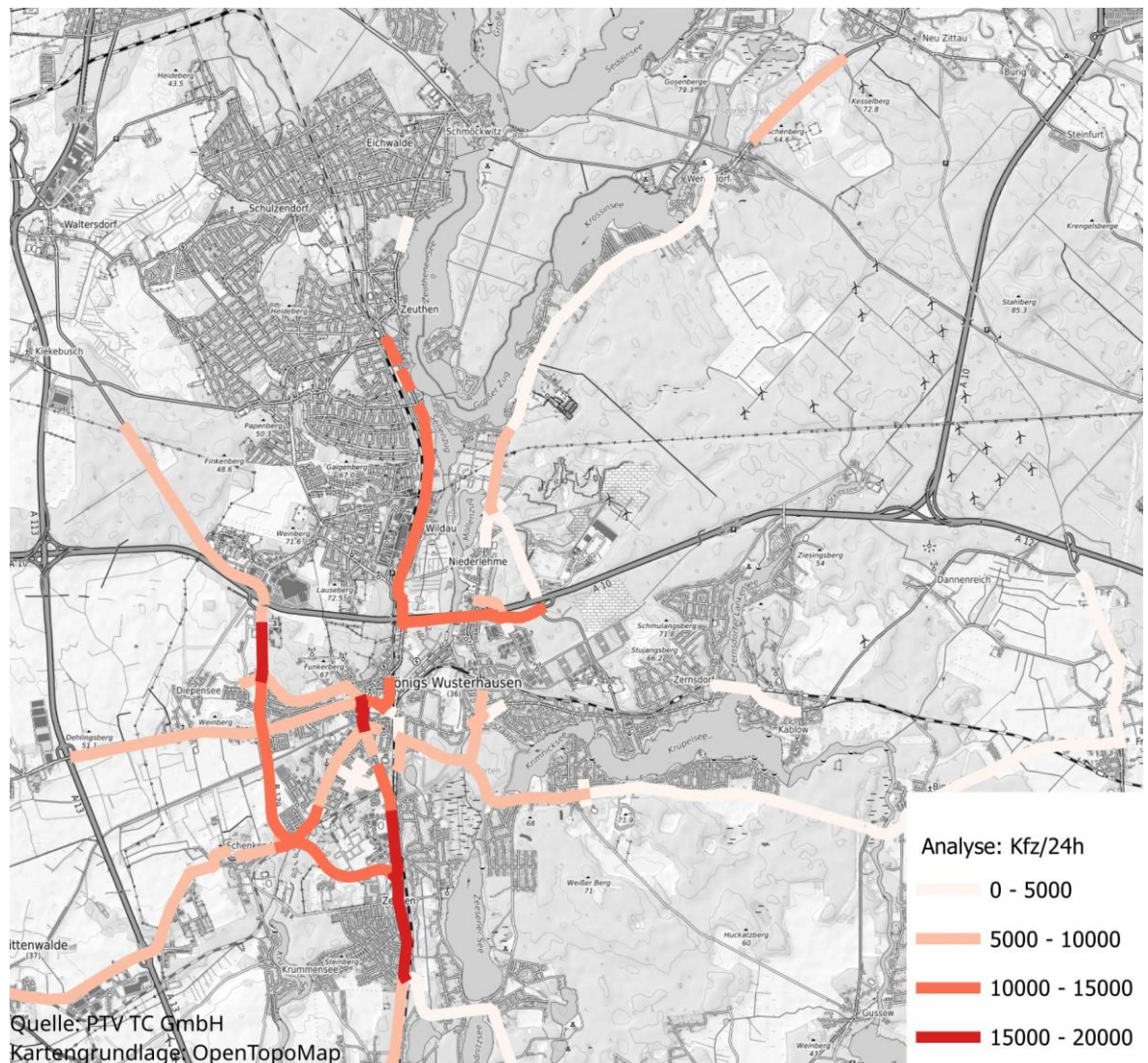


Abbildung 35: Verkehrsmengen der Erhebung

Als Ergebnis der Erhebung ist in Abbildung 35 eine Verkehrsmengenkarte mit der Anzahl Kfz pro 24 Stunden pro Querschnitt dargestellt. Die Daten aus der im Rahmen des Mobilitätskonzeptes durchgeführten Erhebung wurden mit Daten aus der SVZ 2021 sowie aus der Verkehrsuntersuchung zum B-Plan „Quartier am Möllenzugsee“ verknüpft [44]. Die Straßen mit den größten Verkehrsmengen sind die Karl-Liebknecht-Straße im Ortsteil Zeesen (19.000 Kfz/24h), die Schloßstraße im Ortsteil Königs Wusterhausen (16.000 Kfz/24h), die B 179 als Ortsumgehung (14.000 Kfz/24h) sowie die L 30 im Ortsteil Niederlehme (14.000 Kfz/24h). Dies sind größere Verkehrsmengen, welche für städtische Hauptverkehrsstraßen gewöhnlich sind. Weitere Strecke im Zentrum weisen Verkehrsmengen zwischen 5.000 und 10.000 Kfz/24h auf und sind somit weniger stark befahren. In den Ortsteilen Senzig und Zernsdorf wurden Verkehrsmengen zwischen 3.000 und 5.000 Kfz/24h nachgewiesen. In den Ortsteilen Niederlehme und Wernsdorf verkehren auf der Wernsdorfer/Niederlehmer Straße circa 5.000 Kfz/24h. In diesen Ortsteilen sind die erhobenen Straßen eher schwach befahren.

Diese Verkehrsmengen sind für einen Stadtverkehr nicht besonders auffällig. Es ist gut zu erkennen, dass die Ortsumgehung B 179 wirksam ist und Verkehre aufnimmt. In den peripheren Ortsteilen bestehen nur geringe Verkehrsmengen. Einschränkend für die durchgeführte Erhebung ist jedoch, dass durch die Baustelle an der Bahnhausunterführung am Bahnhof Königs Wusterhausen (Storkower Straße) der Kfz-Verkehr in seiner Routenwahl maßgeblich beeinflusst war. Eine erneute Erhebung nach Fertigstellung im Jahr 2025 kann diesen Umstand lösen. Zusätzlich ist eine Synchronisation mit den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung Brandenburg möglich, welche auch im Jahr 2025 erneut durchgeführt wird.

Der Schwerverkehrsanteil liegt zwischen 4 und 7 Prozent, was für Stadtverkehr erwartungskonforme Anteile darstellt. Auf der Umgehungsstraße werden Anteile von 10 Prozent erreicht. In der Ortslage sind die Potsdamer Straße (L 40) mit 10 Prozent Schwerverkehrsanteil und die Brückenstraße (L 30) mit 12 Prozent Schwerverkehrsanteil auffällig.

Die Knotenstrompläne der Erhebung sowie eine Kartendarstellung des Schwerverkehrsanteils befinden sich in den Anlagen.

4.2 Parkraumerhebungen zum ruhenden Kfz-Verkehr

In der Bestandsanalyse des ruhenden Verkehrs wird das Angebot an Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum sowie deren Auslastung durch parkende Fahrzeuge erfasst. Dazu zählen sowohl Stellplätze, die sich im Straßenseitenraum befinden, als auch Stellplatzsammelanlagen.

4.2.1 Erhebungsvorbereitung

Als einer der ersten Arbeitsschritte wurde eine Begehung des Untersuchungsgebietes durchgeführt. Durch die Begehung vor Ort wurde ein Eindruck über die örtlichen Begebenheiten gewonnen. Dabei lag der Fokus auf Parkierungseinrichtungen, welche sich in der Umgebung der Bahnhöfe Königs Wusterhausen und Zernsdorf sowie der Haltepunkte Zeesen, Niederlehme und Kablow befinden. Des Weiteren wurden bei der Begehung die Anzahl der vorhandenen Parkierungseinrichtungen, deren allgemeine Beschaffenheit und Ausgestaltung sowie die vorliegende Bewirtschaftungsform erfasst. Die erhobenen Daten wurden anschließend in ein GIS übertragen.

Anschließend wurden Laufrouten für das Erhebungspersonal erstellt, welche sich aus der Anzahl der zu erwartenden Fahrzeuge und der maximal zurücklegbaren Distanz in einem Intervall ergaben. Zur Durchführung der Erhebung war es nötig, Daten wie Straßennamen, Bewirtschaftungsform der Parkierungsanlagen, Laufrouten und Erhebungsintervalle in die PTV QuickRecorder App vorab einzupflegen. Nach Vorliegen der Laufrouten wurde das Erhebungspersonal im Umgang mit der PTV QuickRecorder App geschult. Während der Schulung wurden diese zusätzlich auf Besonderheiten im Erhebungsgebiet vorbereitet.

Abschließend wurde die Erteilung einer Erhebungsermächtigung von der Stadt Königs Wusterhausen erbeten.

4.2.2 Erhebungszeitraum

Durch die Sommerferien im Land Brandenburg bis Ende der 34. Kalenderwoche 2023 sowie die Baustelle in der Bahnhofsstraße in Kablow (Abbildung 36) war eine Erhebung erst ab der Kalenderwoche 36 zweckmäßig. Die Erhebung wurde in Kalenderwoche 37 abgeschlossen. Neben dem Erhebungstag unter der Woche wurde auch ein Erhebungstag für einen Sonntag geplant.



Abbildung 36: Baustelle Kablow Bahnhofsstraße

Somit ergaben sich der 05.09.2023 (Dienstag) im Ortsteil Königs Wusterhausen, der 07.09.2023 (Donnerstag) in den Ortsteilen Niederlehme, Zernsdorf, Kablow und Zeesen sowie der 10.09.2023 (Sonntag) in allen Ortsteilen als Erhebungstage. Untersucht wurde der Zeitraum von 7.00 Uhr bis 19.00 Uhr. Die Parkraumauslastung wurde im Ortsteil Königs Wusterhausen in 12 einstündigen Intervallen erfasst. Außerhalb des Ortsteils Königs Wusterhausen wurde empfohlen, in zweistündigen Intervallen zu erheben, da hier nur eine geringe Fluktuation der Fahrzeuge erwartet wurde. Innerhalb jedes Intervalls wurden sämtliche Parkflächen einmalig abgelaufen und parkende Fahrzeuge sowie freie beziehungsweise blockierte Parkstände erfasst.

4.2.3 Erhebungsgebiet

Königs Wusterhausen

Das Erhebungsgebiet Königs Wusterhausen ist das weitläufigste und bietet mit den Parkierungseinrichtungen am Kreisverkehr, direkt am Bahnhof und den umliegenden Straßen Abstellmöglichkeiten für über 600 Fahrzeuge. Erhoben wurden der Parkplatz am Kreisverkehr, der P+R nordöstlich des Bahnhofs, der P+R Storkower Straße, die Parkplätze am Kirchsteig, an der Maxim-Gorki-Straße, am Bahnhofsvorplatz sowie der Parkplatz Eichenallee. Die Baustelle an der Storkower Straße führte zu erheblichen Einschränkungen bei der An- und Abfahrt zum Bahnhof und teilweise zur Reduktion des Abstellangebots. Als Erhebungsgebiet dienten die in Abbildung 37 gekennzeichneten Parkplätze, da hier damit zu rechnen war, dass ein Zu- und Abgang zum Bahnhof stattfindet.

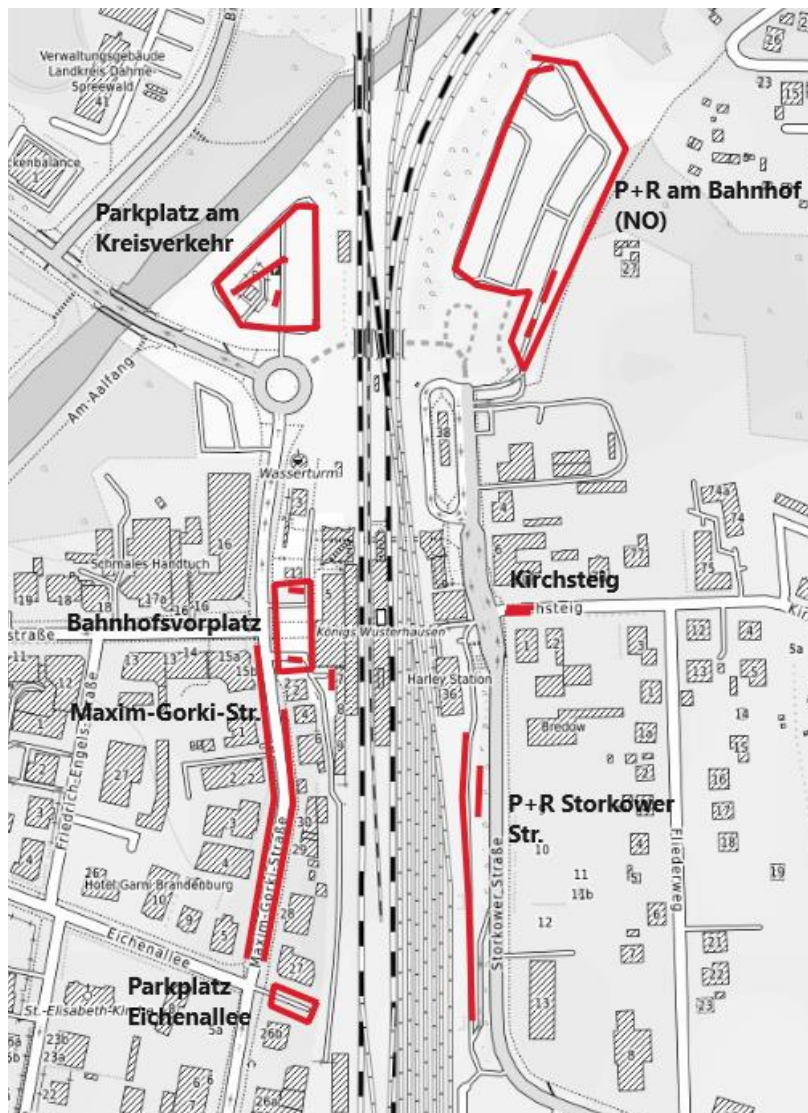


Abbildung 37: Erhebungsgebiet Königs Wusterhausen mit erhobenen Parkplätzen

Zeesen

In Zeesen hat nur die direkte Umgebung des Bahnhofs Abstellmöglichkeiten mit Bezug zum Bahnhof. Dort kamen nur die Parkierungseinrichtungen am Kuckucksweg und in der Einbahnstraße, welche direkt zum Bahnhof führt, in Frage.



Abbildung 38: Erhebungsgebiet Zeesen mit erhobenen Parkplätzen

Niederlehme

Niederlehme weist zwar einige Parkierungseinrichtungen in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof auf, allerdings gehören diese zu dort ansässigen Gewerben und Supermärkten. Diese sind wenig geeignet zur Untersuchung, da sich die Nutzung nicht in Relation zu dem Bahnhof bringen lässt. Einzig der Parkplatz in der Straße Am Bahnhof ist für die Erhebung geeignet.

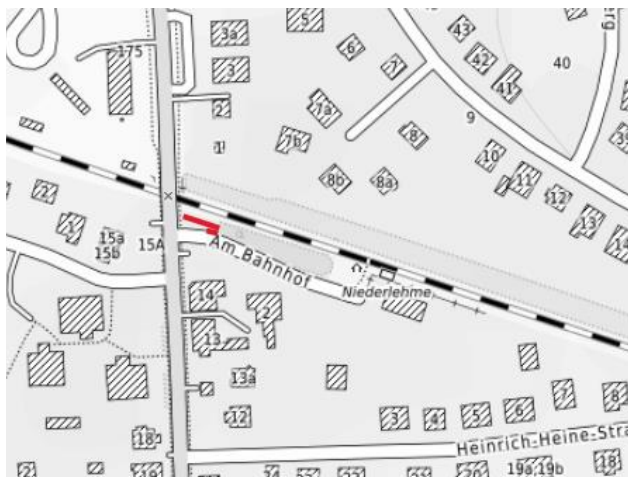


Abbildung 39: Erhebungsgebiet Niederlehme mit erhobenen Parkplätzen

Zernsdorf

In Zernsdorf bietet sich ein ähnliches Bild, wie in den anderen Ortsteilen Königs Wusterhausens. Relevant für die Relationen zum und vom Bahnhof sind nur die Stellplätze direkt am Bahnhof in der Straße Zum Bahnhof.

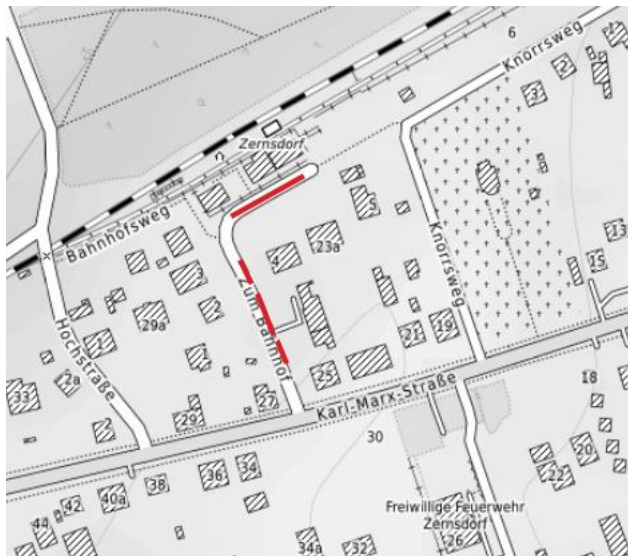


Abbildung 40: Erhebungsgebiet Zernsdorf mit erhobenen Parkplätzen

Kablow

Am Erhebungstag wurde die Bahnhofstraße in Kablow teilweise von einer Baustelle belegt. Der bei der ersten Begehung anwesende Bauleiter ging davon aus, die Baustelle bis Mitte August abschließen zu können. Er konnte keine Auskünfte zur Ausgestaltung von Parkierungseinrichtungen geben. Es schien, als würde dahingehend ein Zustand ähnlich dem Ausgangszustand wieder hergestellt werden, so dass sich für eine Untersuchung der Bahnhofstraße und der nördlichen Verlängerung auf dem Feldweg entschieden wurde. Der Feldweg wurde im Erhebungszeitraum ebenfalls von der Baustelle genutzt. Das Erhebungsgebiet ist in Abbildung 41 dargestellt.

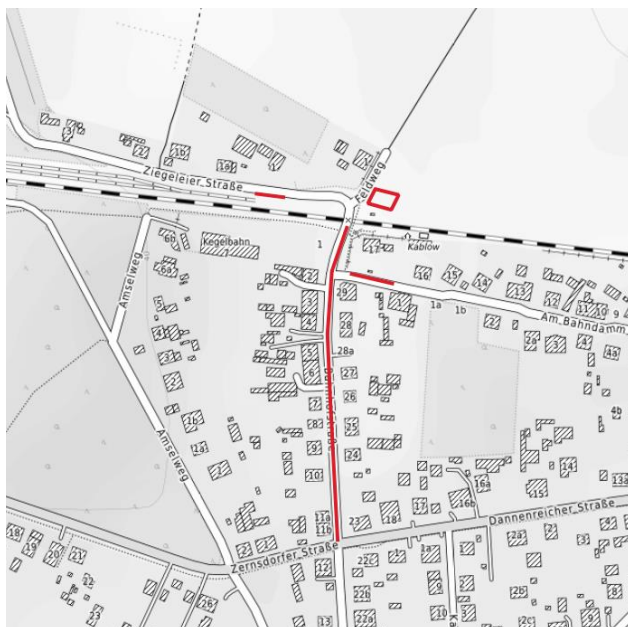


Abbildung 41: Erhebungsgebiet Kablow mit erhobenen Parkplätzen

4.2.4 Erhebungsdurchführung

Die Daten wurden mittels der PTV QuickRecorder-App mit Hilfe von Smartphones (siehe Abbildung 42) erfasst. Diese Methode bietet gegenüber herkömmlichen Erhebungsmethoden folgende Vorteile:

- Erhebungsdaten werden schon während der Erhebung sicher erfasst und stehen umgehend in digitaler Form zur Verfügung.
- Ergänzende Informationen zum Parkereignis werden über Bemerkungsfelder notiert.
- Zu jeder Dateneingabe werden Zeitprotokolle und GPS-Daten hinterlegt. Damit können die erhobenen Daten in zeitlicher und räumlicher Hinsicht lückenlos verfolgt und auf Plausibilität geprüft werden.

Die Erhebung wurde je Ortsteil an einem Tag durchgehend durchgeführt. Es wurden anonymisierte Kennzeichen erfasst, welche sich nicht eindeutig zuordnen lassen, aber die geforderten Aussagen zulassen. Der Erhebungsablauf wurde durch PTV-Mitarbeiter vom Standort Berlin überwacht und koordiniert.

Abbildung 42: PTV QuickRecorder-App

4.2.5 Erhebungsauswertung

Die Auswertung der Erhebungsdaten erfolgte in RStudio mit der Programmiersprache R und in QGIS. Nach der Bereinigung und Plausibilisierung der Daten wurden die Auslastung der Parkplätze, der Durchlauf und die Parkdauern ermittelt. Die grafische Darstellung als Ganglinien erfolgte auch mit Hilfe von R.

4.2.6 Ergebnisse der Parkraumerhebung

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Parkraumerhebung vorgestellt. Dabei wird zunächst das erhobene Parkraumangebot mit der Bewirtschaftungsform und Anzahl der Stellplätze der Parkplätze dargestellt. Anschließend werden der Durchlauf und die durchschnittliche Parkdauer für den erhobenen Werktag und Sonntag verglichen. Abschließend wird der zeitliche Verlauf der Auslastung ausgewählter Parkplätze betrachtet.

Parkraumangebot

Parkplatz	Bewirtschaftungsform	Anzahl Stellplätze
Parkplatz am Kreisverkehr	unbewirtschaftet und bewirtschaftet (Parkscheibe Mo-Fr 8-18 Uhr, max. 4 h)	138 + 3 BHP (71 bewirtschaftet, 67 unbewirtschaftet)
P+R am Bahnhof (NO)	unbewirtschaftet	301 + 5 BHP
P+R Storkower Str.	unbewirtschaftet	83 + 6 BHP
Bahnhofsvorplatz	bewirtschaftet mit Parkschein Mo-So (Gebührenzone I)	18 + 1 BHP
Eichenallee, Maxim-Gorki-Straße	bewirtschaftet mit Parkschein Mo-Fr 8-18 Uhr (Gebührenzone II)	30
Kirchsteig	bewirtschaftet (Parkscheibe Mo-Fr 8-18 Uhr, max. 1 h)	9
Niederlehme Bahnhof	unbewirtschaftet	4 + 1 BHP
Zernsdorf Bahnhof	unbewirtschaftet	17
Kablow Bahnhof	unbewirtschaftet	15
Zeesen Bahnhof	unbewirtschaftet	27 + 2 BHP

BHP = Behindertenstellplatz

Tabelle 10: Parkraumangebot

Im Rahmen der Erhebung wurden Parkplätze unterschiedlicher Größe untersucht. Tabelle 10 zeigt die Bewirtschaftungsform sowie die Anzahl der Stellplätze des erhobenen Parkraumes. Die meisten öffentlichen Stellplätze befinden sich auf den überwiegend als P+R Parkplätzen genutzten Parkplätzen am Bahnhof Königs Wusterhausen am Kreisverkehr, nordöstlich des Bahnhofs und an der Storkower Straße. Diese sind zum überwiegenden Teil nicht bewirtschaftet. Das heißt, dass es weder zeitliche Einschränkungen gibt noch Parkgebühren erhoben werden, wodurch diese unbeschränkt und kostenlos genutzt werden können. Nur am Parkplatz am

Kreisverkehr gilt für die Hälfte der Stellplätze eine zeitliche Beschränkung von 4 Stunden von Montag bis Freitag zwischen 8 und 18 Uhr. Diese Regelung ist nicht eindeutig beschildert, wodurch es zu Unklarheiten bei Nutzer:innen kommt. Auch die Erhebung wurde durch diesen Umstand erschwert, weshalb der Parkplatz am Kreisverkehr im Folgenden nur als gesamtes betrachtet wird.

Am P+R nordöstlich des Bahnhofs waren während der Erhebung durch eine Baustelle nicht alle nutzbar, weshalb die angegebene Kapazität geringer als die tatsächliche Kapazität ist, welche sich während der Erhebung nicht ermitteln ließ.

Die Stadt Königs Wusterhausen betreibt in der Innenstadt die Gebührenzone I und II. Der Bahnhofsvorplatz zählt zu Gebührenzone I. Dort muss für das Parken ein Parkschein gekauft werden. Die Gebührenpflicht besteht ganztätig von Montag bis Sonntag außer feiertags. Eine halbe Stunde Parken kostet 0,50 Euro und eine Stunde Parken kostet 2,00 Euro. Ein Teil der Stellplätze am Bahnhofsvorplatz ist als Kiss&Ride ausgewiesen. Da während der Erhebung jedoch beobachtet wurde, dass die Parkplätze nicht bestimmungsgemäß genutzt werden, werden sie für die weitere Auswertung mit den anderen Stellplätzen des Bahnhofsvorplatzes zusammengerechnet. Der Parkplatz an der Eichenallee und die Stellplätze an der Maxim-Gorki-Straße gehören zur Gebührenzone II. Dort muss Montag bis Freitag für das Parken zwischen 8 und 18 Uhr ein Parkschein gekauft werden. Die Parkgebühren liegen hier bei 0,20 Euro für eine halbe Stunde, 1,00 Euro für eine Stunde, 2,00 Euro für drei Stunden, 3,00 Euro für vier Stunden, 4,00 Euro für fünf Stunden und 5,00 Euro für 6 bis 10 Stunden Parken. [45]

Für die Nutzung der Stellplätze am Kirchsteig ist von Montag bis Freitag zwischen 8 und 18 Uhr eine Parkdauer von einer Stunde zulässig. An den Haltepunkten in Niederlehme, Kablow und Zeesen sowie am Bahnhof Zernsdorf erfolgt keine Bewirtschaftung. Es stehen dort nur wenige Stellplätze zur Verfügung.

Durchlauf und Parkdauer

Parkplatz	Durchlauf und Vergleich zur Kapazität		Durchschnittliche Parkdauer (in h)	
	Werktag	Sonntag	Werktag	Sonntag
Parkplatz am Kreisverkehr	463 (3,3x)	72 (0,5x)	2,8	5,9
P+R am Bahnhof (NO)	375 (1,2x)	79 (0,3x)	8,5	8,5
P+R Storkower Str.	188 (2,1x)	109 (1,2x)	8,0	7,5
Bahnhofsvorplatz	80 (4,2x)	58 (3,1x)	1,4	1,8
Eichenallee, Maxim-Gorki-Straße	124 (4,1x)	63 (2,1x)	1,6	5,8
Kirchsteig	43 (4,8x)	12 (1,3x)	2,5	6,9
Niederlehme Bahnhof	5 (1,0x)	6 (1,2x)	3,0	9,5
Zernsdorf Bahnhof	29 (1,7x)	25 (1,5x)	2,8	6,7
Kablow Bahnhof	12 (0,9x)	15 (1,0x)	3,4	7,0
Zeesen Bahnhof	15 (0,5x)	9 (0,3x)	7,1	5,3

Tabelle 11: Durchlauf und durchschnittliche Parkdauer

In Tabelle 11 sind der erhobene Durchlauf und die durchschnittliche Parkdauer für die verschiedenen Parkplätze der Erhebung aufgelistet. Der Durchlauf ist die Anzahl der Fahrzeuge, welche den entsprechenden Parkplatz im Erhebungszeitraum genutzt haben. Dieser wurde mit Hilfe der anonymisierten Kennzeichen ermittelt. Zusätzlich befindet sich in Klammern zur Einordnung die Angabe, welchem Vielfachen der Kapazität der Durchlauf entspricht. Die durchschnittliche Parkdauer wurde mittels 30 Minuten Intervallen ermittelt.

Besonders hoch war der Durchlauf am Bahnhofsvorplatz, an der Eichenallee, der Maxim-Gorki-Straße und dem Kirchsteig, wo der Durchlauf dem vier- bis fünffachen der Kapazität entspricht. Dadurch liegen die durchschnittlichen Parkdauern auf den Parkplätzen zwischen 1,4 und 2,5 Stunden und somit niedriger als bei Parkplätzen mit geringerem Durchlauf. Am Sonntag lagen die durchschnittlichen Parkdauern zwischen 1,8 und 6,9 Stunden und somit höher. Eine mögliche Erklärung ist, dass diese Parkplätze bis auf die Stellplätze am Bahnhofsvorplatz am Sonntag unbewirtschaftet sind.

Ebenfalls hohe Durchläufe wurden für den Parkplatz am Kreisverkehr und den P+R Storkower Straße erhoben. Obwohl für die Storkower Straße werktags ein Durchlauf vom zweifachen der Kapazität ermittelt wurde, beträgt die durchschnittliche Parkdauer 8 Stunden, was auf einen hohen Parkdruck hinweist. Sonntags wird der Durchlauf geringer, jedoch bleibt die Parkdauer annähernd gleich. Für den Parkplatz am Kreisverkehr bestehen große Unterschiede im Durchlauf und der Parkdauer zwischen dem erhobenen Werktag und Sonntag. Beträgt der Durchlauf werktags das 3,3-fache der Kapazität, ist es sonntags nur das 0,5-fache. Im Gegenzug steigt die durchschnittliche Parkdauer von 2,8 Stunden werktags auf 5,9 Stunden sonntags an. Auch hier bietet die wegfallende Bewirtschaftung am Sonntag eine mögliche Erklärung. Für den P+R nordöstlich des Bahnhofs entstehen durch den vergleichsweise geringeren Durchlauf und hohe Parkdauern von 8,5 Stunden eine dauerhaft hohe Auslastung.

Die kleineren erhobenen Parkplätze in Niederlehme, Zernsdorf, Kablow und Zeesen weisen einen geringeren Durchlauf auf. Die Parkdauern liegen zwischen 2,8 und 9,5 Stunden.

Auslastung

Eine konkrete Betrachtung der Auslastung erfolgt in diesem Kapitel für ausgewählte, besonders relevante Parkplätze der Erhebung. Die folgenden Grafiken zeigen jeweils die Auslastung der Parkplätze als Ganglinie für den erhobenen Werktag und den Erhebungstag am Sonntag.

Parkplatz am Kreisverkehr

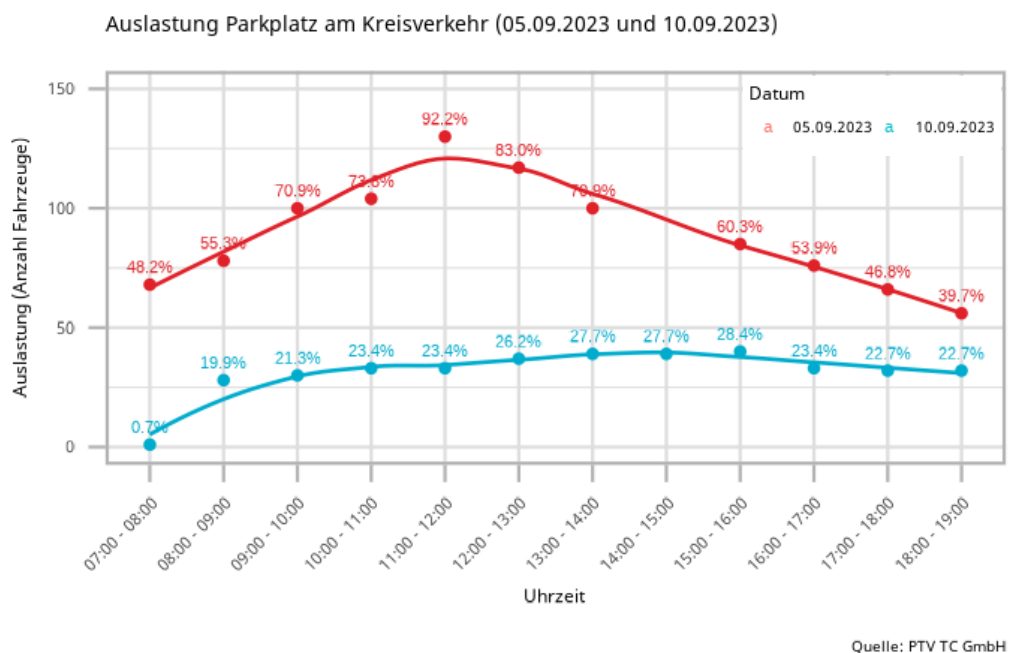


Abbildung 43: Ganglinien der Auslastung des Parkplatzes am Kreisverkehr

Der Parkplatz am Kreisverkehr war werktags zwischen 7 und 8 Uhr bereits fast zur Hälfte ausgelastet. Bis zum Zeitintervall von 11 bis 12 Uhr stieg die Auslastung bis auf 92 Prozent an und fiel dann gleichmäßig auf rund 40 Prozent zwischen 18 und 19 Uhr. Hierbei gilt es jedoch zu beachten, dass die Hälfte der Stellplätze unbewirtschaftet sind und früher eine höhere Auslastung erreichten, da die bewirtschafteten Stellplätze für Pendlerinnen und Pendler nach Berlin durch die zeitliche Begrenzung von 4 Stunden nicht attraktiv sind. Es wurde aber zum Beispiel beobachtet, dass in Einzelfällen die Parkscheibe um 8 Uhr bereits auf 12 Uhr eingestellt war.

Am erhobenen Sonntag wird eine wesentliche geringere Auslastung erreicht, obwohl der gesamte Parkplatz an diesem Tag unbewirtschaftet ist. In der Spitze wird eine Auslastung von 28 Prozent erreicht, wobei die Auslastung im Tagesverlauf konstant bei 20 bis 28 Prozent liegt.

P+R am Bahnhof (NO)

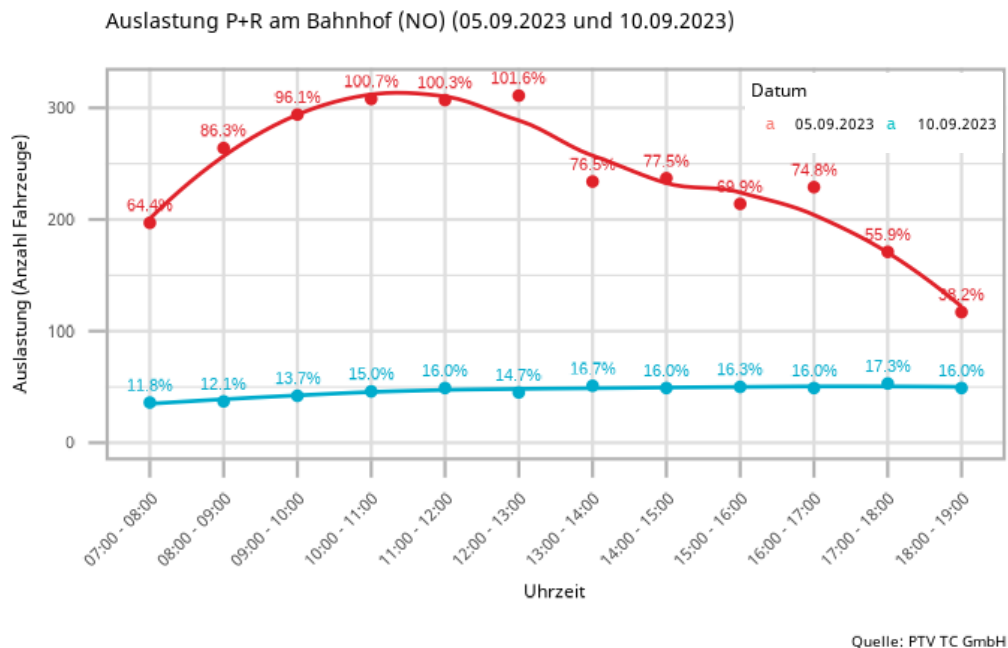


Abbildung 44: Ganglinien der Auslastung des P+R am Bahnhof (NO)

Der größte Parkplatz in Königs Wusterhausen, der P+R nordöstlich des Bahnhofs, war werktags im Zeitintervall zwischen 7 und 8 Uhr bereits zu 64 Prozent ausgelastet. Die Auslastung stieg weiter stark an und ab 9 beziehungsweise 10 Uhr ist der Parkplatz voll ausgelastet. Durch Fahrzeuge, die außerhalb der markierten Parkstände abgestellt wurden, wurde sogar eine Auslastung über der eigentlichen Kapazität erreicht. Ab 13 Uhr sank die Auslastung wieder ab, bis zwischen 18 und 19 Uhr ein Wert von 38 Prozent erreicht wurde. Generell kann von einem sehr hohen Parkdruck gesprochen werden.

Am erhobenen Sonntag lag die Auslastung konstant zwischen 12 und 17 Prozent. Das heißt es lag eine dauerhafte Grundlast vor, die weder zu einer hohen noch sprunghaft ansteigenden Auslastung führte. Der starke Unterschied zwischen den werktags und sonntags erhobenen Daten deutet darauf hin, dass der Parkplatz werktags überwiegend von Pendlerinnen und Pendlern genutzt wird.

P+R Storkower Straße

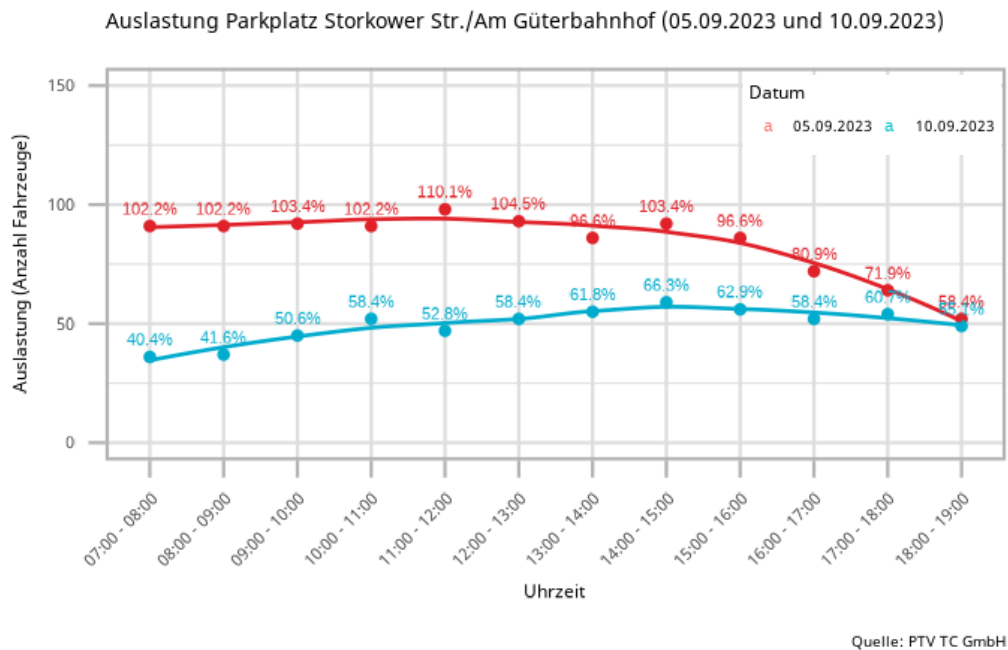


Abbildung 45: Ganglinien der Auslastung des P+R Storkower Straße

Der P+R Storkower Straße war werktags zu Erhebungsbeginn bereits überlastet. Teilweise wurden durch nicht regelkonformes Abstellen Auslastungen von bis zu 110 Prozent erreicht. Die 6 Behindertenparkplätze wurden durch den hohen Parkdruck überwiegend nicht bestimmungsgemäß genutzt. Ab 15 Uhr begann die Auslastung zu sinken und erreichte 18 Uhr einen Wert von 58 Prozent. Der sehr hohe Parkdruck lässt sich über die direkte Lage neben dem Bahnhof erklären. Insgesamt kann der Parkplatz als stark überlastet bezeichnet werden.

Auch sonntags bestand eine, im Vergleich zu den anderen P+R Parkplätzen, hohe Auslastung, die jedoch mit 40 bis 66 Prozent unter der werktäglichen Auslastung lag.

Bahnhofsvorplatz

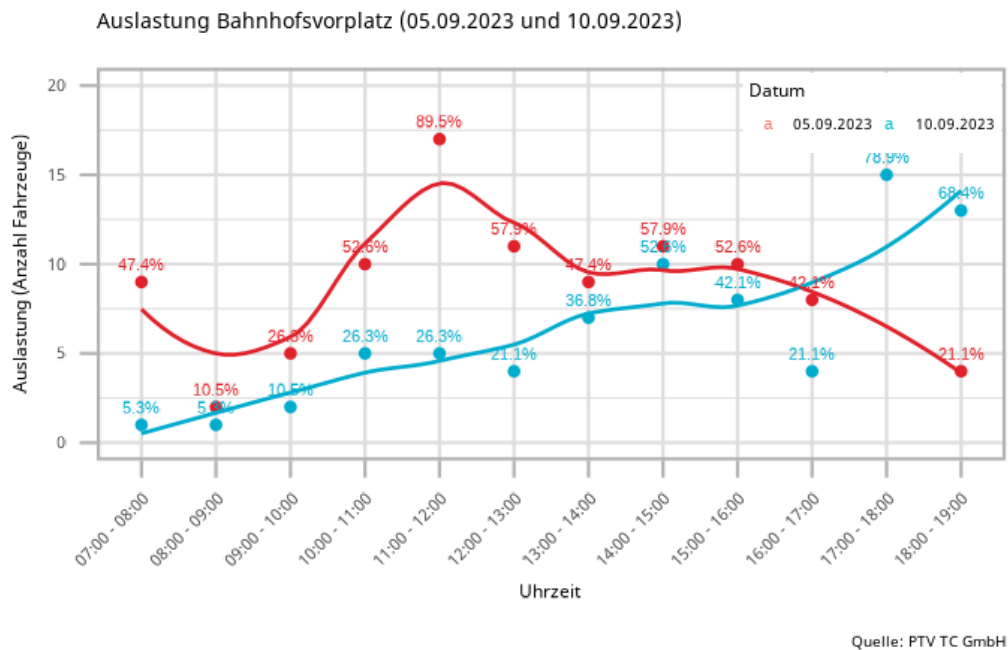


Abbildung 46: Ganglinien der Auslastung der Parkstände am Bahnhofsvorplatz

Die Auslastung der Parkstände am Bahnhofsvorplatz schwankt stark, da tendenziell kürzer geparkt wird. Werktags wurden im Tagesverlauf Auslastungen zwischen 11 und 90 Prozent erreicht, wobei kein eindeutiges Muster erkennbar ist. Sonntags stieg die Auslastung im Laufe des Tages an und erreicht abends die Spitze. Das dynamischere Parkgeschehen deutet auf Hol- und Bringverkehre am Bahnhof hin, wobei die bewirtschafteten Parkstände mehr wie ein Kiss & Ride Parkplatz genutzt werden.

Eichenallee und Maxim-Gorki-Straße

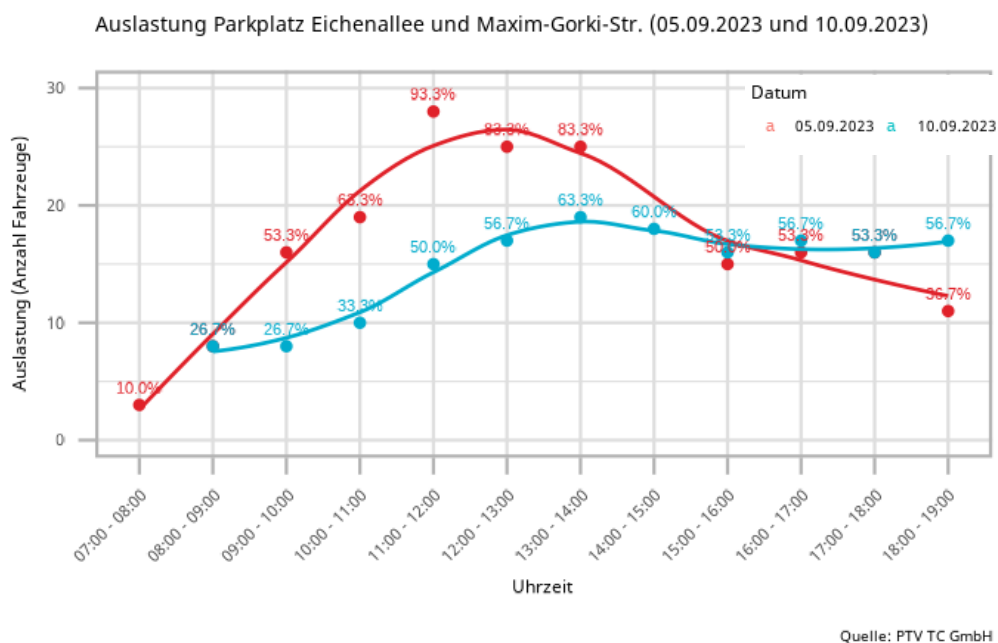


Abbildung 47: Ganglinien der Auslastung Eichenallee und Maxim-Gorki-Straße

Die Auslastung des Parkplatzes Eichenallee und der Parkstände auf der Maxim-Gorki-Straße stieg werktags von 10 Prozent morgens auf 93 Prozent zur Mittagszeit. Danach fiel die Auslastung wieder gleichmäßig auf 37 Prozent ab. Sonntags bot sich ein ähnliches Bild, wobei die Spitze von 63 Prozent Auslastung erst etwas später erreicht wurde. Auf diesen Parkplätzen in Gebührenzone II kann von einem gewissen Parkdruck gesprochen werden, jedoch war die Kapazität zu keinem Zeitpunkt voll ausgereizt.

Zusammenfassung Ergebnisse Parkraumerhebung

Die Parkraumerhebung zeigt deutlich, dass auf den P+R Parkplätzen rund um den Bahnhof Königs Wusterhausen ein sehr hoher Parkdruck herrscht. Dieser führt teilweise zu unsachgemäßen Abstellen von Fahrzeugen außerhalb der Parkstände. Durch die überwiegende Nutzung der Stellplätze von Pendlerinnen und Pendlern nach Berlin entstehen hohe durchschnittliche Parkdauern. Trotz des sehr hohen Parkdrucks sind fast alle Parkplätze in Bahnhofsnähe nicht bewirtschaftet.

Die durch die Stadt Königs Wusterhausen bewirtschafteten Parkplätze in der Innenstadt in Gebührenzone I und II weisen geringere Auslastungen und Parkdauern als die großen P+R Parkplätze auf. Zudem ist das Parkgeschehen dynamischer. Doch auch hier finden sich Defizite wie zum Beispiel der nicht bestimmungsgemäß genutzte Kiss & Ride Parkplatz am Bahnhofsvorplatz.

Die Parkplätze an den Haltepunkten in Niederlehme, Kablow und Zeesen sowie am Bahnhof Zernsdorf sind nur wenig ausgelastet. Für Pendlerinnen und Pendlern sind diese Parkplätze wenig attraktiv und werden überwiegend von den Anwohnerinnen und Anwohnern genutzt, da diese

Bahnhöfe nicht von der S-Bahn angefahren werden und zum Pendeln nach Berlin weniger attraktiv sind.

4.3 Erhebungen zum Radwegenetz

In diesem Arbeitspunkt wird eine Analyse der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur (z. B. Prüfung von Fehlstellen bzw. Lücken im Radwegenetz sowie des „Ruhenden Radverkehrs“) mittels Ortsbesichtigung und Befahrungen durchgeführt. Die Ergebnisse wurden im GIS und in einer Fotodokumentation abgelegt. Als Untersuchungsräume für den ruhenden Radverkehr sind die Kernstadt um den Bahnhof sowie die Einzugsbereiche um die Bahnhaltepunkte in Zeesen, Zernsdorf, Niederlehme und Kablow vorgesehen. Darüber hinaus werden die wesentlichen Radverkehrsbezüge und Radwegeverbindungen zwischen den Ortsteilen erfasst und bewertet. Dabei wird zwischen alltags- und freizeitgebundenen Radverkehrsrouten unterschieden.

Dafür wurden Ortsbesichtigungen und Befahrungen am 26.07.2023 (siehe Kapitel 3.2) und 11.08.2023 durchgeführt.

4.3.1 Radverkehrsnetz und -infrastruktur

Das Radverkehrsnetz, welches bereits in Kapitel 3.1.7 betrachtet wurde, wurde mittels Befahrung untersucht. Dabei wurden die Führungsformen, die Wegweisung, der bauliche Zustand, die Radabstellanlagen und allgemein die Radverkehrsanlagen gutachterlich geprüft.

Das Ergebnis der Befahrung ist in Abbildung 48 dargestellt. Dabei wurden Unterschiede zum ausgewiesenen Radverkehrsnetz deutlich. Während sich die Darstellungen größtenteils überlagern, sind mehr Radverkehrsanlagen vorhanden, als im Netz aufgenommen sind. Dadurch sind beispielsweise das Wohngebiet an der Luckenwalder Straße, Zeesen oder das A10-Center besser angebunden.

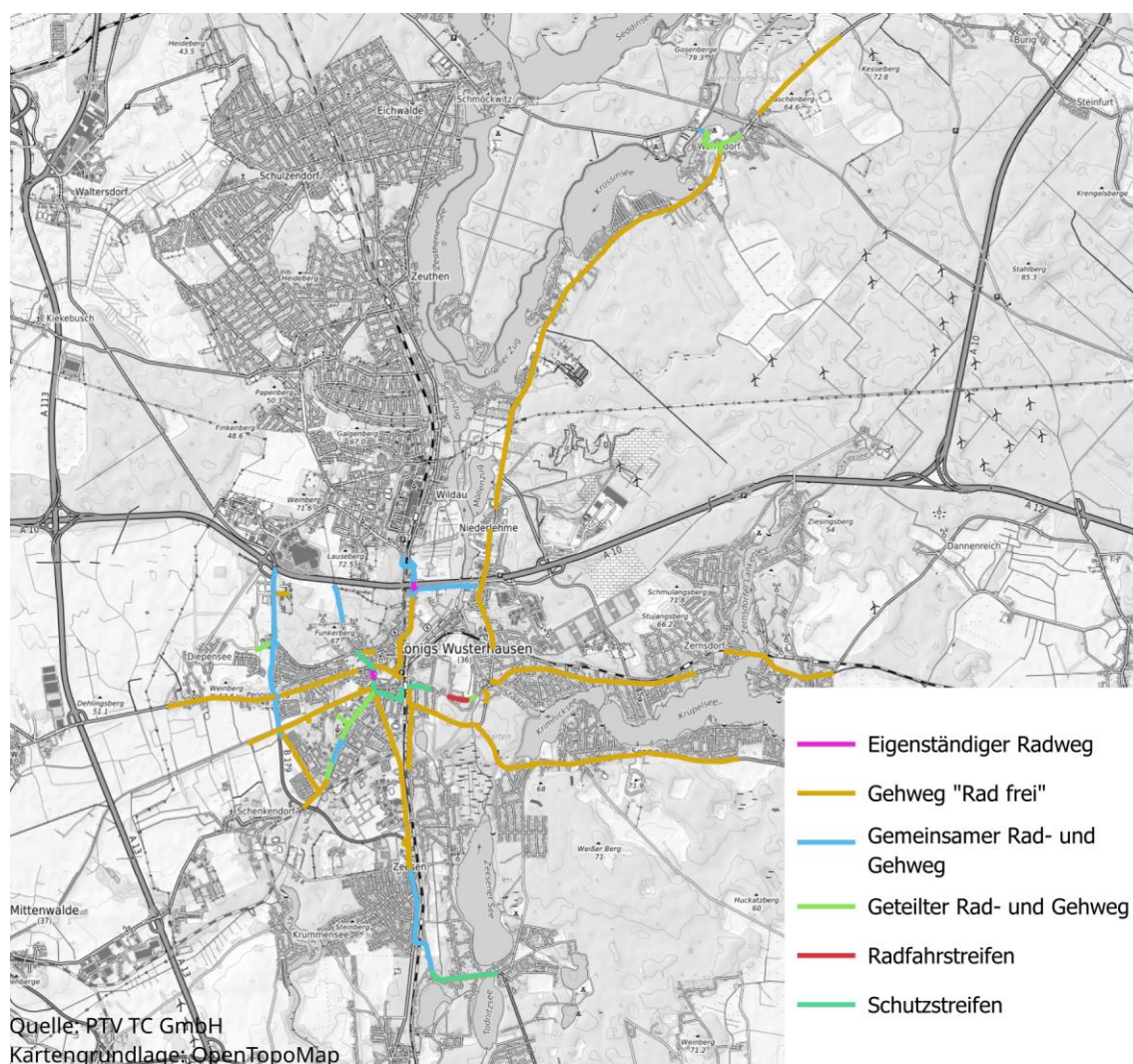


Abbildung 48: Kartierung der Radverkehrsanlagen

Es sind diverse Führungsformen des Radverkehrs vorhanden. Die bestehenden Führungsformen sind eigenständige Radwege, getrennte Geh- und Radwege, gemeinsame Geh- und Radwege, Schutzstreifen, die Führung im Mischverkehr sowie Gehwege mit dem Zusatzschild „Rad frei“. Insbesondere letztere überwiegen als Führungsform mit 73 Prozent Anteil in Bezug auf die Länge. Dies erlaubt Radfahrenden den Gehweg lediglich mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren. Zudem ist der Gehweg an vielen Stellen sehr schmal, was zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden führen kann. Trotzdem scheinen sich viele Radfahrende vorzugsweise die freigegebenen Gehwege als die Straße zu nutzen. Eine mögliche Erklärung ist, dass sie sich im Seitenraum sicherer fühlen als auf der Straße. Diese sind ebenfalls häufig schmal und haben in der Regel keinen Mittelstreifen.

Art der Radverkehrsanlage	Länge	Anteil
Eigenständiger Radweg	0,3 km	0,7 %
Gehweg „Rad frei“	35,2 km	72,6 %
Gemeinsamer Rad- und Gehweg	7,4 km	15,3 %
Geteilter Rad- und Gehweg	2,9 km	6,0 %
Radfahrstreifen	0,2 km	0,4 %
Schutzstreifen	2,5 km	5,2 %
Gesamt	48,5 km	100 %

Tabelle 12: Art der Radverkehrsanlagen nach Länge



Abbildung 49: Gehweg mit „Rad frei“: Cottbuser Straße (links), Karl-Marx-Straße (rechts)

Punktuell ist hochwertige Radverkehrsinfrastruktur vorhanden wie beispielsweise an der Dahme-Radweg-Brücke. Diese kann als Leuchtturmprojekt für weitere Infrastrukturmaßnahmen dienen.



Abbildung 50: Rampe zur Dahme-Radweg-Brücke

Die Oberflächenbeschaffenheit der Wege ist überwiegend gut. Das häufig verbaute Betonpflaster weist teilweise Unebenheiten durch Wurzelhebungen oder sonstige Beschädigungen auf. Die asphaltierten Radverkehrsanlagen sind in der Regel in einem sehr guten Zustand und lassen sich gut befahren.

Oberfläche / Zustand	Länge	Anteil
Asphalt	15,1 km	31,1 %
Betonpflaster	32,4 km	66,8 %
Großpflaster	0,5 km	1,0 %
Andere	0,5 km	1,0 %
Guter Zustand	43,4 km	89,5 %
Mittlerer Zustand	5,3 km	10,9 %
Schlechter Zustand	0,2 km	0,4 %

Tabelle 13: Material und Zustand der Radverkehrsanlagen nach Länge

Positiv hervorzuheben ist die gut ausgebaute Knotenpunktwegweisung auf den Radrouten. Diese entspricht den touristischen Radrouten, weist aber auch Ziele des alltäglichen Radverkehrs aus.



Abbildung 51: Beispiel für Knotenpunktwegweisung im Ortsteil Senzig

Durch Königs Wusterhausen verlaufen verschiedene touristische Radwege, welche sich insbesondere im Sommer großer Beliebtheit erfreuen. Dies sind der Dahmeradweg, der Hofjagdweg und der Radring „Rund um Berlin“. Diese touristischen Radwege erfüllen eine untergeordnete Funktion für den Alltagsradverkehr, jedoch profitiert dieser von der bereits erwähnten Wegweisung. Zudem sind sie ein wichtiger Bestandteil des touristischen Angebots der Stadt.

Auf den Radrouten kommt es zu häufigen Wechseln der Radverkehrsführung und -anlagen, was Radfahrende zum Queren der Straße zwingt und keine einheitliche, gut verständliche Infrastruktur darstellt.



Abbildung 52: Wechsel der Radverkehrsführung Karl-Liebknecht-Straße / Weidendamm

Die Situation östlich des Bahnübergangs in der Spreewaldstraße zeigt eine unübersichtliche Führung für den Radverkehr. Radfahrende, die nach Osten fahren, werden durch eine Markierung aufgefordert, von der Seitenfläche auf die Straße zu wechseln. Gleichzeitig beginnt bzw. endet dort ein benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr. Radfahrende aus östlicher Richtung werden dagegen von der Straße in den Nebenraum geleitet. Dort müssen sie die Straße queren, um den Bahnübergang im Seitenraum zu nutzen. Allerdings gibt es im Seitenraum keine Radverkehrsanlage, und der Gehweg ist nicht für den Radverkehr freigegeben. Grundsätzlich ist die gesamte Führung des Radverkehrs im Zuge der gesamten Spreewaldstraße einschließlich des Bahnübergangs zu überarbeiten.



Abbildung 53: Radverkehrsführung Spreewaldstraße – Bahnübergang

4.3.2 Ruhender Radverkehr

Bahnhof

Der Bahnhof in Königs Wusterhausen wird überwiegend von Pendlerinnen und Pendlern genutzt. Im unmittelbaren Umfeld ist der Parkdruck im ruhenden Radverkehr sehr hoch, was sich durch überlastete Radabstellanlagen zeigt. Weiterhin verzögert sich der Bau des geplanten Fahrradparkhauses. Außerdem ist der nahegelegene Kreisverkehrsplatz nicht mit Fußgängerüberwegen ausgestattet, was die Querungsqualität herabsetzt.



Abbildung 54: Ruhender Verkehr um den Bahnhof

Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße verläuft in Ost-West-Richtung und schließt sich direkt am Bahnhofsvorplatz an. Die Straße ist mittels einer Einbahnstraßenregelung, einem Shared-Space-Abschnitt im Bereich der Karl-Marx-Straße sowie einer Sackgasse im westlichen Abschnitt verkehrsberuhigt. Insbesondere im östlichen Abschnitt wird der Parkdruck des Radverkehrs deutlich. Es ist anzunehmen, dass dies noch Fahrräder von Pendlerinnen und Pendlern sind. Außerdem ist die Einbahnstraße nicht für den Radverkehr freigegeben. Am westlichen Ende der Bahnhofstraße befindet sich eine Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA), die die Querung über die Schloßstraße ermöglicht. Die Wartezeit für Fußgänger wird als sehr lange wahrgenommen.



Abbildung 55: Bahnhofstraße mit östlichem Abschnitt (links) und Shared Space (rechts)

Haltepunkt Zeesen

Am Haltepunkt Zeesen sind die dortigen Radabstellanlagen auch überlastet. Es steht allerdings nur eine geringe Kapazität zur Verfügung.



Abbildung 56: Radabstellanlage am Haltepunkt Zeesen

Zu den Haltepunkten Niederlehme und Kablow liegen keine Daten vor.

5 Verkehrsprognose

Verkehrsprognose für den Zeithorizont bis 2030

Die Verkehrsprognose für den Zeithorizont bis 2030 wird auf Basis der Sachstands- und Bestandsanalyse erarbeitet. Dafür wird eine Abschätzung der prognostischen Verkehrsentwicklung auf Basis allgemeiner Trends sowie der geplanten Einwohner- und Raumstrukturentwicklung für den motorisierten Individualverkehr (MIV), Radverkehr sowie ruhenden Verkehr in Königs Wusterhausen und den betroffenen Ortsteilen vorgenommen. Die zukünftigen Entwicklungen und Konzepte im Bereich des ÖPNV werden ebenfalls beachtet und in die Prognose integriert.

Als Rahmenvorgabe für die Entwicklung des Straßenverkehrs hat das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung die Straßenverkehrsprognose 2030 vorgelegt. [1] Diese dient als verbindliche Planungsgrundlage für Bundesfern- und Landesstraßen. Die Straßenverkehrsprognose wird in Form von Belastungsbildern bereitgestellt, die den durchschnittlichen werktäglichen Kraftfahrzeugverkehr (DTVw) und den werktäglichen Schwerverkehr (SVw) in Fahrzeugen pro Werktag angeben. Ein Ausschnitt daraus ist in folgender Abbildung 57 dargestellt.



Abbildung 57: Verkehrsmengenkarte Straßenverkehrsprognose 2030 (Ausschnitt) (Quelle: LSB)

Für eine detaillierte Ausweisung von Verkehrsbelastungen in städtischen beziehungsweise verdichteten Räumen sind Vertiefungen der Planungsgrundlagen sowie lokale Verkehrsuntersuchungen erforderlich. Die Berechnungen dazu erfolgen auf der Grundlage der Bevölkerungsentwicklung in Königs Wusterhausen [16], den Erhebungen zum Mobilitätsverhalten [17] sowie den Bestandszahlen für die Straßenverkehrsbelastungen (siehe 4.1.2). Demnach entwickelt sich das Gesamtverkehrsaufkommen im Personenverkehr entsprechend der Einwohnerzahl progressiv, das heißt, es wird ein weiteres Wachstum um circa 19 Prozent erwartet. Dabei wird sich die

Aufkommenssteigerung nicht gleichermaßen in allen Ortsteilen Königs Wusterhausens vollziehen, sondern vorrangig die Ortsteile Niederlehme und Zernsdorf betreffen. Das höchste absolute Gesamtverkehrsaufkommen wird für den namensgebenden Ortsteil Königs Wusterhausen erwartet.

Ortsteil	Analyse 2023	Prognose 2030	Veränderung
Diepensee	1.200	1.200	-
Kablow	3.000	3.400	+13 %
Königs Wusterhausen	61.400	70.100	+14 %
Niederlehme	10.500	16.300	+55 %
Senzig	11.300	12.100	+7 %
Wernsdorf	5.600	6.100	+9 %
Zeesen	19.200	21.300	+11 %
Zernsdorf	15.000	21.400	+43 %
insgesamt	127.200	151.900	+19 %

Tabelle 14: Gesamtaufkommensschätzung Personenverkehr nach Ortsteilen

Bei einer Betrachtung der Gesamtaufkommensschätzung nach Verkehrsmitteln für den Prognose-Nullfall mit entsprechend unverändertem Verkehrsverhalten sind Steigerungen von 19 Prozent für alle Verkehrsmittel zu erwarten. Die größte absolute Steigerung ist für den MIV zu erwarten. Am Bahnhof Königs Wusterhausen ist durch die Steigerung des Aufkommens im ÖV künftig mit täglich rund 20.000 Ein- und Aussteigern zu rechnen.

Die Aufkommensschätzungen nach Verkehrsmitteln für den Quell- und Zielverkehr, den Binnenverkehr sowie nach Ortsteilen ist in den Anlagen zu finden.

Verkehrsmittel	Analyse 2023	Prognose 2030	Veränderung
Zu Fuß	26.900	32.100	+19 %
Fahrrad	15.400	18.400	+19 %
MIV	69.900	83.500	+19 %
ÖV	15.000	17.900	+19 %
insgesamt	127.200	151.900	+19 %

Tabelle 15: Gesamtaufkommensschätzung Personenverkehr nach Verkehrsmitteln

Im Ergebnis der Abschätzungen werden die zu erwartenden Verkehrsbelastungen im vorhandenen Straßennetz bereitgestellt, um eine verkehrliche Beurteilung von Planungsmaßnahmen zu ermöglichen. Außerdem bildet die Verkehrsprognose für den ÖPNV und SPNV in der Stadt und den beteiligten Ortsteilen den Ausgangspunkt für die Planung und Weiterentwicklung des ÖPNV.

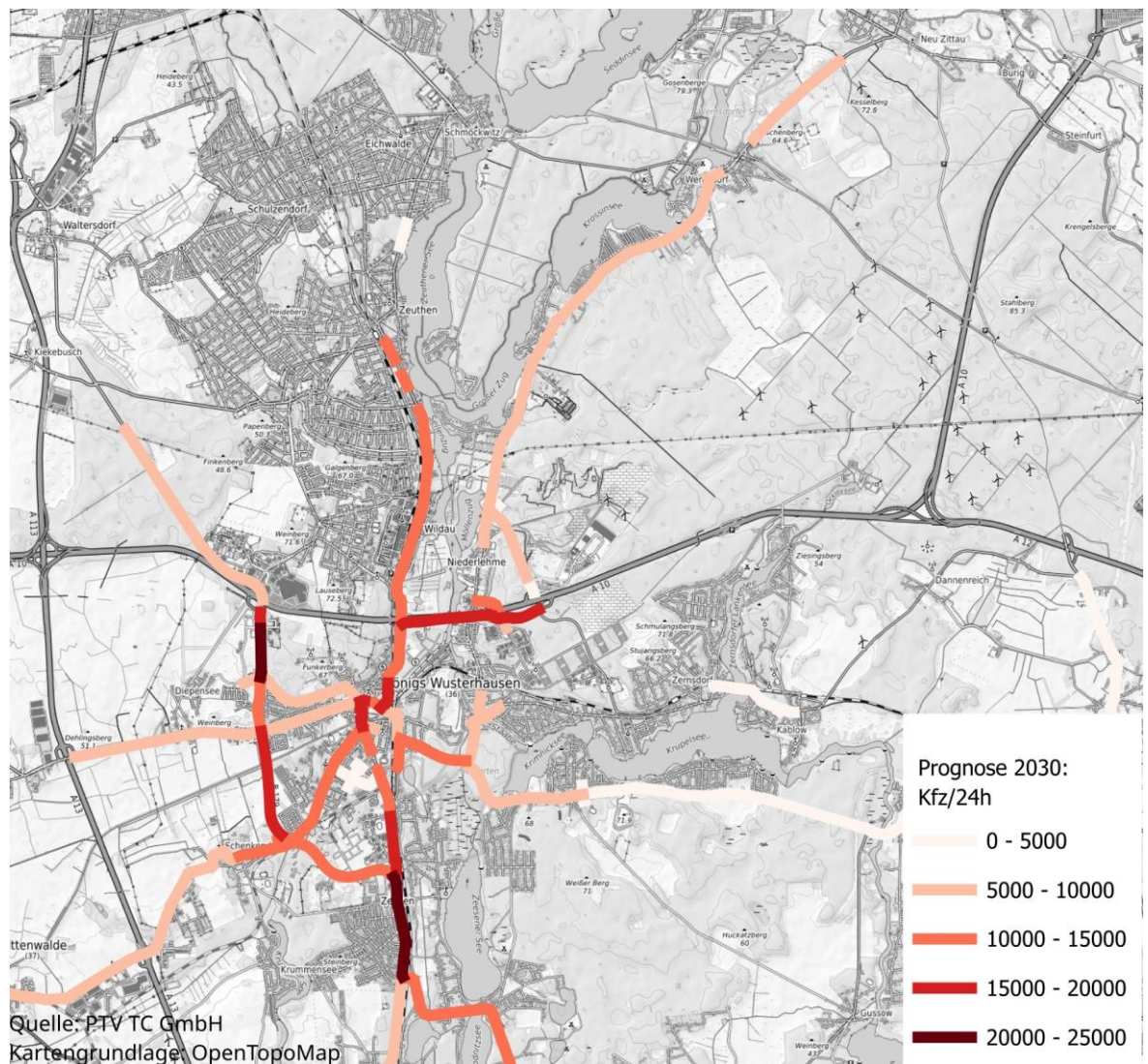


Abbildung 58: Verkehrsmengenkarte Kfz-Verkehrsaufkommensabschätzung 2030

Eine Verkehrsmengenkarte des Kfz-Verkehrs der Verkehrsaufkommensabschätzung für 2030 ist in Abbildung 58 dargestellt. Dabei zeigt sich ein ähnliches Bild wie in der Analyse. Am stärksten belastet sind die Karl-Liebknecht-Straße und die B 179. Ein genaueres Bild der verkehrlichen Entwicklung zeigt sich in Abbildung 59, wo die absolute Differenz in der Verkehrsmenge zwischen der Analyse und Prognose dargestellt ist. Die größten Steigerungen sind hier in den Ortsteilen Niederlehme, Wernsdorf sowie in Korbiskrug zu erwarten. Auf den restlichen Strecken im Stadtgebiet ist auch generell mit einer Steigerung des Verkehrsaufkommens zu rechnen.

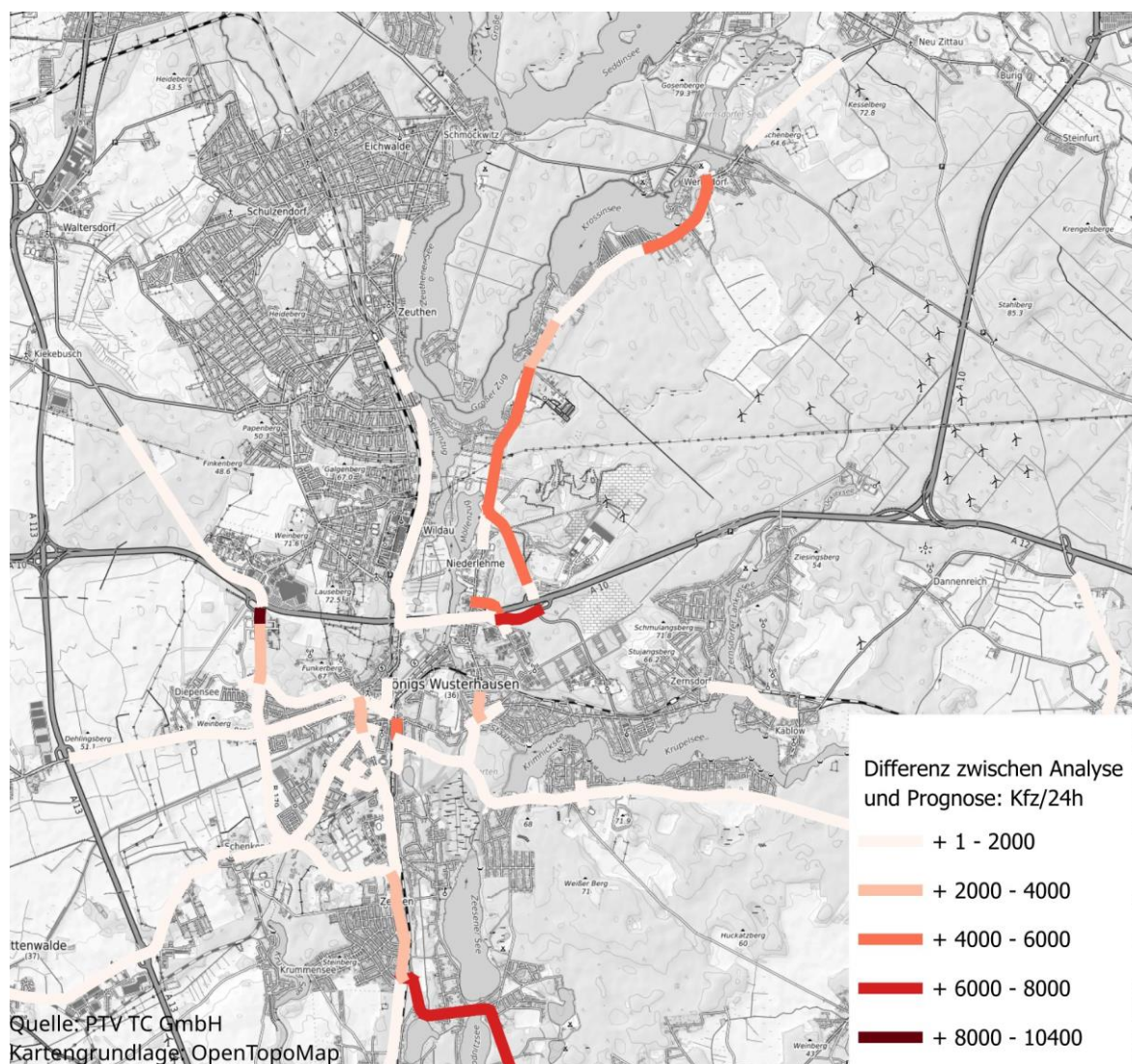


Abbildung 59: Differenz zwischen Analyse und Prognose für den Kfz-Verkehr

6 Handlungsempfehlungen

Auf Basis der durchgeführten Bestandsanalysen und der im Rahmen der Sachstandsanalyse gesichteten, bestehenden Konzepte werden die Handlungsempfehlungen für den Fußverkehr und Barrierefreiheit, den Radverkehr, den öffentlichen Verkehr, den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sowie für die Erreichbarkeiten abgeleitet.

Dafür werden die Ergebnisse der vorangegangenen Arbeitsschritte für die einzelnen Themenfelder zunächst in einer sogenannten „SWOT-Analyse“ verknüpft. Bei einer SWOT-Analyse (Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats) werden jeweils die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken in einer 2 x 2 Matrix aufgeführt. Daraus werden entsprechende planerische Handlungsempfehlungen abgeleitet, welche Stärken und Chancen nutzen, um Schwächen und Risiken auszugleichen. Insgesamt ist ein integrierter Ansatz zielführend, weshalb die Themenfelder zwar für diese Betrachtung verwendet werden, aber insgesamt die Bewertung über alle Themenfelder hinweg maßgebend ist.

6.1 Fußverkehr und Barrierefreiheit



Abbildung 60: SWOT-Analyse des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit

Für den Fußverkehr und die Barrierefreiheit liegen die Stärken in den schnell zu erreichenden Grün- und Waldflächen wie zum Beispiel am Nottekanal. Die dortigen Wege bieten einen hohen Erholungswert. Die Stadtverwaltung von Königs Wusterhausen führt gemeinsam mit der AWO

Wildau GmbH derzeit Barriere-Checks durch, welche eine wichtige Grundlage für die weitere Arbeit in Bezug auf die Barrierefreiheit darstellen. Auch zur Schulwegsicherheit erfolgt bereits umfangreiche Arbeit durch die Stadtverwaltung.

Die Schwächen für das Themenfeld liegen insbesondere im Konfliktpotential zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden auf Gehwegen mit dem Zusatzschild „Rad frei“. Wegen der verhältnismäßig geringen Breite wird aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten ein Potential für gefährliche oder störende Situationen bei Begegnungen gesehen. Weiterhin fehlen in den äußeren Ortsteilen abschnittsweise Gehwege oder diese sind untermäßig und entsprechen nicht den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestanforderungen. Für den ÖV sind zwar bereits ein Teil der Haltestellen barrierefrei ausgebaut, jedoch sind noch nicht alle ÖV-Haltestellen barrierefrei.

Eine Chance für den Fußverkehr stellt der kompakte Stadtkern Königs Wusterhausen dar. Das Zentrum bietet durch kurze Wege und seine dichte Struktur gute Voraussetzungen für die Fortbewegung zu Fuß. Dies spiegelt sich auch im Fußverkehrsanteil am Modal-Split des Binnenverkehrs wider.

Aus der Analyse leiten sich folgende Handlungsempfehlungen ab:

- Ausweisung eines Fußwegenetzes
- Bedarfsgerechte Trennung von Fuß- und Radverkehrsanlagen

Es wird empfohlen, ein Fußwegenetz auszuweisen. Ein ausgewiesenes Netz schafft zum einen mehr Sichtbarkeit für die Belange des Fußverkehrs und ermöglicht zum anderen das Herausarbeiten von besonderen Problemstellen und die Priorisierung von Maßnahmen zur Behebung dieser. Darauf aufbauend wird eine bedarfsgerechte Trennung von Fuß- und Radverkehrsanlagen empfohlen, um das Konfliktpotential zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren.

6.2 Radverkehr

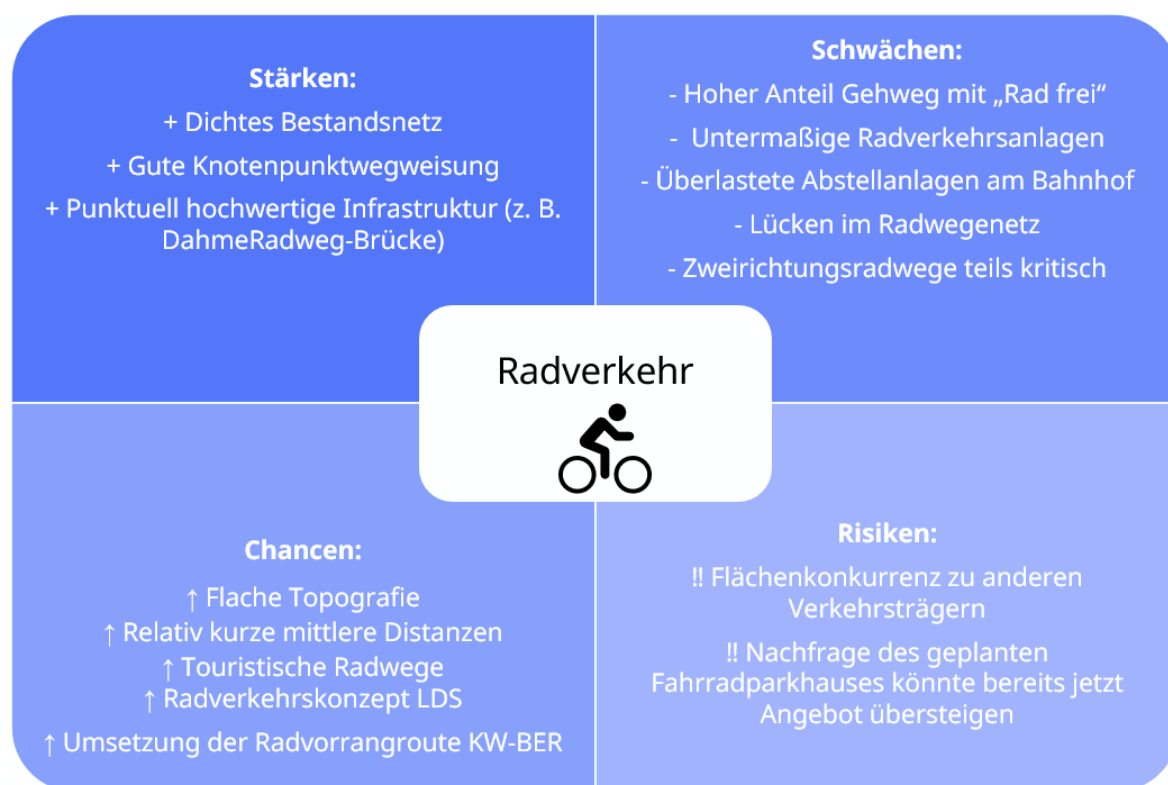


Abbildung 61: SWOT-Analyse des Radverkehrs

Für den Radverkehr konnte in der Analyse gezeigt werden, dass bereits ein dichtes Bestandsnetz besteht, welches große Teile des Stadtgebietes abdeckt. Eine weitere Stärke ist die gute Ziel- und Knotenpunktwegweisung. Punktuell ist zudem hochwertige Infrastruktur vorzufinden wie zum Beispiel die Dahme-Radweg-Brücke. Solche Projekte können in Zukunft als Leuchtturmprojekte für weitere Radverkehrsplanungen dienen.

Die Schwächen für den Radverkehr sind insbesondere im hohen Anteil der Führung des Radverkehrs auf Gehwegen mit dem Zusatzschild „Rad frei“, welche auch von zu Fuß Gehenden genutzt werden und von den Radfahrenden nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf. Wie bereits im vorherigen Abschnitt beschrieben, führt dies unweigerlich zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden. Zudem erfüllen nicht alle Radverkehrsanlagen die vorgeschriebenen Mindestmaße. Die Abstellanlagen am Bahnhof Königs Wusterhausen sind stark überlastet, was zu wildem Abstellen rund um den Bahnhof führt. Derzeit bestehen Lücken im Radwegenetz zum Beispiel zwischen Zernsdorf und Senzig und die Erschließungswirkung des bestehenden Netzes ist vor allem in größere Wohngebiete wie an der Luckenwalder Straße eher gering. Die stellenweise Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsverkehr ist mitunter kritisch zu sehen, da auch hier Mindestmaße nicht eingehalten werden.

Die Grundvoraussetzungen für den Radverkehr bieten jedoch gute Chancen. Es herrscht eine flache Topografie vor, welche das Radfahren begünstigt. Aufgrund der Stadtgröße liegen im Binnenverkehr kurze mittlere Distanzen vor, welche sich gut mit dem Fahrrad bewältigen lassen. Die

vorhandenen touristischen Radwege bieten eine gute Basis für attraktive Freizeitrouten. Mit dem Radverkehrskonzept des Landkreises Dahme-Spreewald existiert bereits eine Planungsgrundlage zur Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen, die durch den Landkreis verfolgt wird. Mit der Umsetzung der Radvorrangroute zwischen Königs Wusterhausen und dem Flughafen BER wird sich die Verbindungsqualität in Richtung Schönefeld erhöhen.

Ein Risiko für den Radverkehr in Königs Wusterhausen liegt in der Flächenkonkurrenz zu anderen Verkehrsträgern insbesondere dem Kfz- und Fußverkehr. Die ohnehin schmalen Straßenräume sind zusätzlich durch einen hohen Anteil von Alleen eingeschränkt. Es ist dadurch herausfordernd, die Abwägung zu treffen, wie der limitierte Raum zwischen den Verkehrsträgern aufzuteilen ist. Des Weiteren besteht das Risiko, dass aufgrund der bereits jetzt sehr hohen Nachfrage nach Fahrradabstellanlagen am Bahnhof auch die geplante Kapazität des sich in Planung befindlichen Fahrradparkhauses wahrscheinlich nicht ausreichen wird.

Aus der Analyse leiten sich folgende Handlungsempfehlungen ab:

- Bedarfsgerechte Trennung von Fuß- und Radverkehrsanlagen
- Erweiterung des ausgewiesenen Radverkehrsnetzes
- Umsetzung der Qualitätsstandards des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Dahme-Spreewald
- Ausbau der Abstellanlagen an den Bahnhöfen

Es wird empfohlen, eine bedarfsgerechte Trennung von Fuß- und Radverkehrsanlagen vorzunehmen, um das Konfliktpotential zu mindern und eine bessere Verkehrsqualität für die Radfahrenden zu schaffen. Diese Handlungsempfehlung ist in Zusammenhang mit der analogen Handlungsempfehlung für den Fußverkehr zu sehen und umzusetzen. Darüber hinaus wird empfohlen das ausgewiesene Radverkehrsnetz zu erweitern und anzupassen, da dieses sich derzeit nicht mit den vorhandenen Radverkehrsanlagen deckt. Eine Erweiterung des ausgewiesenen Netzes erweitert zudem die Handlungsmöglichkeiten der Verwaltung zur Verbesserung der Infrastruktur. Dabei wird auch dazu geraten, die Qualitätsstandards des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Dahme-Spreewald umzusetzen. Dieses sieht einen Leitfaden zur Gestaltung von Radverkehrsanlagen in Zusammenhang mit anderen Faktoren wie der Kfz-Verkehrsstärke vor. Zusätzlich wird empfohlen die Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen auszubauen, um ausreichende Kapazitäten für eine gute intermodale Verknüpfung bereitzustellen.

6.3 Öffentlicher Verkehr



Abbildung 62: SWOT-Analyse des Öffentlichen Verkehrs

Der öffentliche Verkehr hat seine große Stärke in der sehr guten Anbindung nach Berlin vom Bahnhof Königs Wusterhausen. Durch die Bedienung des Bahnhofes durch mehrere Regionalzuglinien und die S-Bahn wird ein dichter Takt angeboten. Gerade Pendlerinnen und Pendler nach und von Berlin, aber auch der Freizeitverkehr, können von dieser Verbindungsqualität profitieren.

Der Busverkehr weist hingegen einige Defizite auf. Zunächst werden nur Radiallinien angeboten, welche entweder am Bahnhof Königs Wusterhausen beginnen oder enden. Für Verbindungen über das Zentrum hinaus sind in der Regel Umstiege erforderlich und es können lange Reisezeiten entstehen. Zudem ist keine Anschlusssicherheit zwischen dem SPNV und dem Bus gegeben. In den weniger stark bevölkerten Ortsteilen wird nur ein geringer, nicht durchgängiger Takt angeboten, der zusätzlich keine hohe Merkbarekeit durch Unregelmäßigkeiten aufweist. Insbesondere in den Nebenverkehrszeiten ist das Angebot hier stark ausgedünnt. Dies betrifft auch die Verbindung einiger Umlandgemeinden mit Königs Wusterhausen. Generell besteht das Problem, dass kein eigener Stadtverkehr betrieben wird, sondern der Busverkehr durch die RVS erbracht wird. Aufgrund dessen ist der Busverkehr auf die Belange des Regional- und Schülerverkehrs abgestimmt, nicht jedoch auf die Belange des Stadtverkehrs von Königs Wusterhausen. Am Modal-Split des Binnenverkehrs weist der öffentliche Verkehr mit 2 Prozent einen nur sehr geringen Anteil auf, was auf die geringe Verkehrsqualität für den Binnenverkehr hindeutet.

Eine Chance bietet das Konzept zur Einrichtung für eine Fähre zwischen Niederlehme und Wildau, welches derzeit erarbeitet wird. Diese würde die Reisezeit mit dem öffentlichen Verkehr von Niederlehme zur S-Bahn nach Wildau verkürzen.

Ein Risiko ist, dass die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs häufig nicht unproblematisch ist. An dieser Stelle sind Abwägungen zu treffen. Weiterhin wird wie beschrieben der Busverkehr innerhalb der Stadt derzeit durch die RVS erbracht und durch den Landkreis bestellt. Dies schränkt die Einwirkungsmöglichkeiten durch die Stadt Königs Wusterhausen deutlich ein und könnte die Umsetzung von eigenen Plänen erschweren.

Aus der Analyse leiten sich folgende Handlungsempfehlungen ab:

- Stärkung des Stadtverkehrs
- Verbesserung der Anbindung der peripheren Ortsteile Königs Wusterhausens
- Mehr innerstädtische Direktverbindungen
- Verbesserung der Verbindungen zu Umlandgemeinden

Es wird dringend empfohlen, den Stadtverkehr zu stärken, um die Qualität im Binnenverkehr zu verbessern. An dieser Stelle wird zu einer Verbesserung der Takte insbesondere in den Nebenverkehrszeiten sowie einer Erweiterung des Angebotes geraten. Zudem wird empfohlen die Anbindung der peripheren Ortsteile zu verbessern. Eine weitere Empfehlung ist das Anbieten von mehr innerstädtischen Direktverbindungen, um Verbindungen ohne Umsteigen zu ermöglichen. Zusätzlich wird empfohlen die Verbindungen zu Umlandgemeinden zu verbessern.

6.4 Ruhender Kfz-Verkehr



Abbildung 63: SWOT-Analyse des ruhenden Kfz-Verkehrs

In Königs Wusterhausen sind P+R Flächen in günstiger Lage direkt am Bahnhof vorzufinden. Dies ist eine Stärke des ruhenden Verkehrs, da so ein guter Umstieg zwischen Bahn und Kfz möglich ist. Im Zentrum findet zudem eine Parkraumbewirtschaftung mittels Parkscheinautomaten statt, wodurch eine gewisse Steuerung des ruhenden Verkehrs vorgenommen wird.

Der Parkdruck im Bahnhofsumfeld ist jedoch sehr hoch. Die P+R Flächen sind bereits zu früher Tageszeit stark ausgelastet und insgesamt deutlich überlastet. Eine weitere Schwäche ist, dass derzeit keine Parkraumbewirtschaftung der P+R Flächen und somit keine Steuerung der Nachfrage stattfindet.

Eine Chance ist, dass der ruhende Verkehr generell ein Steuerelement mit Potential zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs ist. Durch diese Stellschraube kann beispielsweise durch Verlagerung oder Reduzierung von Stellplätzen auch der Kfz-Verkehr verlagert oder reduziert werden.

Das Risiko für den ruhenden Verkehr liegt vor allem in der Nachfrage im Bahnhofsumfeld, welche bei der aktuellen Entwicklung weiter steigen wird. Da die Kapazität dort bereits jetzt überschritten wird, wird dies unweigerlich zu weiteren Problemen führen.

Aus der Analyse leiten sich folgende Handlungsempfehlungen ab:

- Schaffung neuer P+R Kapazitäten außerhalb des Zentrums
- Erwägung einer Bewirtschaftung der P+R Flächen im Zentrum

Es wird empfohlen, neue P+R Kapazitäten außerhalb des Zentrums zu schaffen. Damit diese für Pendlerinnen und Pendler attraktiv sind, ist es jedoch zwingend erforderlich, dass eine sehr gute Verbindung mit dem ÖPNV zum Bahnhof eingerichtet wird. Es wird zudem dazu geraten, eine Bewirtschaftung der P+R Flächen im Zentrum zu erwägen. In die Erwägung sollte zum einen das Potential der Steuerungswirkung und zum anderen die Doppelbelastung von Parkgebühren und ÖV-Ticket der Nutzerinnen und Nutzer miteingehen.

6.5 Fließender Kfz-Verkehr



Abbildung 64: SWOT-Analyse des fließenden Kfz-Verkehrs

Der direkte Anschluss an die A 10 und A 13 ist eine Stärke des fließenden Kfz-Verkehrs. In den Wohngebieten der Stadt ist flächendeckend Tempo 30 angeordnet, was insbesondere in Hinblick auf die Verkehrssicherheit, aber auch den Lärm, positiv zu werten ist.

Allerdings wird die Verkehrsbelastung insgesamt durch die Bevölkerung als hoch empfunden. Schmale Straßenräume führen zusätzlich zu Problemen. Eine weitere Schwäche sind Durchgangs- und Umleitungsverkehre der Bundesautobahnen, welche die Straßen Königs Wusterhausens belasten.

Eine Chance bietet die generell gute Verbindungsqualität mit dem Kfz. Alle Ziele innerhalb und außerhalb des Stadtgebietes können schnell erreicht werden. Zudem besteht die Ortsumfahrung mit der B 179, welche nachweislich eine wirksame und sichere Ortsumgehung darstellt und somit Verkehre vom Zentrum fernhält.

Dass die L 30 und L 40 durch das Zentrum verlaufen, stellt ein Risiko dar. Problematisch ist hierbei, dass die Straßen in der Baulast des Landes Brandenburg liegen, wodurch sich die Handlungsmöglichkeiten der Stadt Königs Wusterhausen einschränken. Zusätzlich wird aufgrund der Bevölkerungsentwicklung eine stark steigende Verkehrsnachfrage erwartet, welche auch besonders den Kfz-Verkehr betrifft. Dadurch muss noch mehr Kfz-Verkehr abgewickelt werden.

Aus der Analyse leiten sich folgende Handlungsempfehlungen ab:

- Reduzierung des Kfz-Verkehrs insbesondere Schwerverkehr
- Förderung von Alternativen zum Kfz

Es wird empfohlen den Kfz-Verkehr und insbesondere den Schwerverkehr zu reduzieren. Dies wird aufgrund der Verkehrsprognose und zur Abmilderung der negativen Umweltwirkungen wie Lärm und Luftverschmutzung erforderlich sein. Im gleichen Zuge wird empfohlen, Alternativen zum Kfz wie den ÖV, Fuß- und Radverkehr zu fördern, um die Mobilität der Bevölkerung zu sichern.

6.6 Erreichbarkeiten



Abbildung 65: SWOT-Analyse der Erreichbarkeiten

Eine Stärke der Erreichbarkeiten liegt in der günstigen Verkehrslage und der sehr guten überörtlichen Erreichbarkeit Königs Wusterhausens. Neben den Autobahnanschlüssen liegt eine sehr gute Bahnanbindung nach Berlin vor. Dies sind Faktoren, die zusätzlich einen guten Wirtschaftsstandort begünstigen. Der Bahnhof als zentraler intermodaler Verknüpfungspunkt im Stadtzentrum ermöglicht das bequeme Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln.

Die Verbindung zwischen den Ortsteilen ist jedoch nicht zufriedenstellend. Zusätzlich sind die äußeren Ortsteile und Umlandgemeinden in den Nebenverkehrszeiten nur schlecht durch den ÖV zu erreichen.

Das kompakte Zentrum bietet eine Chance für gute Erreichbarkeiten. Durch das Wachstum durch die neuen Bauprojekte in den Ortsteilen kann zudem eine weitere Verdichtung erreicht werden, die durch kürzere Wege zu besseren Erreichbarkeiten führen kann.

Aus der Analyse leiten sich folgende Handlungsempfehlungen ab:

- Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen den Ortsteilen
- Stärkung von Durchmesser- und Tangentialverbindungen

Es wird empfohlen, die Erreichbarkeit zwischen den Ortsteilen insbesondere mit dem ÖV zu verbessern. Zusätzlich wird dazu geraten, Durchmesser- und Tangentialverbindungen zu stärken.

6.7 Weitere Handlungsempfehlungen

Aus der Analyse leiten sich weitere Handlungsempfehlungen ab:

- Schutz der Anwohner vor negativen Auswirkungen der Verkehrsbelastung (Lärm, Luftverschmutzung)
- Verfolgung der Vision Zero (Keine Verkehrstoten)
- Bekenntnis zu Zielen der Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg (60 Prozent Umweltverbund bis 2030)

Es wird weiterhin empfohlen, die Anwohner vor negativen Auswirkungen der Verkehrsbelastung wie Lärm und Luftverschmutzung zu schützen. Die dafür bereits praktizierte Lärmaktionsplanung ist fortzusetzen. Es wird ebenfalls empfohlen, offiziell die Vision Zero zu verfolgen. Die Vision Zero, welche auch vom Bund verfolgt wird, hat das Ziel, dass es zu keinen Verkehrstoten kommt. In der Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg für 2030 wird ein Ziel von 60 Prozent Anteil des Umweltverbundes (ÖV, Rad, Fuß) am Modal-Split bis 2030 vorgegeben. Es wird empfohlen, sich zu diesem Ziel zu bekennen und dieses aktiv zu verfolgen.

7 Mobilitätsbezogenes Leitbild und Ziele

Die Ziele des Mobilitätskonzepts für Königs Wusterhausen wurden auf Basis einer umfassenden Analyse der bestehenden Verkehrssituation entwickelt. Darauf aufbauend wurden erste Handlungsempfehlungen formuliert und ein Leitbild erarbeitet, das die langfristige Vision für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität vorgibt. Der gesamte Prozess wurde durch eine Lenkungsrunde begleitet, die mit Vertreterinnen und Vertretern aus Verwaltung und Politik breit aufgestellt war und deren Anregungen maßgeblich in die Zielfindung einfließen.

Ergänzend wurden die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung frühzeitig eingebunden. Ihre Anregungen und Rückmeldungen wurden bei der weiteren Ausarbeitung der Ziele berücksichtigt. So entstand ein Zielsystem, das sowohl auf fachlicher Grundlage basiert als auch die Bedürfnisse und Erwartungen der lokalen Bevölkerung widerspiegelt und damit eine tragfähige Grundlage für die nächsten Schritte des Mobilitätskonzepts bildet.

7.1 Leitbild

Auf Basis der Bestandsanalyse, der aufgezeigten Handlungsnotwendigkeiten, der Verkehrsanalyse und allgemeiner kommunaler Politikziele wurde in Abstimmung mit der Lenkungsrunde Mobilität folgendes Leitbild erarbeitet.

- K** **Klimaneutral:** Klimaneutrale Abwicklung der Mobilität vorzugsweise mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes
- W** **Wege zeitlich kurz:** Minimierung der Reisezeit insbesondere zwischen den Ortsteilen
- M** **Multimodalität:** Förderung verschiedener Verkehre für unterschiedliche Bedürfnisse und Präferenzen
- O** **Organisiert:** Wirksame Organisation und Verknüpfung aller Verkehrsmittel für reibungslosen Ablauf und optimierte Nutzung der Infrastruktur
- B** **Bedarfsorientiert:** Ausrichtung der Mobilitätsangebote an den Bedürfnissen der Bürger einer wachsenden Stadt
- I** **Informiert:** Individuell angepasste, integrierte und benutzerfreundliche Mobilitätsinfrastruktur, die alle Bürger einschließt und relevante Informationen vermittelt
- L** **Leistungsfähig:** Leistungsfähiges, zuverlässiges und sicheres Mobilitätssystem

Abbildung 66: Mobilitätsbezogenes Leitbild

Das mobilitätsbezogene Leitbild wurde am 27.05.2024 durch die Stadtverordnetenversammlung in Königs Wusterhausen beschlossen. Das Leitbild liefert für die kommenden sieben Jahre bis 2030 die verkehrspolitische Rahmenvorgabe für die Stadt Königs Wusterhausen.

7.2 Ziele

Das Zielsystem besteht aus den sechs Zielfeldern Erreichbarkeit, Mobilitätsteilhabe, Verkehrssicherheit, Mobilitätsverhalten & Verkehrsmittelwahl, Wirtschaftsverkehr sowie Umweltverträglichkeit. Die Zielfelder sind jeweils mit mehreren Teilzielen untersetzt (Abbildung 67).

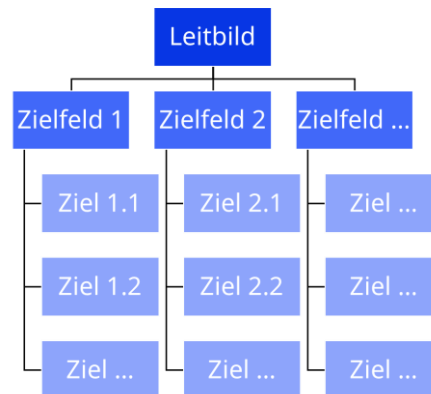


Abbildung 67: Struktur des Zielsystems

Im Folgenden sind die Zielfelder und Teilziele beschrieben.

7.2.1 Zielfeld 1: Erreichbarkeit

Ziel 1.1: Verbesserung der Erreichbarkeit der Kernstadt

Als Kern des Mittelzentrums Königs Wusterhausen ist insbesondere die Erreichbarkeit der Kernstadt aus allen Ortsteilen und aus der Region zu gewährleisten. Dabei sind sowohl die Bedürfnisse der Bewohner als auch der Gäste der Stadt Königs Wusterhausen angemessen zu berücksichtigen. Ziel ist eine Taktverdichtung im ÖPNV in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten.

Ziel 1.2: Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen den Ortsteilen im gesamten Umweltverbund

Die Erreichbarkeit zwischen den Ortsteilen ist zu verbessern. Der Fokus ist auf den Umweltverbund (Fuß, Fahrrad, ÖPNV) zu legen.

Ziel 1.3: Gewährleistung der Funktion als Mittelzentrum

Eine gute verkehrliche Erreichbarkeit Königs Wusterhausens und der wichtigen Einrichtungen in der Stadt aus der Region ist Grundvoraussetzung für die Gewährleistung ihrer Versorgungsfunktionen als Mittelzentrum.

7.2.2 Zielfeld 2: Mobilitätsteilhabe

Ziel 2.1: Gewährleistung der Barrierefreiheit

Durch die Beseitigung und Vermeidung baulicher und (verkehrs-) organisatorischer Hürden soll auch mobilitätseingeschränkten Personen die Teilhabe am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben erleichtert werden.

Ziel 2.2: Gewährleistung der Mobilitätsteilhabe aller Menschen und der Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen

Unabhängig von ihrer Lebenssituation sollen alle Bewohner Königs Wusterhausens die Möglichkeit erhalten, ihre Mobilitätsbedürfnisse im Verkehrssystem der Stadt uneingeschränkt befriedigen zu können.

Ziel 2.3: Gleichgerechte Aufteilung von Verkehrsflächen

Die Verkehrsflächen sind zwischen verschiedenen Verkehrsträgern adäquat und bedarfsgerecht aufzuteilen, um ein ausgewogenes Verkehrssystem zu schaffen.

Ziel 2.4: Funktionsentflechtung und Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Ortsteilzentren

Zur Erhöhung der Lebensqualität sind in Königs Wusterhausen die unterschiedlichen Funktionen des Straßenraumes zu entflechten. Unverträgliche Funktionsmischungen sind zu vermeiden. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität ist insbesondere in den Ortsteilzentren zu verbessern.

7.2.3 Zielfeld 3: Verkehrssicherheit

Ziel 3.1: Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrenden

Durch die Erhöhung der objektiven Sicherheit sowie des subjektiven Sicherheitsempfindens für Radfahrende soll der Radverkehr in der Stadt Königs Wusterhausen gefördert und der Umweltverbund gestärkt werden.

Ziel 3.2: Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängern

Fußgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Das Gefährdungspotenzial im Verkehr muss daher insbesondere für Fußgänger abgebaut werden.

Ziel 3.3: Entschärfung lokaler Unfallschwerpunkte

Lokale Unfallschwerpunkte sind zu lokalisieren und zu beseitigen.

7.2.4 Zielfeld 4: Mobilitätsverhalten & Verkehrsmittelwahl

Ziel 4.1: Stärken der Nahmobilität

Die Wechselwirkungen zwischen Stadt- und Verkehrsplanung sollen besser beachtet werden, um die Nahmobilität zu stärken.

Ziel 4.2: Förderung der Umweltverbundes

Im Sinne einer nachhaltigen und stadtverträglichen Verkehrsentwicklung ist es das Ziel der Stadt Königs Wusterhausen, den Umweltverbund zu stärken. Es wird dem Ziel des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung gefolgt, den Anteil des Umweltverbundes an allen Wegen bis zum Jahr 2030 auf mindestens 60 Prozent zu steigern. In der Ausgestaltung des Verkehrssystems erhält der ÖPNV besonderen Vorrang.

Ziel 4.3: Verbesserung des Zugangs zu aktuellen Informationen zu allen Mobilitätsangeboten

Damit die verfügbaren Mobilitätsangebote optimal genutzt werden können, ist im Sinne der Nutzerfreundlichkeit der Zugang zu aktuellen Informationen zu verbessern.

Ziel 4.4: Bedarfsgerechte Nutzung des Parkraums

Der öffentliche Raum ist limitiert und dient verschiedener konkurrierender Nutzungen. Deshalb ist der verfügbare Parkraum bedarfsgerecht zu nutzen und zu gestalten.

7.2.5 Zielfeld 5: Wirtschaftsverkehr

Ziel 5.1: Bündelung des Wirtschaftsverkehrs auf leistungsfähigen Trassen

Insbesondere für den straßengebundenen Güterverkehr soll ein Vorrangnetz definiert werden.

Ziel 5.2: Minimierung der durch den Wirtschaftsverkehr hervorgerufenen Belastungen

Der Wirtschaftsverkehr soll möglichst direkt unter weitestgehender Meidung sensibler Bereiche zu seinen Zielen geführt werden.

Ziel 5.3: Mobilitätsplanung unterstützt die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts

Für eine positive wirtschaftliche Entwicklung wird sich die Stadt Königs Wusterhausen auch zukünftig für eine attraktive und leistungsfähige Anbindung aus der Region einsetzen. Dies gilt insbesondere für Gewerbeflächen als Quelle und Ziel des schweren Güterverkehrs.

7.2.6 Zielfeld 6: Umweltverträglichkeit

Ziel 6.1: Reduzierung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 die Treibhausgasemissionen der Bundesrepublik Deutschland um 55 Prozent (bezogen auf das Jahr 1990) zu reduzieren. Die Stadt Königs Wusterhausen leistet ihren Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs als einer der wesentlichen Verursacher sowohl lokaler als auch globaler Belastung der Luft.

Ziel 6.2: Reduzierung der verkehrsbedingten Lärmbelastungen

Hinreichend bekannt sind die negativen Auswirkungen von Lärm auf den menschlichen Organismus. Verkehr als der Erzeuger lokaler Lärmbelastung führt auch in Königs Wusterhausen zu Überbelastung, weshalb der Lärmaktionsplan einen Handlungsbedarf erkannt hat. Ziel der Stadt ist es, den vom Verkehr ausgehenden Lärm zu reduzieren.

Ziel 6.3: Beachtung der Flächeneffizienz bei Neu- und Umplanung von Verkehrsanlagen

Bei der Neu- und Umplanung von Verkehrsanlagen ist im Sinne der Flächeneffizienz darauf zu achten, die Flächeninanspruchnahme auf ein erforderliches Minimum zu reduzieren.

8 Maßnahmen

Die Maßnahmen im Mobilitätskonzept für Königs Wusterhausen wurden systematisch aus den zuvor entwickelten Zielen und der Analyse der Kernprobleme abgeleitet. Aufbauend auf den übergeordneten Vorgaben und Rahmenbedingungen – wie dem Bundesverkehrswegeplan, der Landesplanung und dem Nahverkehrsplan – wurde am 27.05.2024 durch die Stadtverordnetenversammlung in Königs Wusterhausen ein mobilitätsbezogenes Leitbild beschlossen, das die verkehrspolitische Ausrichtung vorgibt.

Auf dieser Grundlage wurden spezifische Ziele in verschiedenen Zielfeldern wie Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit definiert. Gleichzeitig wurden zentrale Probleme identifiziert. Die daraus entwickelten Maßnahmen adressieren gezielt diese Herausforderungen, um die Zielerreichung sicherzustellen und die Mobilität in Königs Wusterhausen nachhaltig zu verbessern.

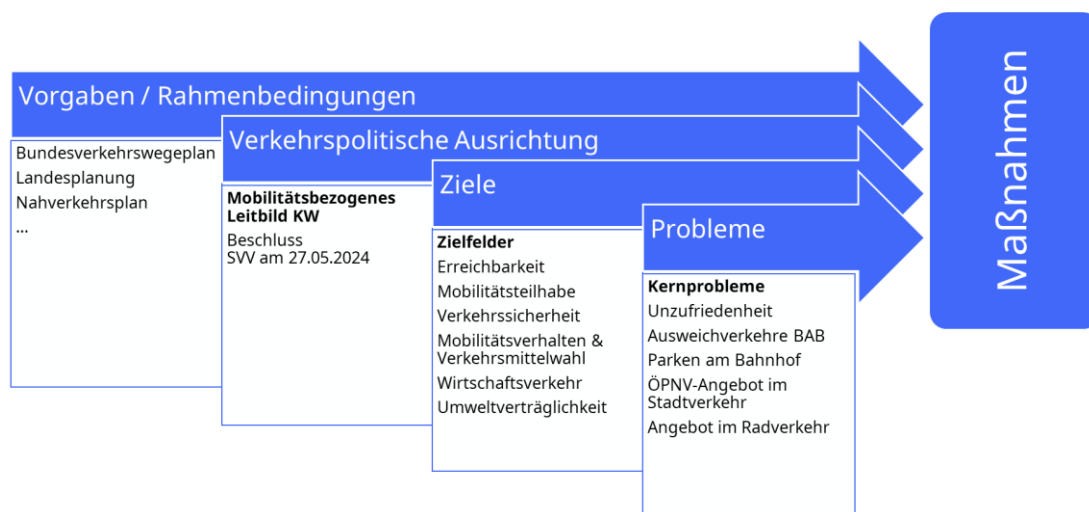


Abbildung 68: Prozess der Maßnahmenbildung

8.1 Maßnahmenplan

Die Entwicklung der Maßnahmen für das Mobilitätskonzept Königs Wusterhausen erfolgte auf Grundlage vielfältiger Impulse: Neben den Ergebnissen der Analysephase flossen auch Anregungen aus Öffentlichkeitsveranstaltungen, der Lenkungsrunde sowie das Leitbild und die Ziele in den Prozess ein. In einem ersten Schritt wurden sämtliche Vorschläge gesammelt und in einer umfassenden Liste mit über 80 Punkten zusammengetragen. Anschließend erfolgte eine systematische Verdichtung dieser Liste, wobei thematisch ähnliche oder sich ergänzende Maßnahmen gebündelt wurden. Die daraus resultierende, komprimierte Maßnahmenliste wurde schließlich in einer weiteren Sitzung der Lenkungsrunde intensiv diskutiert und weiter qualifiziert.

Die Maßnahmen sind in Tabelle 16 aufgelistet. Darin sind 14 Maßnahmen der Themenfelder ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, Kfz-Verkehr sowie Weitere enthalten. Die Maßnahmenliste wurde am 12.05.2025 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

Nr.	Themenfeld	Maßnahme
01	ÖPNV	Konzeption eines bedarfsgerechten Stadtbusangebotes
02	ÖPNV	Verbesserung der Verbindungen zu Umlandgemeinden
03	ÖPNV	Beschleunigung des Busverkehrs
04	ÖPNV	Neugestaltung und Digitalisierung der Aushangfahrpläne an Bushaltestellen
05	Fuß- und Radverkehr	Fuß- und Radverkehrskonzept
06	Fuß- und Radverkehr	Verbesserung des baulichen Zustandes bestehender Anlagen
07	Fuß- und Radverkehr	Umsetzung von Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen
08	Fuß- und Radverkehr	Bedarfsgerechter Ausbau der Radabstellanlagen
09	Fuß- und Radverkehr	Verbesserung der Querungsbedingungen an Lichtsignalanlagen für Fuß- und Radverkehr
10	Kfz-Verkehr	Konzeption für den ruhenden Verkehr
11	Kfz-Verkehr	Reduzierung der negativen Folgen des Kfz-Verkehrs
12	Kfz-Verkehr	Alternative Antriebe für die kommunale Fahrzeugflotte
13	Weitere	Mitfahrbänke
14	Weitere	Arbeitsgruppe Mobilität mit Unternehmensnetzwerk

Tabelle 16: Liste der Maßnahmen

Im Bereich des ÖPNV zielen die Maßnahmen auf eine attraktive und effizientere Gestaltung des Busverkehrs ab. Vorgesehen ist die Konzeption eines bedarfsgerechten Stadtbusangebotes, welches insbesondere die innerstädtische Mobilität verbessern soll. Ergänzend soll die Anbindung an die umliegenden Gemeinden optimiert werden, um die regionale Erreichbarkeit zu stärken. Eine Beschleunigung des Busverkehrs – beispielsweise durch Vorrangschaltungen an Ampeln – soll die Zuverlässigkeit erhöhen. Darüber hinaus ist eine Neugestaltung und Digitalisierung der Aushangfahrpläne an Bushaltestellen geplant, um den Zugang zu Fahrplaninformationen zu erleichtern und zu modernisieren.

Im Themenfeld Fuß- und Radverkehr liegt der Fokus auf einer sicheren, durchgängigen und komfortablen Infrastruktur. Die Grundlage dafür bildet ein integriertes Fuß- und Radverkehrskonzept. Bestehende Anlagen sollen hinsichtlich ihres baulichen Zustands verbessert und gleichzeitig durch die Umsetzung qualitativer Standards für Radverkehrsanlagen aufgewertet werden. Der Ausbau von Radabstellanlagen soll sich am konkreten Bedarf orientieren und zur Förderung des Radverkehrs beitragen. Zudem wird angestrebt, die Querungsbedingungen an Lichtsignalanlagen für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern, um die Sicherheit und Attraktivität der aktiven Mobilität zu steigern.

Im Themenfeld Kfz-Verkehr konzentrieren sich die Maßnahmen auf eine nachhaltige Steuerung und Verringerung verkehrsbedingter Belastungen. Eine Konzeption für den ruhenden Verkehr soll systematische Lösungen für das Parkraummanagement bieten. Ergänzend sollen Maßnahmen ergriffen werden, um die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs – etwa durch Lärm oder Emissionen – zu reduzieren. Die Umstellung der kommunalen Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe ist ein weiterer Baustein zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität.

Abgerundet wird das Maßnahmenpaket durch „Weitere Maßnahmen“. Die bestehende Initiative der Mitfahrbänke wird durch die Stadtverwaltung weiter unterstützt. Zudem ist die Initiierung einer Arbeitsgruppe Mobilität mit einem Unternehmensnetzwerk geplant, um insbesondere beruflich bedingte Mobilität in Zusammenarbeit mit lokalen Arbeitgebern nachhaltiger zu gestalten, aber auch die Unternehmen mit der Stadt weiter zu vernetzen.

8.2 Priorisierung der Maßnahmen

Die Methodik zur Bewertung der Maßnahmen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts erfolgt nach einem systematischen, mehrstufigen Verfahren, das sowohl qualitative als auch quantitative Aspekte berücksichtigt und eine transparente Priorisierung ermöglicht.

Zunächst wird die Wirksamkeit der Maßnahmen in Bezug auf die Zielfelder (siehe Kapitel 7.2) bewertet. Hierbei wird geschätzt, inwieweit eine Maßnahme einen Beitrag zu den übergeordneten Zielen des Mobilitätskonzepts leistet. Jedem Zielfeld kann eine Maßnahme mit 1 oder 2 Punkten zugeordnet werden, abhängig von ihrer Wirkung: 2 Punkte für einen starken Beitrag, 1 Punkt für einen moderaten Beitrag, und 0 Punkte, wenn kein relevanter Effekt erkennbar ist. Die Einschätzung erfolgt dabei unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren wie z. B. räumlicher Wirkung, Zielgruppenrelevanz oder Synergien mit anderen Maßnahmen. Die so erzielten Punkte werden zusammengefasst und führen zur Kategorisierung der Wirksamkeit in drei Stufen: niedrig (0–3 Punkte), mittel (5–6 Punkte) und hoch (7 Punkte oder mehr).

Anschließend wird der Umsetzungshorizont bewertet, also die Einschätzung, wie kurzfristig eine Maßnahme realisiert werden kann. Hierbei wird unterschieden zwischen:

- Kurzfristig (in diesem Haushalt, 3 Punkte),
- Mittelfristig (im nächsten Haushalt, 2 Punkte),
- Langfristig (im übernächsten Haushalt oder später, 1 Punkt) und
- offen oder nicht abschätzbar (0 Punkte).

Darüber hinaus wird eine Aufwandsschätzung vorgenommen, die den zu erwartenden finanziellen Aufwand berücksichtigt. Diese wird ebenfalls in drei Kategorien eingeteilt:

- niedriger Aufwand (unter 20.000 Euro, 3 Punkte),
- mittlerer Aufwand (20.000 bis 50.000 Euro, 2 Punkte) und
- hoher Aufwand (über 50.000 Euro, 1 Punkt).

Im letzten Schritt erfolgt die Priorisierung der Maßnahmen anhand der Gesamtpunktzahl, die sich aus der Summe der Punkte für Wirksamkeit, Umsetzungshorizont und Aufwand ergibt. Diese Punktzahl erlaubt eine vergleichbare Bewertung und Priorisierung aller Maßnahmen. Auf Basis der Punktwerte wird jede Maßnahme in eine der drei Prioritätsstufen eingeordnet:

- Hohe Priorität (9 Punkte und mehr),
- Mittlere Priorität (5 bis 9 Punkte) und

- Niedrige Priorität (bis 5 Punkte).

Diese systematische Herangehensweise ermöglicht eine nachvollziehbare und ausgewogene Planungsgrundlage für die Umsetzung der Maßnahmen im Mobilitätskonzept.

Im Ergebnis werden die Maßnahmen wie folgt priorisiert:

Priorität	Maßnahme
Hoch	01 Konzeption eines bedarfsgerechten Stadtbusangebotes
	02 Verbesserung der Verbindungen zu Umlandgemeinden
	05 Fuß- und Radverkehrskonzept
	06 Verbesserung des baulichen Zustandes bestehender Anlagen
	13 Mitfahrbänke
	14 Arbeitsgruppe Mobilität mit Unternehmensnetzwerk
Mittel	03 Beschleunigung des Busverkehrs
	04 Neugestaltung und Digitalisierung der Aushangfahrpläne an Bushaltestellen
	07 Umsetzung von Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen
	08 Bedarfsgerechter Ausbau der Radabstellanlagen
	09 Verbesserung der Querungsbedingungen an Lichtsignalanlagen für Fuß- und Radverkehr
	10 Konzeption für den ruhenden Verkehr
	11 Reduzierung der negativen Folgen des Kfz-Verkehrs
Niedrig	12 Alternative Antriebe für die kommunale Fahrzeugflotte

Tabelle 17: Liste der Maßnahmen mit Priorisierung

8.3 Monitoring

Das Monitoring stellt einen zentralen Baustein zur erfolgreichen Umsetzung und Steuerung der Maßnahmen im Mobilitätskonzept dar. Es ermöglicht der Stadtverwaltung, den Fortschritt gezielt zu verfolgen, die Wirksamkeit einzelner Maßnahmen zu bewerten und frühzeitig Anpassungsbedarfe zu erkennen. Nur durch ein kontinuierliches Monitoring kann langfristig sichergestellt werden, dass die gesetzten Ziele erreicht und Veränderungen im Mobilitätsverhalten angemessen berücksichtigt werden.

Zur Unterstützung der Verwaltung wurde ein digitales Tool in Form einer Excel-Tabelle entwickelt, die als Steuerungsinstrument für das Maßnahmenmanagement dient. Für jede Maßnahme sind dort konkrete Aufgaben hinterlegt, teils mit festgelegten Fälligkeiten. Darüber hinaus wurden – wo möglich – Vorschläge zur Überprüfung der Zielerreichung integriert, um die Erfolgskontrolle zu erleichtern.

Für das Monitoring des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung wird eine regelmäßige Teilnahme an der turnusmäßig alle fünf Jahre stattfindenden Mobilitätsbefragung "System repräsentativer

Verkehrsbefragungen" (SrV) der TU Dresden empfohlen. Während Königs Wusterhausen im Jahr 2018 teilgenommen hat, wurde der Durchgang im Jahr 2023 ausgelassen. Eine Teilnahme am voraussichtlich 2028 stattfindenden SrV-Durchgang würde aktuelle Daten zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung liefern und damit eine fundierte Basis zur Bewertung der Zielerreichung sowie zur Identifikation von Trends und Handlungsbedarfen bieten. Hierfür sollte die Stadt frühzeitig Kontakt mit der TU Dresden aufnehmen.

9 Zusammenfassung

Das Mobilitätskonzept 2030 für die Stadt Königs Wusterhausen bildet die strategische Grundlage für eine nachhaltige, sichere und umweltfreundliche Mobilitätsentwicklung im gesamten Stadtgebiet mit in den acht Ortsteilen Diepensee, Königs Wusterhausen, Kablow, Niederlehme, Senzig, Wernsdorf, Zeesen und Zernsdorf. Ziel ist es, die Weichen für ein Verkehrssystem zu stellen, das den Umweltverbund stärkt, den motorisierten Individualverkehr reduziert und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger nachhaltig verbessert. Angesichts eines anhaltenden Bevölkerungswachstums, der infrastrukturellen Herausforderungen sowie einer insgesamt steigenden Verkehrsbelastung wird die Notwendigkeit deutlich, die bestehenden Strukturen umfassend weiterzuentwickeln und zukunftsfähig auszurichten.

Im Rahmen des breit angelegten Beteiligungsprozesses wurden zahlreiche Formate durchgeführt: ein Lenkungskreis mit Vertretern der Stadt und relevanter Institutionen, zwei öffentliche Workshops sowie eine Online-Befragung mit fast 600 Teilnehmenden. Die Ergebnisse zeigen ein klares Meinungsbild: Die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich eine stärkere Förderung des Umweltverbundes, bessere Bedingungen für den Radverkehr, eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Zentrum sowie Maßnahmen zur Lärminderung und Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die umfassende Sachstandsanalyse bildet das Fundament des Mobilitätskonzeptes 2030 für die Stadt Königs Wusterhausen. Diese zeigt, dass der motorisierte Individualverkehr derzeit mit 55 Prozent den größten Anteil am Modal Split ausmacht, während Radverkehr, Fußverkehr und öffentlicher Verkehr jeweils schwächere Anteile aufweisen. Besonders der Binnenverkehr innerhalb der Stadt bietet erhebliches Potenzial zur Stärkung des Umweltverbundes, da hier viele Wege auf kurzen Distanzen zurückgelegt werden.

Im Bereich des ruhenden Verkehrs wird deutlich, dass insbesondere im Umfeld des Bahnhofs Königs Wusterhausen ein erheblicher Parkdruck besteht. Die P+R-Parkplätze sind stark ausgelastet, häufig kommt es zu unzulässigem Parken außerhalb der vorgesehenen Flächen. Dabei fehlt bislang eine gezieltere Steuerung durch Parkraumbewirtschaftung, die langfristig zur Entlastung beitragen könnte. Für den Radverkehr wird ein relativ dichtes Netz festgestellt, das jedoch qualitativ erhebliche Mängel aufweist. Besonders problematisch ist die weit verbreitete Mitnutzung von Gehwegen durch Radfahrende („Rad frei“-Regelungen), was regelmäßig zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern führt. Viele Radverkehrsanlagen sind zu schmal oder entsprechen nicht den geltenden Mindeststandards. Im Bereich des Fußverkehrs wiederum sind die innerstädtischen Wege gut ausgebaut und die Wegebeziehungen günstig, während in den Ortsteilen am Stadtrand oft wichtige Verbindungen fehlen oder Gehwege nicht barrierefrei gestaltet sind. Auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs gibt es Handlungsbedarf: Während Königs Wusterhausen über eine sehr gute Bahnanbindung nach Berlin verfügt, ist das innerstädtische Busangebot lückenhaft und wenig attraktiv. Es fehlen Direktverbindungen zwischen den Ortsteilen, die Taktung ist in den Nebenverkehrszeiten unzureichend und die Anbindung an den Schienenverkehr ist nicht optimal aufeinander abgestimmt. Dies spiegelt sich auch in der geringen Nutzung des ÖPNV im Binnenverkehr wider, der nur einen Anteil von etwa 2 Prozent am Modal Split erreicht.

Die Prognose bis 2030 geht von einem Wachstum der Bevölkerung auf etwa 42.000 bis 48.000 Einwohner aus, was eine Zunahme des Verkehrs um etwa ein Fünftel erwarten lässt. Besonders hohe Verkehrszuwächse werden in den Ortsteilen Niederlehme und Zernsdorf erwartet. Gleichzeitig wird sich die Nutzung des ÖPNV im Pendelverkehr steigern, was insbesondere am Bahnhof Königs Wusterhausen zu einer erheblichen Erhöhung der Fahrgastzahlen führen dürfte, was wiederum den bestehenden Parkdruck weiter erhöhen wird. Auf den Hauptverkehrsstraßen wie der Karl-Liebknecht-Straße oder der B179 wird eine deutliche Mehrbelastung prognostiziert.

Basierend auf den Analyseergebnissen sowie weiteren Impulsen wurden konkrete Maßnahmen entwickelt. Neben den Erkenntnissen der Analysephase flossen Anregungen aus Öffentlichkeitsveranstaltungen, der Lenkungsrunde sowie das Leitbild und die definierten Ziele in den Prozess ein.

Im Bereich des ÖPNV zielen die Maßnahmen auf die Gestaltung eines bedarfsgerechten Stadtbusangebotes ab, das die innerstädtische Mobilität verbessern und die Anbindung an die umliegenden Gemeinden optimieren soll. Eine Beschleunigung des Busverkehrs, etwa durch Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen, sowie die Modernisierung der Fahrplanaushänge durch Digitalisierung sind ebenfalls vorgesehen.

Im Themenfeld Fuß- und Radverkehr liegt der Fokus auf einer sicheren, durchgängigen und komfortablen Infrastruktur. Bestehende Anlagen sollen hinsichtlich ihres Zustands verbessert und durch qualitative Standards für den Radverkehr aufgewertet werden. Der Ausbau von Radabstellanlagen sowie Verbesserungen an Lichtsignalanlagen zur Erhöhung der Sicherheit für Fuß- und Radverkehr ergänzen das Maßnahmenpaket.

Im Bereich Kfz-Verkehr konzentrieren sich die Maßnahmen auf eine nachhaltige Steuerung des ruhenden Verkehrs durch eine Parkraumkonzeption sowie auf die Reduzierung verkehrsbedingter Belastungen. Auch die Umstellung der kommunalen Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe wird angestrebt. Weitere Maßnahmen umfassen die Unterstützung der bestehenden Initiative der Mitfahrbänke sowie die Initiierung einer Arbeitsgruppe Mobilität.

Das Mobilitätskonzept 2030 versteht sich nicht als statisches Dokument, sondern als dynamischer Handlungsrahmen. Ein kontinuierliches Monitoring und eine regelmäßige Fortschreibung sind entscheidende Elemente zur Sicherstellung der Zielerreichung. Dabei orientiert sich das Konzept an übergeordneten Leitbildern wie den Klimazielen des Landes Brandenburg und einer konsequenten Förderung des Umweltverbundes, der bis 2030 einen Modal-Split-Anteil von 60 Prozent erreichen soll.

Für die Umsetzung wird eine enge Zusammenarbeit zwischen der Stadt Königs Wusterhausen, dem Landkreis, den Landesbehörden und privaten Akteuren erforderlich sein. Ebenso wird die Fortführung der aktiven Bürgerbeteiligung empfohlen, um Transparenz, Akzeptanz und Identifikation mit den geplanten Maßnahmen langfristig zu sichern. Auf diese Weise kann Königs Wusterhausen die Herausforderungen der Zukunft erfolgreich bewältigen und sich zu einer nachhaltigen, lebenswerten und zukunftsfähigen Mobilitätsstadt entwickeln.

Literaturverzeichnis

- [1] Stadt Königs Wusterhausen, „Stadt entdecken“. Zugriffen: 10. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.koenigs-wusterhausen.de/stadt-entdecken>
- [2] FIRU mbH und bulwiengesa AG, „Innenstadtentwicklungskonzept Königs Wusterhausen 2030“. 2014. [Online]. Verfügbar unter: https://cdn0.scrvt.com/d19207df10fc2c2113c58b2103007ce0/0a80168f791079f3/0b028cd72c12/Innenstadtentwicklungskonzept-_2030.pdf
- [3] LK Argus GmbH, „Verkehrskonzept Stadtzentrum der Stadt Königs Wusterhausen Ein Konzept im Rahmen des ExWoSt Forschungsfeldes ‚Innovationen für Innenstädte‘ - Abschlussbericht“. 2014. [Online]. Verfügbar unter: https://cdn0.scrvt.com/d19207df10fc2c2113c58b2103007ce0/9035d5f92faa0bbf/d3eb74a34130/Abschlussbericht_IStVK_-2014.pdf
- [4] orange edge, „Klimaschutzteilkonzept Mobilität - Stadt Königs Wusterhausen - Endbericht“. 2016. [Online]. Verfügbar unter: <https://cdn0.scrvt.com/d19207df10fc2c2113c58b2103007ce0/58be0ec48da8cd3e/bcf481a72fae/Klimaschutzteilkonzept-Endbericht.pdf>
- [5] complan Kommunalberatung, „Stadt Königs Wusterhausen 2040 - Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK)“. 2017. [Online]. Verfügbar unter: https://cdn0.scrvt.com/d19207df10fc2c2113c58b2103007ce0/4f5a428087e9b8b1/1413534dfcec/170914_KW_INSEK_Bericht.pdf
- [6] SPV Spreeplan Verkehr GmbH und Jahn, Mack & Partner, architektur und stadtplanung, „Grundlagenermittlung Verkehr Flughafenregion BER - Abschlussbericht“. 2019. [Online]. Verfügbar unter: https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/8bb9f9a3f80aa77b39a2287cc1545b2c194355/2019_08_grundlagenermittlung_verkehr_-_kag_ber_bericht_endfassung_1.pdf
- [7] PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG, „Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV des Landkreises Dahme-Spreewald ab 2021“. 2020. [Online]. Verfügbar unter: https://www.dahme-spreewald.info/media_fast/595/NVP-LDS_Beschl_Textteil_2020-12-16.pdf
- [8] IGS Ingenieurgesellschaft STOLZ GmbH, „Radverkehrskonzept 2030 für den Landkreis Dahme-Spreewald“. 2021. [Online]. Verfügbar unter: https://www.dahme-spreewald.info/media_fast/595/Radverkehrskonzept2030.pdf
- [9] team red Deutschland GmbH und IGS Ingenieurgesellschaft STOLZ GmbH, „Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Berlin – BER – Königs Wusterhausen“. 2021. [Online]. Verfügbar unter: https://www.dahme-spreewald.info/media_fast/595/2021-06-23_KT2019_TOP_6.5-oeff_Beschlussvorlage_2021-059.pdf
- [10] Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL), „Landesnahverkehrsplan 2023-2027“. 2023. [Online]. Verfügbar unter: https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/2023-12-29_LNVP_2023-2027_final_barrierefrei.pdf
- [11] HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH, „Lärmaktionsplanung (3. Stufe) - Stadt Königs Wusterhausen“. 2023.
- [12] Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL), „Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg“. 2023. [Online]. Verfügbar unter: <https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Mobilitaetsstrategie-Brandenburg-2030.pdf>
- [13] Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL), „Radverkehrsstrategie 2030 des Landes Brandenburg“. 2023. [Online]. Verfügbar unter:

- <https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Radverkehrsstrategie%202030%20des%20Landes%20Brandenburg.pdf>
- [14] Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, „Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)“. 2019. [Online]. Verfügbar unter: https://gl.berlin-brandenburg.de/wp-content/uploads/lep_hr_nichtamtliche_arbeitsfassung_text.pdf
 - [15] Landesamt für Bauen und Verkehr, Hrsg., „Bevölkerungsvorausschätzung 2020 bis 2030 - Ämter, Verbandsgemeinden und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg“. 2021. [Online]. Verfügbar unter: https://lbv.brandenburg.de/download/Raumbeobachtung/Bevoelkerungsvorausschaetzung_2020-2030.pdf
 - [16] Planungsgruppe WERKSTADT, „Infrastrukturkonzept für den Zeitraum bis 2035 - Königs Wusterhausen“. 2023.
 - [17] Bertelsmann Stiftung, „Königs Wusterhausen - Wegweiser Kommune“. Zugegriffen: 10. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.wegweiser-kommune.de/kommunen/koenigs-wusterhausen>
 - [18] Statistische Ämter des Bundes und der Länder, „Regionaldatenbank Deutschland“. Zugegriffen: 12. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.regionalstatistik.de/gene-sis/online/logon>
 - [19] Statistische Ämter des Bundes und der Länder, „Pendleratlas Deutschland - Statistische Ämter der Länder“. Zugegriffen: 10. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://pendleratlas.statistikportal.de/>
 - [20] TU Dresden Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, „SrV 2018 — Mobilität in Städten – SrV — TU Dresden“, TU Dresden. Zugegriffen: 12. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/srv-2018/startseite?set_language=de
 - [21] Kraftfahrt-Bundesamt, „Kraftfahrt-Bundesamt - Produkte der Statistik - Bestand nach Zulassungsbezirken (FZ 1)“. Zugegriffen: 10. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz1_b_uebersicht.html
 - [22] VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, „Linie RE2 ab 11.12.2022: Nauen <> Berlin <> Lübbenau <> Cottbus“. Zugegriffen: 10. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.vbb.de/fahrinformation/zug-um-zug-mehr-schiene/re2/>
 - [23] VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, „Linie RE7 ab 11.12.2022: Dessau <> Michendorf <> Berlin <> Lübbenau <> Senftenberg“. Zugegriffen: 10. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.vbb.de/fahrinformation/zug-um-zug-mehr-schiene/re7/>
 - [24] VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, „Linie RB22 ab 11.12.2022: Königs Wusterhausen <> Flughafen BER <> Potsdam“. Zugegriffen: 10. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.vbb.de/fahrinformation/zug-um-zug-mehr-schiene/rb22/>
 - [25] Niederbarnimer Eisenbahn AG / NEB Betriebsgesellschaft mbH, „RB36“, NEB - Die Niederbarnimer Eisenbahn. Zugegriffen: 10. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.neb.de/rb36/>
 - [26] Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald GmbH, „Fahrpläne im Landkreis Dahme-Spreewald - RVS“. Zugegriffen: 10. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.rvs-lds.de/fahrplan.html>
 - [27] Stadt Königs Wusterhausen, „Geoportal Stadt Königs Wusterhausen“. Zugegriffen: 10. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.geoportal-koenigs-wusterhausen.de/viewer2.php>
 - [28] Landkreis Dahme-Spreewald, „Geoportal & Karten - Landkreis Dahme Spreewald“. Zugegriffen: 10. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.dahme-spreewald.info/de/buergerservice/geoportal-karten/>

- [29] Landkreis Dahme-Spreewald, „Radverkehr - Landkreis Dahme Spreewald“. Zugegriffen: 10. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.dahme-spreewald.info/de/themen/verkehr-und-mobilitaet2/radverkehr/>
- [30] T. Zander, „Allgemeine Informaionen - Interkommunaler Radweg - Eichwalde – Zeuthen – Wildau – Königs Wusterhausen“. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.wildau.de/Interkommunaler-Radweg-pdf-1236861.pdf>
- [31] G. Tepper, „Bericht zur 1. Ortsbegehung am 27.10.2023 der AWO Wildau GmbH - Barrieren-Check für einen Beitrag zur inklusiven Gestaltung der Stadt Königs Wusterhausen“. 2023.
- [32] G. Tepper, „Bericht zur 2. Ortsbegehung der AWO Wildau GmbH - Barrieren-Check für einen Beitrag zur inklusiven Gestaltung der Stadt Königs Wusterhausen“. 2024.
- [33] Stadt Königs Wusterhausen, „Gebührenordnung zum Erheben von Parkgebühren auf öffentlichen Straßen und Plätzen der Stadt Königs Wusterhausen - Parkgebührenordnung“. 2007.
- [34] Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, „ELWIS - Anlage 1“. Zugegriffen: 10. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.elwis.de/DE/Schifffahrtsrecht/Allgemeine-Informationen/WaStrG/Anlagen/Anlage-1/Anlage-1-node.html>
- [35] LUTRA GmbH, „GVZ Schönefelder Kreuz | Hafen Königs Wusterhausen“. Zugegriffen: 10. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.hafenkw.de/>
- [36] AlphaLink, „Solarfähre für den Personentransport Wildau - Niederlehme (WiNi) - Ein Entwicklungsprojekts basierend auf den aktuellen Vorarbeiten“. 2023.
- [37] J. Gerlach, D. Bosserhoff, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, und Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hrsg., *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung: RIN*, Ausgabe 2008. in FGSV, no. 121. Köln: FGSV-Verl, 2009.
- [38] VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, „VBB Erreichbarkeit-Suche“. Zugegriffen: 28. Februar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.vbb.de/vbb-erreichbarkeit-suche/>
- [39] Statistische Ämter des Bundes und der Länder, „Unfallatlas | Kartenanwendung“. Zugegriffen: 10. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://unfallatlas.statistikportal.de/>
- [40] Stadt Königs Wusterhausen, „Tage der Sichtbarkeit“. Zugegriffen: 10. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.koenigs-wusterhausen.de/tage-der-sichtbarkeit-53d1b610258fe48f>
- [41] Stadt Königs Wusterhausen, „Schulwegsicherheit“. Zugegriffen: 10. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.koenigs-wusterhausen.de/schulwegsicherheit-a8569b60a1f61226>
- [42] Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, „Verkehrsstärkenkarte“. Zugegriffen: 10. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.ls.brandenburg.de/ls/de/verwalten/karten/verkehrsstaerkenkarte/#>
- [43] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hrsg., *Empfehlungen für Verkehrserhebungen: EVE*, Ausg. 2012. in FGSV R2, Regelwerke, no. 125. Köln: FGSV-Verl, 2012.
- [44] LK Argus GmbH, „B-Plan ‚Quartier am Möllenzugsee‘ der Stadt Königs Wusterhausen - Verkehrsuntersuchung“.
- [45] Stadt Königs Wusterhausen, „Parkgebühren“. Zugegriffen: 10. Januar 2024. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.koenigs-wusterhausen.de/parkgebuehren-6a7d6ee0c3c5aed0>

Anlagen

Anlage 1.1 Sachstandsanalyse vorhandene Planunterlagen

	Innenstadtentwicklungskonzept Königs Wusterhausen 2030
Veröffentlichungsjahr	2014
Geltungsbereich - räumlich	Innenstadt Königs Wusterhausen
Geltungsbereich – thematisch	Städtebau/Stadtentwicklung
Ebene der Planung	Strategisch
Detailgrad	Mittel
Ziele	Stärkung der Innenstadt als Wirtschaftsstandort und kompaktes, lebendiges Zentrum
Maßnahmen	. Kompaktieren statt Erweitern . Umnutzung von Flächen . Wegebeziehungen durch Ringstruktur schaffen . Innenstadt als Wohnstandort ausbauen . Aktivierung innerstädtischer Potentialflächen
Umsetzungsstand/Zielerreichung	Ausbau innerstädtischer Flächen zu Teilen vollzogen
Umsetzungshemmnisse	
Kommentar (Wechselwirkungen, Abhängigkeiten)	

Tabelle 18: Steckbrief Innenstadtentwicklungskonzept Königs Wusterhausen 2030

	Verkehrskonzept Stadtzentrum der Stadt Königs Wusterhausen
Veröffentlichungsjahr	2014
Geltungsbereich - räumlich	Innenstadt Königs Wusterhausen
Geltungsbereich – thematisch	Verkehrsplanung
Ebene der Planung	Strategisch
Detailgrad	Mittel bis hoch
Ziele	. Steuerung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung der Innenstadt . Stadt der kurzen Wege . Unabhängigkeit vom Auto . Sicherstellung der Versorgung der alternden Bevölkerung

	Verkehrskonzept Stadtzentrum der Stadt Königs Wusterhausen
Maßnahmen	. Bau eines Parkhauses . Überarbeitung des Kfz-Netzes . Neue ÖV-Haltestellen . Netzkonzept für Fußgänger . Verschiedene Vertiefungsbereiche
Umsetzungsstand/Zielerreichung	Fußgängerbrücke umgesetzt
Umsetzungshemmnisse	
Kommentar (Wechselwirkungen, Abhängigkeiten)	In Zusammenhang mit IEK verfasst

Tabelle 19: Steckbrief Verkehrskonzept Stadtzentrum der Stadt Königs Wusterhausen

	Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Stadt Königs Wusterhausen
Veröffentlichungsjahr	2016
Geltungsbereich - räumlich	Gesamtes Stadtgebiet
Geltungsbereich – thematisch	Klimaschutz und Mobilität
Ebene der Planung	Strategisch
Detailgrad	Gering
Ziele	. Verringerung der verkehrsbedingten CO2-Emissionen . Förderung klimafreundlicher Mobilität
Maßnahmen	. Infrastruktur (u.a. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Erhöhung des S-Bahntakts, Erarbeitung eines Radwegkonzeptes, Shared Space im Bahnhofsumfeld, Einrichtung von Mobilpunkten, ...) . Management (Mobilitätsmanagement, Informationsmanagement) . Mobilitätskultur (Öffentlichkeitsarbeit, Gestaltung)
Umsetzungsstand/Zielerreichung	Maßnahmen größtenteils umgesetzt
Umsetzungshemmnisse	
Kommentar (Wechselwirkungen, Abhängigkeiten)	

Tabelle 20: Steckbrief Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Stadt Königs Wusterhausen

	Regionaler Wachstumskern (RWK) Schönefelder Kreuz – Statusbericht 2017, 2018
Veröffentlichungsjahr	2017, 2018

	Regionaler Wachstumskern (RWK) Schönefelder Kreuz – Statusbericht 2017, 2018
Geltungsbereich - räumlich	RWK-Kommunen
Geltungsbereich - thematisch	Regionalplanung
Ebene der Planung	Strategisch
Detailgrad	Gering bis mittel
Ziele	Strategische Entwicklung und Anpassung wegen u.a. Flughafeneröffnung . Vernetzung und Stärkung der Umlandkooperation . Anpassung der Verkehrsinfrastruktur . Standortmarketing . Fachkräftesicherung
Maßnahmen	. Ausbau der Bergstraße . Nachhaltige Mobilität: Errichtung eines Fahrradparkhauses am Bahnhof Königs Wusterhausen . L401, Ausbau Ortsdurchfahrt Wildau - Königs Wusterhausen . LUTRA Renewable – Energies Kompetenzzentrum für Mobilität und Energie . Funkerberg zum „Innovations-Hub“
Umsetzungsstand/Zielerreichung	Beschluss des INSEK in Königs Wusterhausen
Umsetzungshemmnisse	
Kommentar (Wechselwirkungen, Abhängigkeiten)	

Tabelle 21: Steckbrief Regionaler Wachstumskern (RWK) Schönefelder Kreuz – Statusbericht 2017, 2018

	Stadt Königs Wusterhausen 2040 - Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK)
Veröffentlichungsjahr	2017
Geltungsbereich - räumlich	Gesamtes Stadtgebiet
Geltungsbereich - thematisch	Städtebau/Stadtentwicklung
Ebene der Planung	Strategisch
Detailgrad	Mittel bis hoch
Ziele	. Innenstadt stärken . Vielfältiges und attraktives Wohnen . Soziale Infrastruktur qualifizieren . Attraktives und lebenswertes Königs Wusterhausen

	Stadt Königs Wusterhausen 2040 - Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK)
	- Nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität - Wirtschaftsstandort weiterentwickeln - Stadt und Region - Kooperation und Vernetzung
Maßnahmen	Umfangreiche Maßnahmen zu allen Zielfeldern
Umsetzungsstand/Zielerreichung	
Umsetzungshemmnisse	
Kommentar (Wechselwirkungen, Abhängigkeiten)	

Tabelle 22: Steckbrief Stadt Königs Wusterhausen 2040 - Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK)

	Grundlagenermittlung Verkehr Flughafenregion BER – Abschlussbericht
Veröffentlichungsjahr	2019
Geltungsbereich - räumlich	Flughafenregion Berlin-Brandenburg
Geltungsbereich – thematisch	Verkehrsplanung
Ebene der Planung	Strategisch
Detailgrad	Mittel
Ziele	Prognose der Verkehrsnachfrage für 2020, 2025, 2030
Maßnahmen	- Verkehrslenkende Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrslast im Straßenverkehr - Kapazitätserhöhungen der bestehenden Infrastruktur - Detailüberprüfung der Signalisierung an den Knotenpunkten - Frühzeitige Routenempfehlung für Pkw-Nutzer über Auslastungssituation und Ausweichrouten zum BER - Schaffung der geplanten Infrastrukturen im Bereich Schönefeld
Umsetzungsstand/Zielerreichung	
Umsetzungshemmnisse	
Kommentar (Wechselwirkungen, Abhängigkeiten)	

Tabelle 23: Steckbrief Grundlagenermittlung Verkehr Flughafenregion BER – Abschlussbericht

	Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV des Landkreises Dahme-Spreewald ab 2021
Veröffentlichungsjahr	2020

	Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV des Landkreises Dahme-Spreewald ab 2021
Geltungsbereich - räumlich	Landkreis Dahme-Spreewald
Geltungsbereich - thematisch	ÖV-Planung
Ebene der Planung	Strategisch
Detailgrad	Mittel bis hoch
Ziele	Planung des ÖPNV
Maßnahmen	Fahrpläne und Takte für den ÖPNV
Umsetzungsstand/Zielerreichung	
Umsetzungshemmnisse	
Kommentar (Wechselwirkungen, Abhängigkeiten)	

Tabelle 24: Steckbrief Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV des Landkreises Dahme-Spreewald ab 2021

	Radverkehrskonzept 2030 für den Landkreis Dahme-Spreewald
Veröffentlichungsjahr	2021
Geltungsbereich - räumlich	Landkreis Dahme-Spreewald
Geltungsbereich - thematisch	Verkehrsplanung
Ebene der Planung	Strategisch
Detailgrad	Mittel
Ziele	. Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende . Schaffung eines lückenlosen Radverkehrsnetzes . Argumentationshilfe für Kommunen für Bau von Radwegen schaffen
Maßnahmen	. Getrennter Geh- und Radweg im Einrichtungsverkehr beidseitig . Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr . Straßenbegleitender Ausbau . Ausbau gemäß der Empfehlung in Haupt- und Nebenrouten . Fußgängeranteil prüfen . Mischverkehr/Fahrradstraße . Oberflächenqualität und Breite prüfen
Umsetzungsstand/Zielerreichung	
Umsetzungshemmnisse	Flächenkonflikte

	Radverkehrskonzept 2030 für den Landkreis Dahme-Spreewald
Kommentar (Wechselwirkungen, Abhängigkeiten)	

Tabelle 25: Steckbrief Radverkehrskonzept 2030 für den Landkreis Dahme-Spreewald

	Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Berlin – BER – Königs Wusterhausen
Veröffentlichungsjahr	2021
Geltungsbereich - räumlich	Landkreis Dahme-Spreewald (Korridor zwischen BER und S-Bahnhof Königs Wusterhausen)
Geltungsbereich - thematisch	Verkehrs-/Mobilitätsplanung
Ebene der Planung	Strategisch/Umsetzung
Detailgrad	Hoch
Ziele	- Stärkung des Radverkehrs im Zusammenhang mit dem Flughafen BER - Schaffung hochqualitativer Radverkehrsinfrastruktur
Maßnahmen	- Vorschlag von drei Trassen für Radschnellwegeverbindung - Inkl. Führungsformen, Knotenpunktgestaltungen und Variantenvergleich
Umsetzungsstand/Zielerreichung	Bau ist beschlossen, Umsetzung wird vorbereitet
Umsetzungshemmnisse	
Kommentar (Wechselwirkungen, Abhängigkeiten)	

Tabelle 26: Steckbrief Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Berlin – BER – Königs Wusterhausen

	Landesnahverkehrsplan 2023-2027
Veröffentlichungsjahr	2022
Geltungsbereich - räumlich	Land Brandenburg
Geltungsbereich - thematisch	ÖV-Planung
Ebene der Planung	Strategisch
Detailgrad	Mittel
Ziele	- Schaffung attraktiver Verkehrsangebote mit Bahn und Bus - Erhöhung des Umweltverbund-Anteils am Modal Split
Maßnahmen	- Berlin-Brandenburg-Takt - Perspektivnetz 2030+ inkl. Prüfung der Reaktivierung von Strecken, Elektrifizierung, weitere Infrastrukturmaßnahmen - Änderung des VBB-Tarifs

	Landesnahverkehrsplan 2023-2027
Umsetzungsstand/Zielerreichung	Fahrplanänderungen für 2023 umgesetzt Umsetzung läuft noch
Umsetzungshemmnisse	Unterfinanzierung des SPNV
Kommentar (Wechselwirkungen, Abhängigkeiten)	

Tabelle 27: Steckbrief Landesnahverkehrsplan 2023-2027

	Lärmaktionsplanung Stadt Königs Wusterhausen (3. Stufe)
Veröffentlichungsjahr	2023
Geltungsbereich - räumlich	Gesamtes Stadtgebiet
Geltungsbereich - thematisch	Lärmaktionsplanung
Ebene der Planung	Strategisch/Umsetzung
Detailgrad	Mittel bis hoch
Ziele	Entgegenwirken gegen Lärmbelastungen über zulässige Grenzwerte
Maßnahmen	- Aktive Schallschutzmaßnahmen (u.a. Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Ortsumfahrung, Rück-/Umbau von Straßen, Lenkung des Lkw-Verkehrs, Lärmschutzwände) - Passive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster)
Umsetzungsstand/Zielerreichung	- Umsetzung steht aufgrund der Aktualität des Dokumentes noch aus - Umsetzung der 2. Stufe in Teilen erfolgt: Fertigstellung der Ortsumgehung B 179, Anordnung von Tempo 30 auf ausgewählten Straßen
Umsetzungshemmnisse	
Kommentar (Wechselwirkungen, Abhängigkeiten)	

Tabelle 28: Steckbrief Lärmaktionsplanung Stadt Königs Wusterhausen (3. Stufe)

	Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg
Veröffentlichungsjahr	2023
Geltungsbereich - räumlich	Land Brandenburg
Geltungsbereich - thematisch	Verkehrs-/Mobilitätsplanung
Ebene der Planung	Strategisch
Detailgrad	Gering
Ziele	Erreichbarkeiten und eine effiziente, hochwertige, sichere, flexible, barrierefreie und bezahlbare Mobilität in allen Landesteilen zu gewährleisten

	Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg
	. Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split auf 60 Prozent bis zum Jahr 2030 sowie der Klimaneutralität 2045
Maßnahmen	
Umsetzungsstand/Zielerreichung	Umsetzung steht aufgrund der Aktualität des Dokumentes noch aus
Umsetzungshemmnisse	
Kommentar (Wechselwirkungen, Abhängigkeiten)	

Tabelle 29: Steckbrief Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg

	Radverkehrsstrategie 2030 des Landes Brandenburg
Veröffentlichungsjahr	2023
Geltungsbereich - räumlich	Land Brandenburg
Geltungsbereich - thematisch	Verkehrsplanung
Ebene der Planung	Strategisch
Detailgrad	Mittel bis hoch
Ziele	. Strukturen schaffen für den Radverkehr im Land Brandenburg . Lückenlos unterwegs im Land Brandenburg . Sicher unterwegs im Land Brandenburg . Vernetzt unterwegs mit Fahrrad und öffentlichem Verkehr im Land Brandenburg . Radverkehr schafft Mehrwert im Land Brandenburg . Radfahren im Land Brandenburg begeistert alle . Radverkehr im Land Brandenburg ist „up to date“
Maßnahmen	Umfangreiche Maßnahmen zu allen Zielfeldern
Umsetzungsstand/Zielerreichung	Umsetzung steht aufgrund der Aktualität des Dokumentes noch aus
Umsetzungshemmnisse	
Kommentar (Wechselwirkungen, Abhängigkeiten)	

Tabelle 30: Steckbrief Radverkehrsstrategie 2030 des Landes Brandenburg

	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)
Veröffentlichungsjahr	2019
Geltungsbereich - räumlich	Gesamtgebiet der Länder Berlin und Brandenburg

	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)
Geltungsbereich – thematisch	räumliche Entwicklung
Ebene der Planung	Strategisch
Detailgrad	Gering
Ziele	. Aktiver Umgang mit den Herausforderungen des Strukturwandels, die Weiterentwicklung von Logistikfunktionen . Die flächendeckende Nutzung von leistungsfähiger Informations- und Kommunikationsinfrastruktur wird vorangetrieben . Flächendeckenden Sicherung der Grundversorgung . Erstellung flächendeckendes System Zentraler Orte mit 3 Stufen . Kulturlandschaften identifizieren und entwickeln . ländlichen Räume sollen in ihrer Differenzierung bewahrt und als eigenständige, attraktive Lebens- und Wirtschaftsräume weiterentwickelt werden . Entwicklung neuer Siedlungsflächen hat die Innenentwicklung Vorrang, eine weitere Zersiedelung soll vermieden werden . bestehende Freiraum soll in seiner Multifunktionalität erhalten und entwickelt werden . Transnationale Verkehrskorridore sowie ein Basisnetz großräumiger und überregionaler Verkehrsverbindungen verankern . Klimaschutz soll bei der Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung angestrebt werden . Transnationale, regionale und interkommunale Kooperationen sollen vorangetrieben werden
Maßnahmen	
Umsetzungsstand/Zielerreichung	
Umsetzungshemmnisse	
Kommentar (Wechselwirkungen, Abhängigkeiten)	Vorgabe zur Regionalplanung

Tabelle 31: Steckbrief Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

Anlage 1.2 Tabellen

Li- nie	Name	Bedie- nungszeit (Mo-Fr, So) [Uhr]	Abfahrten pro Richtung und Tag sowie Takt		
			Mo-Fr	Sa	So
721	S Königs Wusterhausen Bhf - Zernsdorf - Kablow-Zie- gelei	5-19 9-18	12 (60 min)	6 (120 min)	6 (120 min)
722	S Königs Wusterhausen Bhf - Senzig - Bindow	5-21 8-19	17 (60 min)	7 (120 min)	7 (120 min)
723	S Königs Wusterhausen Bhf - Friedersdorf - Kolberg	6-19 12-18	7 (unregelm.)	3 (180 min)	3 (180 min)
724	S Königs Wusterhausen Bhf - Prieros - Streganz	5-18 10-19	10 (unre- gelm.)	4 (unregelm.)	4 (unregelm.)
727	S Königs Wusterhausen Bhf - Pätz - Groß Köris - Teupitz	5-20 9-20	18 (<60 min)	5 (180 min)	5 (180 min)
728	S Königs Wusterhausen Bhf - Mittenwalde - Ragow - Rangsdorf Bhf	5-20 9-21	15 (60min)	7 (120 min)	7 (120 min)
729	S Königs Wusterhausen Bhf - Krummensee - Mitten- walde - Töpchin/Kallinchen	6-19 /	14 (60 min)	6 (verkehrt nur bis Bet- tina v. Armin Str.)	6 (verkehrt nur bis Bet- tina v. Armin Str.)
730	S Königs Wusterhausen Bhf - Ragow - Mittenwalde - Zossen Bhf	5-21 9-21	20 (<60 min)	7 (120 min)	7 (120 min)
732	S Königs Wusterhausen Bhf - Gewerbegebiet Nieder- lehme	5-21 /	22 (30-60 min)	0	0
733	S Königs Wusterhausen Bhf - Wernsdorf - Berlin Schmöckwitz - S Zeuthen	4-19 7-19/9-19	17 (60 min)	7 (120 min)	6 (120 min)
735	Königs Wusterhausen - A10 Center - BER T1-2	5-20 7-19	16 (60 min)	7 (120 min)	7 (120 min)
736	Königs Wusterhausen - S Wildau - BER T1-2	4-21 8-21	18 (60 min)	8 (120 min)	8 (120 min)
737	Königs Wusterhausen - S Wildau - A10 Center	5-19 /	10 (60-120 min)	0	0
739	Stadtlinie Königs Wuster- hausen	4-23 22	21 (unre- gelm.)	1	1
N36	Mittenwalde - Königs Wusterhausen - Wildau - BER T1-2	23-4 23-7	6 (60 min)	9 (60 min)	9 (60 min)

Tabelle 32: Bedienzeiten und Abfahrten pro Tag und Richtung der Buslinien in Königs Wusterhausen

	nach von	Fahrzeit [min]							
		Königs Wuster- hausen	Diepen- see	Kablow	Nieder- lehme	Senzig	Werns- dorf	Zeesen	Zerns- dorf
Früh	Königs Wuster- hausen	X	9	12	8	7	26	8	9
Spät	Königs Wuster- hausen		10	12	8	7	23	8	9
Früh	Diepen- see	11	X	26	39	58	50	29	39
Spät	Diepen- see	11		66	44	38	59	59	41
Früh	Kablow	12	50	X	29	23	47	35	4
Spät	Kablow	12	50		33	27	48	25	3
Früh	Nieder- lehme	14	32	16	X	46	18	65	49
Spät	Nieder- lehme	9	37	16		51	15	72	13
Früh	Senzig	10	36	71	31	X	42	21	53
Spät	Senzig	9	24	66	44		59	59	41
Früh	Werns- dorf	35	54	36	22	68	X	55	71
Spät	Werns- dorf	26	54	36	17	68		60	30
Früh	Zeesen	8	33	38	28	47	40	X	50
Spät	Zeesen	7	35	42	23	17	38		25
Früh	Zerns- dorf	11	24	3	19	19	43	38	X
Spät	Zerns- dorf	10	24	3	30	24	45	45	

Tabelle 33: Fahrzeit mit ÖV zwischen den Ortsteilen in Früh- und Spätspitze

	nach von	Fahrgeschwindigkeit [km/h]							
		Königs Wuster- hausen	Diepen- see	Kablow	Nieder- lehme	Senzig	Werns- dorf	Zeesen	Zerns- dorf
Früh	Königs Wuster- hausen	X	19,3	30,5	10,5	25,7	18,5	26,3	26,7
Spät	Königs Wuster- hausen		17,4	30,5	10,5	25,7	20,9	26,3	26,7
Früh	Diepen- see	15,8	X	20,8	6,5	6,1	11,4	10,3	10,8
Spät	Diepen- see	15,8		8,2	5,7	9,3	9,7	5,1	10,2
Früh	Kablow	30,5	10,8	X	9,9	9,1	9,3	12,0	31,5
Spät	Kablow	30,5	10,8		8,7	7,8	9,1	16,8	42

	nach von	Fahrgeschwindigkeit [km/h]							
		Königs Wuster- hausen	Diepen- see	Kablow	Nieder- lehme	Senzig	Werns- dorf	Zeesen	Zerns- dorf
Früh	Nieder- lehme	6,0	7,9	18,0	X	2,7	24,0	3,8	3,3
Spät		9,3	6,8	18,0		2,5	28,9	3,4	12,5
Früh	Senzig	18,0	9,8	3,0	4,1	X	11,9	10,0	2,0
Spät		20,0	14,8	3,2	2,9		8,4	3,6	2,6
Früh	Werns- dorf	13,7	10,6	12,2	19,6	7,3	X	12,2	5,9
Spät		18,5	10,6	12,2	25,4	7,3		11,2	14,0
Früh	Zeesen	26,3	9,1	11,1	8,8	4,5	16,8	X	6,4
Spät		30,0	8,6	10,0	10,7	12,4	17,7		12,7
Früh	Zerns- dorf	21,8	17,5	42,0	8,5	5,7	9,8	8,4	X
Spät		24,0	17,5	42,0	5,4	4,5	9,3	7,1	

Tabelle 34: Fahrgeschwindigkeit mit ÖV zwischen den Ortsteilen in Früh- und Spätspitze

Tabelle 35: Verkehrsaufkommensabschätzung der Analyse und Prognose

Anlage 1.3

Karten und Abbildungen

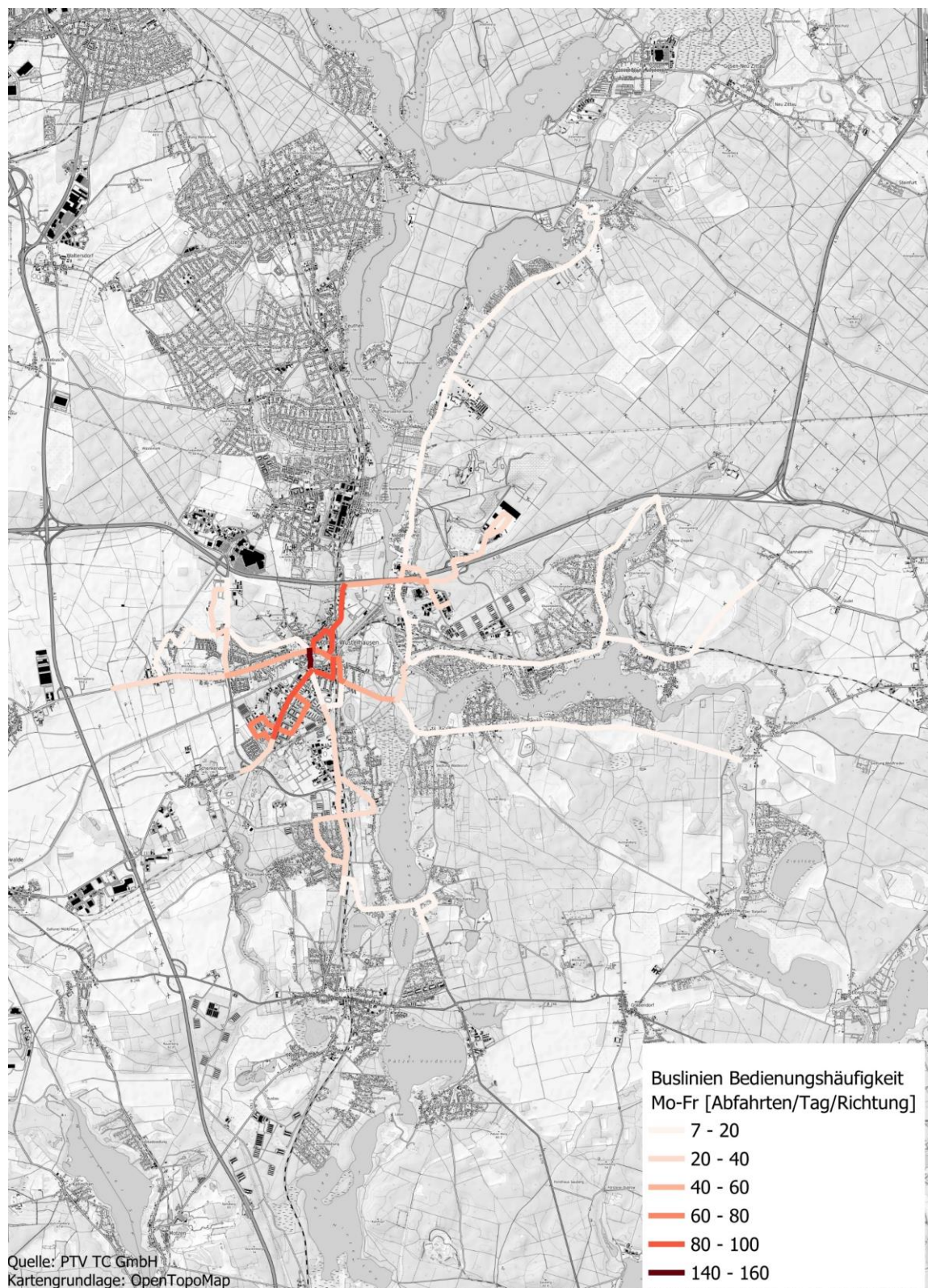


Abbildung 69: Buslinien Bedienungshäufigkeit Mo-Fr

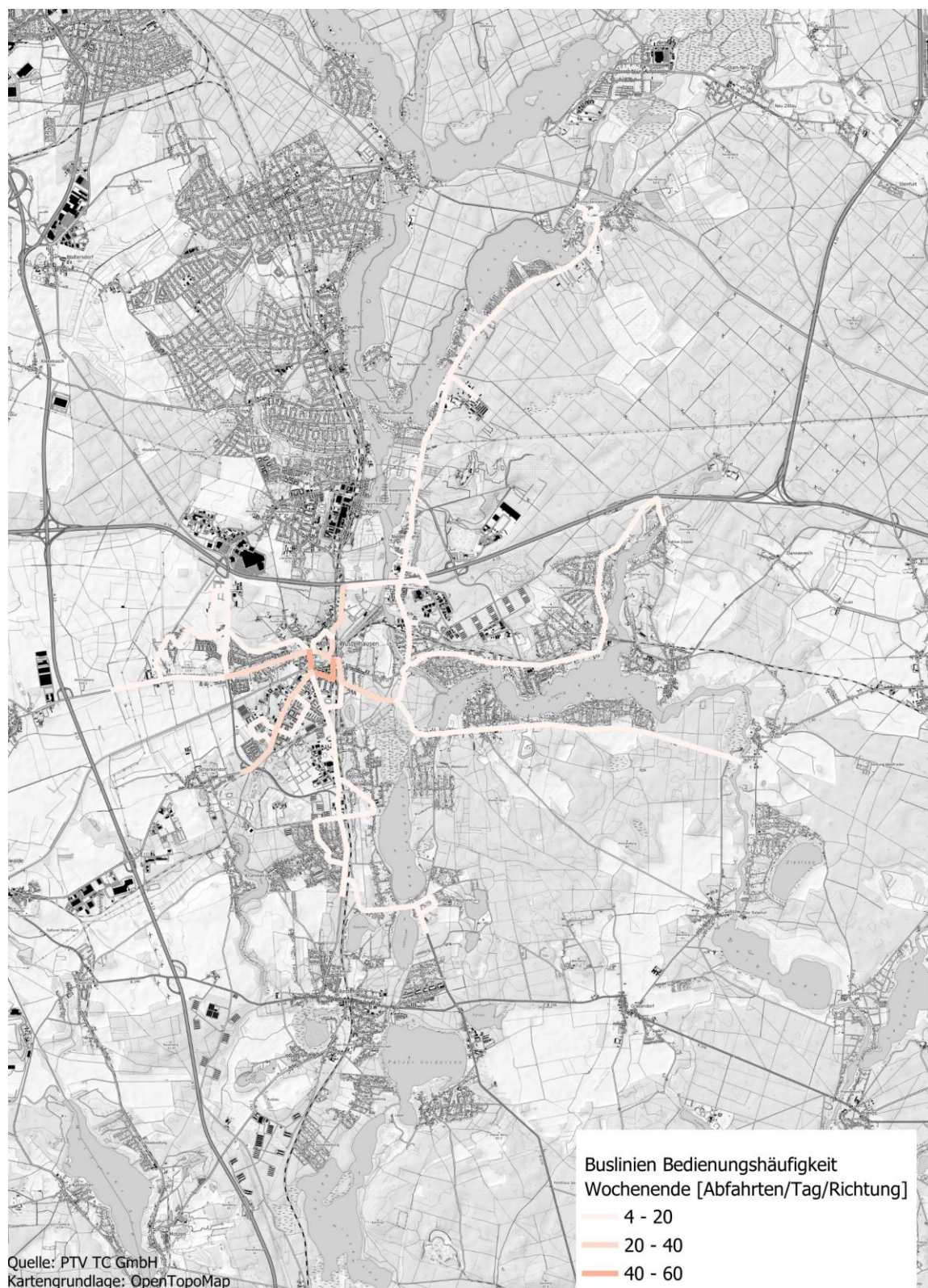


Abbildung 70: Buslinien Bedienungshäufigkeit Wochenende



Abbildung 71: Unfälle mit Fuß- und Radbeteiligung zwischen 2018 und 2022

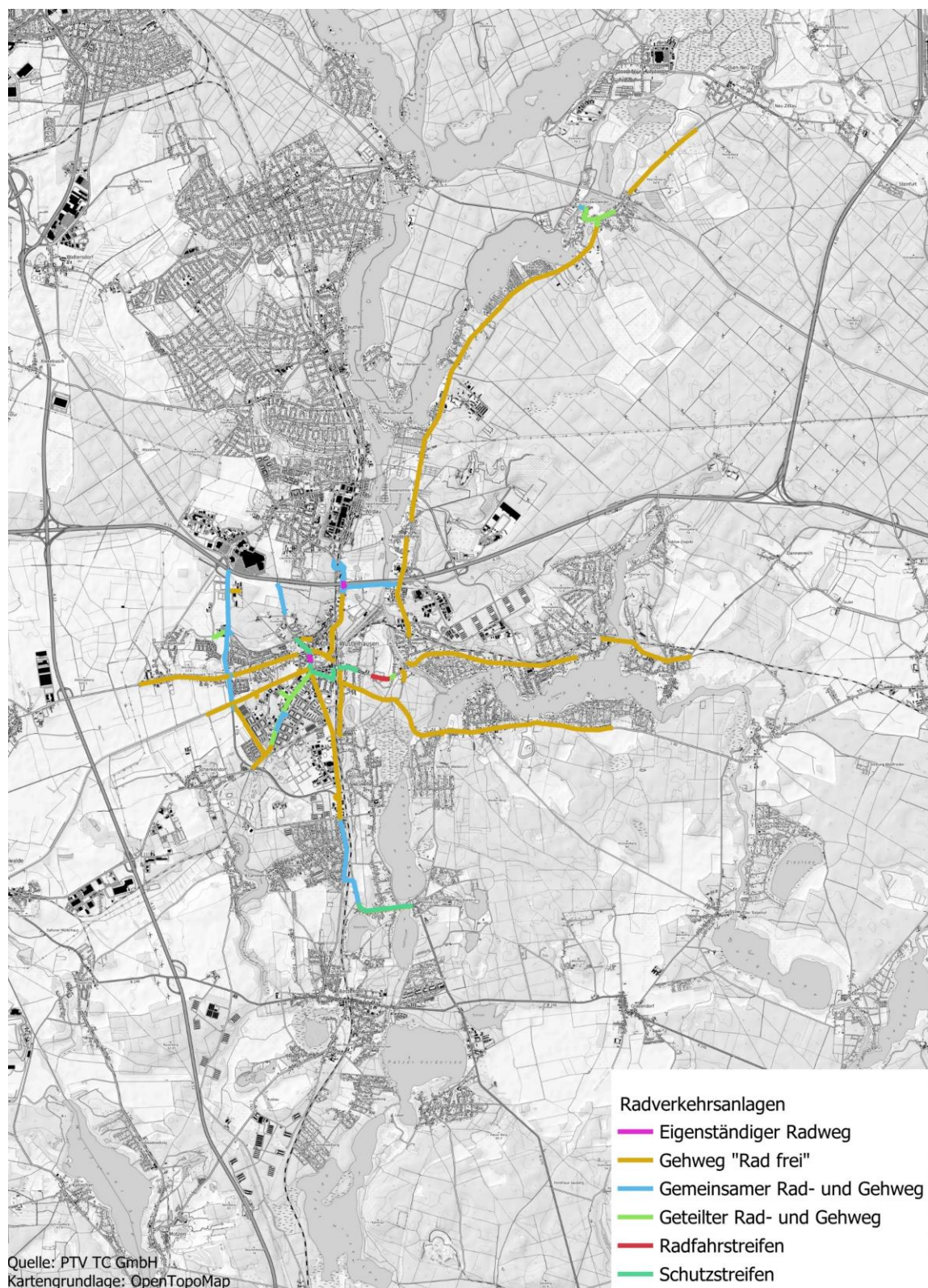


Abbildung 72: Kartierung der Radverkehrsanlagen

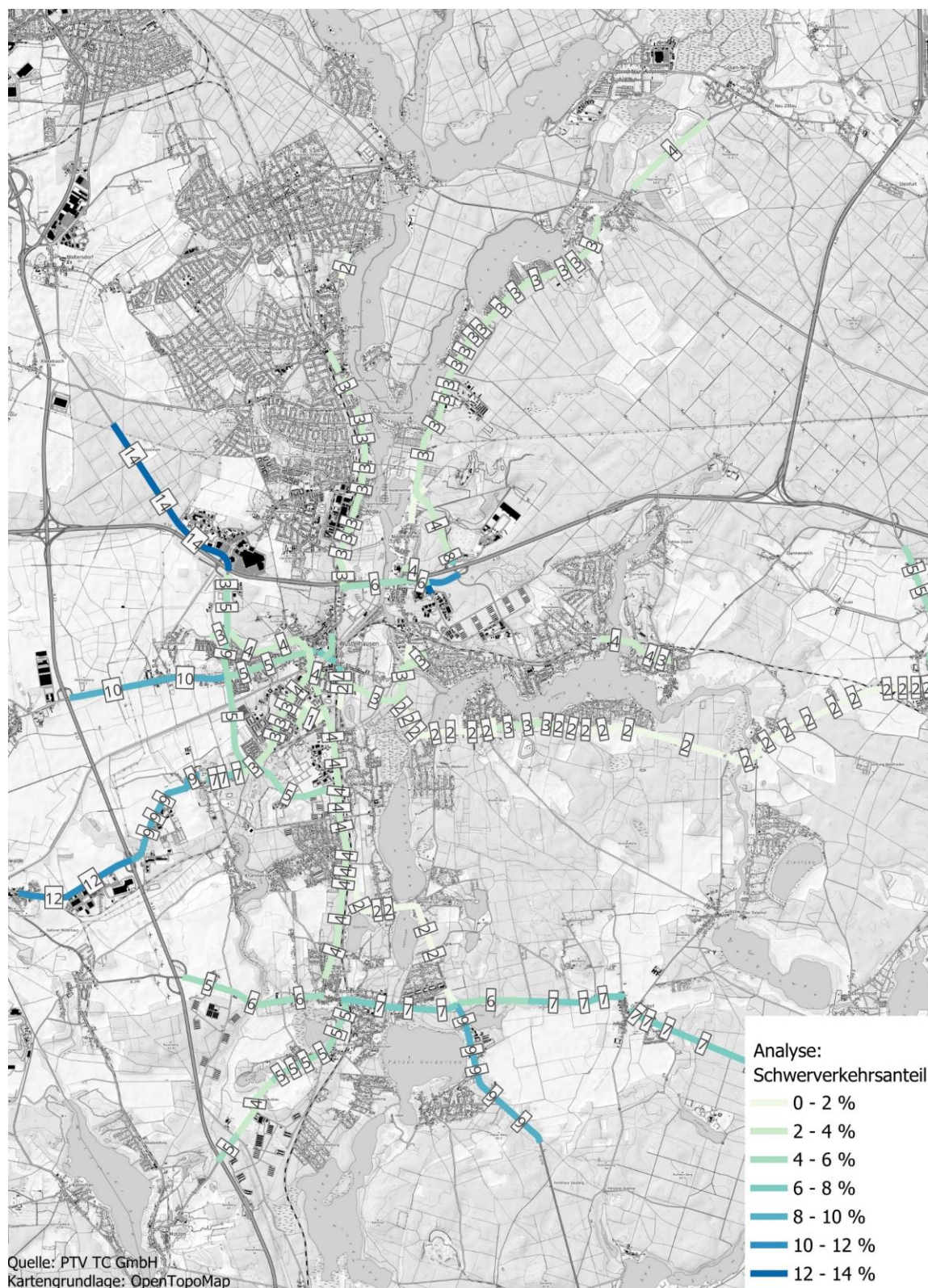


Abbildung 73: Analyse: Schwerverkehrsanteil

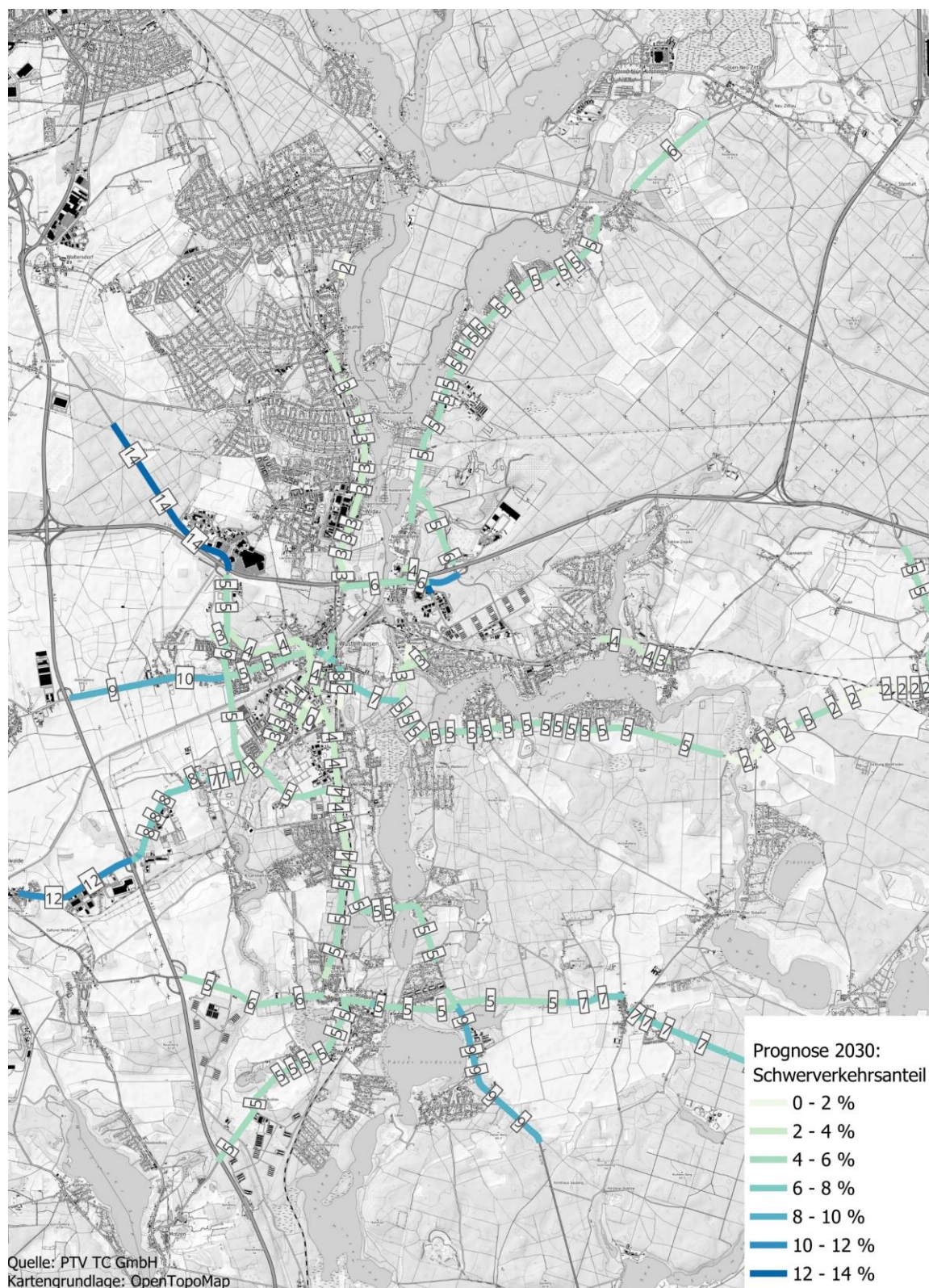


Abbildung 74: Prognose 2030: Schwerverkehrsanteil

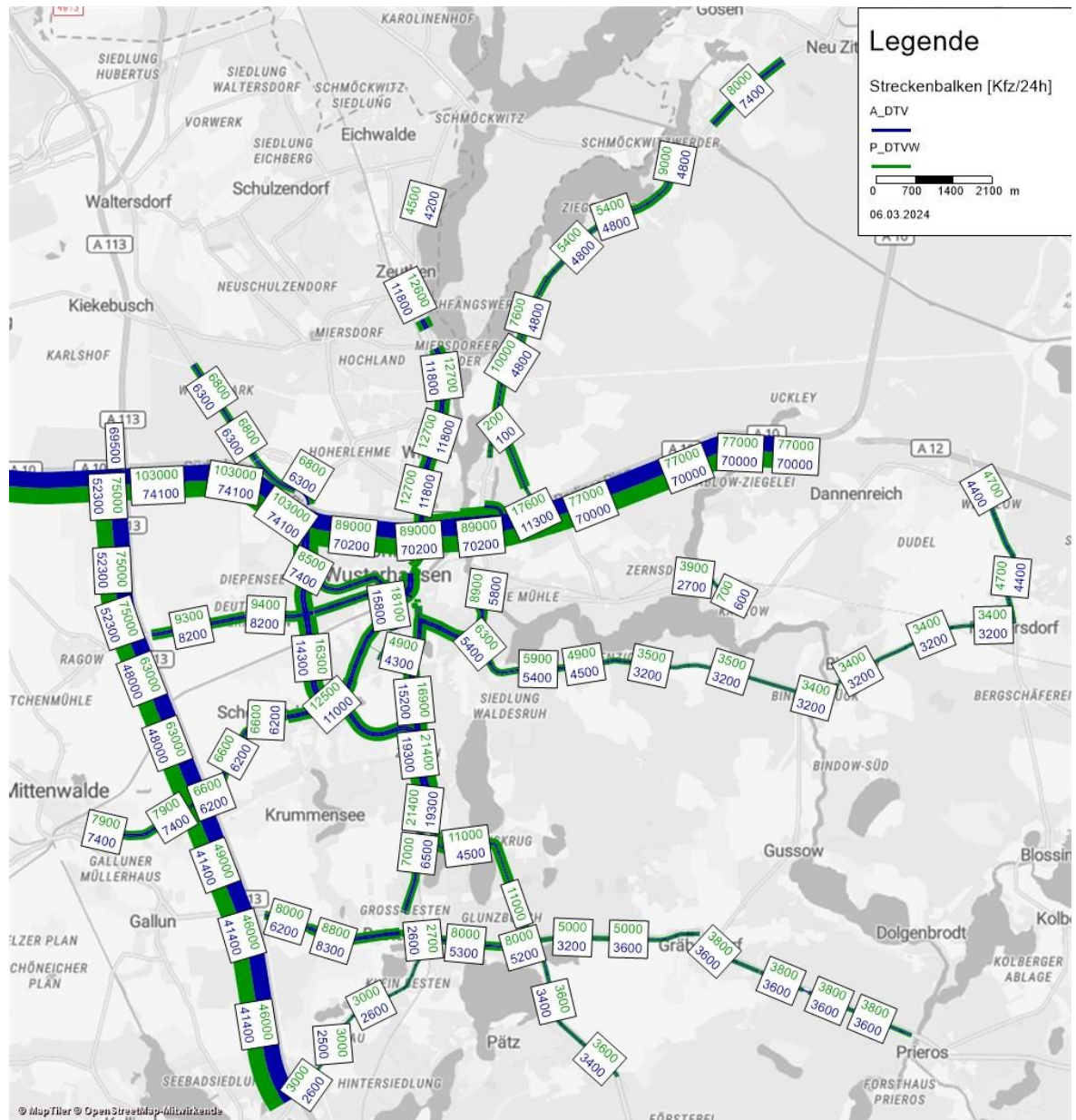


Abbildung 75: Analyse und Prognose 2030 in Kfz/24h

Abbildung 75 enthält die Verkehrsstärken in Kfz/24h. Die Analyse-Verkehrsstärken sind in blau und die Prognose-Verkehrsstärken in grün dargestellt.

Anlage 2.1

Ergebnisse Online-Beteiligung

Übersicht

- Online -Befragung vom 16.09. -14.10.2024
- 32 Fragen auf 10 Seiten
- 588 Teilnehmer (vollständig abgeschlossen)
- Teilnahmedauer:
 - Durchschnitt: 16 min 7 s
 - Median: 5 min 47 s



Dienstag, 1. Oktober 2024

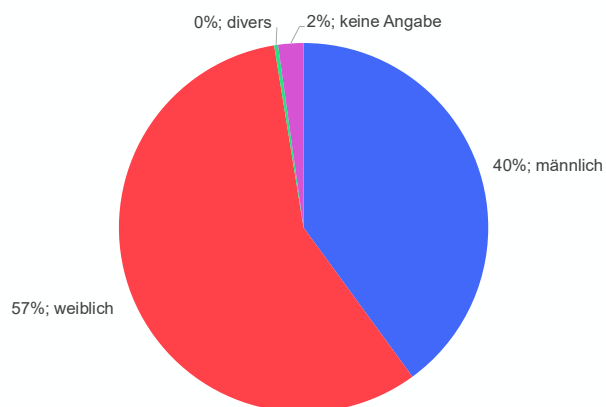
Online-Umfrage zum Thema
"Mobilität"

koenigs-wusterhausen.de

PTV GROUP

Geschlecht

Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an.

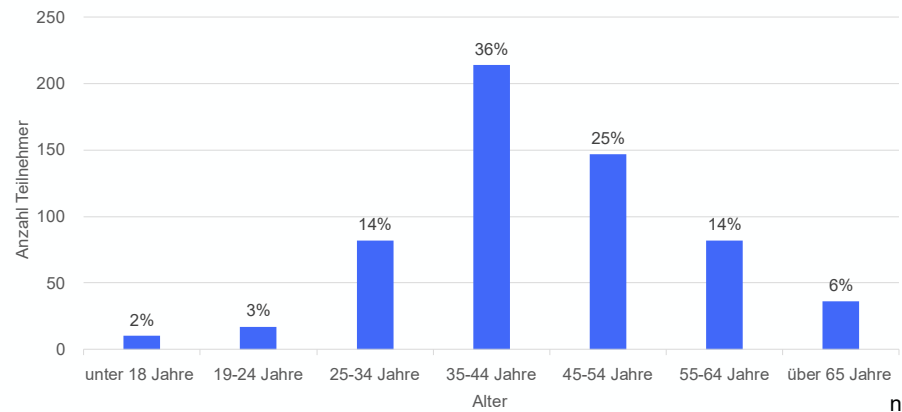


n = 588

PTV GROUP

Alter

Wie alt sind Sie?

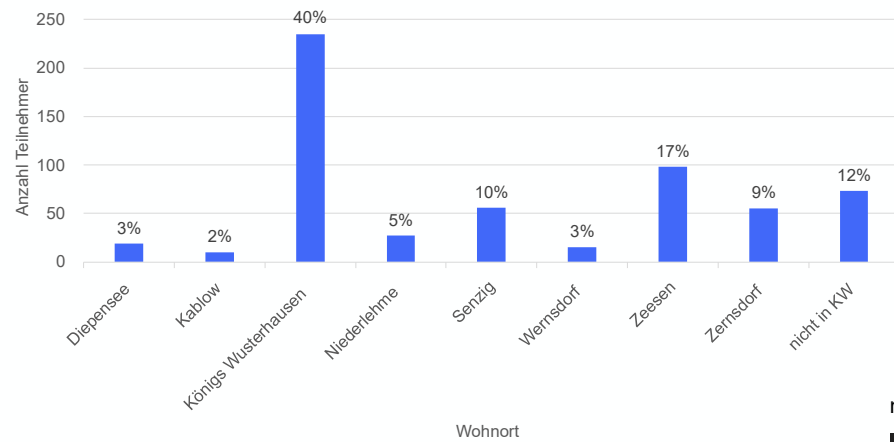


n = 588

PTV GROUP

Verteilung Ortsteile

In welchem Ortsteil von Königs Wusterhausen wohnen Sie?

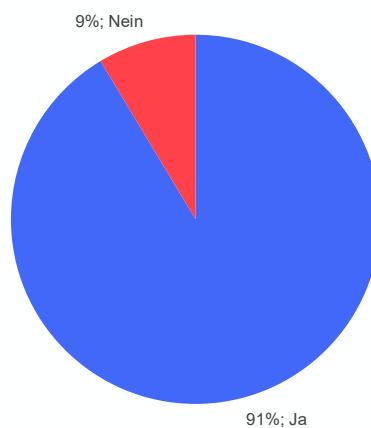


n = 588

PTV GROUP

Pkw-Verfügbarkeit

Steht Ihnen / Ihrem Haushalt ein Pkw zur Verfügung?

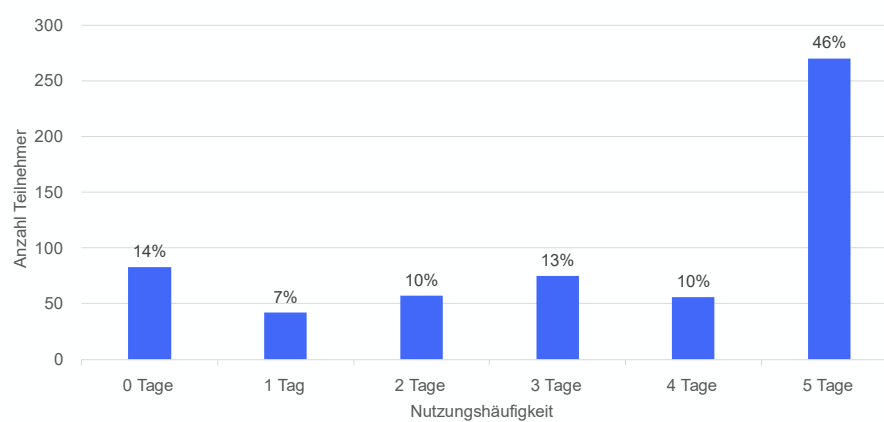


n = 581

PTV GROUP

Pkw-Nutzung

An wie vielen Werktagen (Mo -Fr) pro Woche nutzen Sie in der Regel einen Pkw?

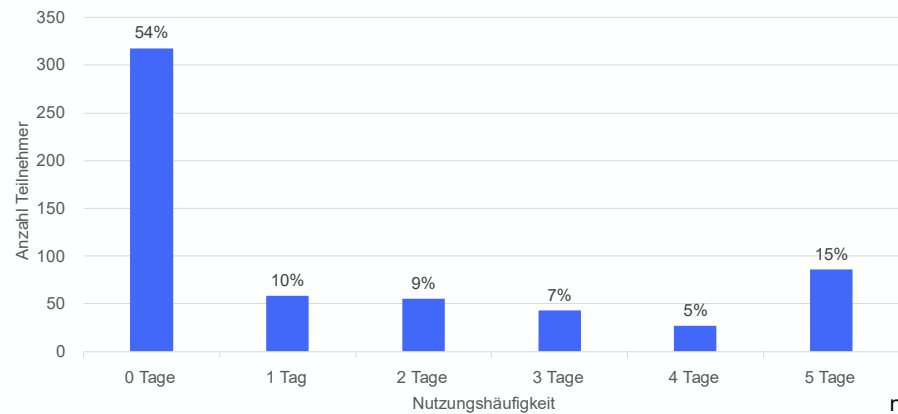


n = 583

PTV GROUP

ÖPNV-Nutzung

An wie vielen Werktagen (Mo -Fr) pro Woche nutzen Sie in der Regel öffentliche Verkehrsmittel?

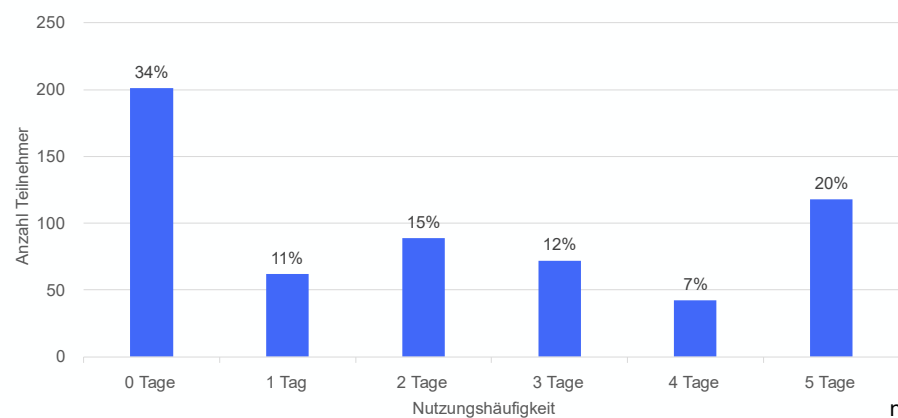


n = 587

PTV GROUP

Fahrrad-Nutzung

An wie vielen Werktagen (Mo -Fr) pro Woche nutzen Sie in der Regel ein Fahrrad?

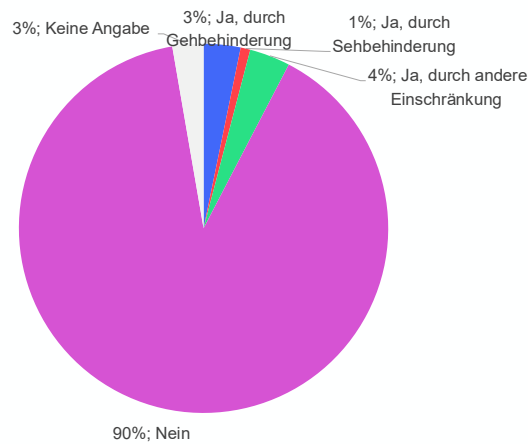


n = 587

PTV GROUP

Mobilitätseinschränkungen

Sind Sie aus gesundheitlichen Gründen in Ihrer Mobilität dauerhaft eingeschränkt?



n = 586

PTV GROUP

Allgemeine Handlungsempfehlungen

Der Anteil der Wege, die mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß) zurückgelegt werden, soll gesteigert werden.



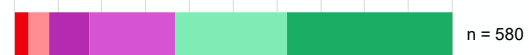
Es besteht Bedarf an Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.



Es besteht Bedarf an Maßnahmen zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Luftverschmutzung.



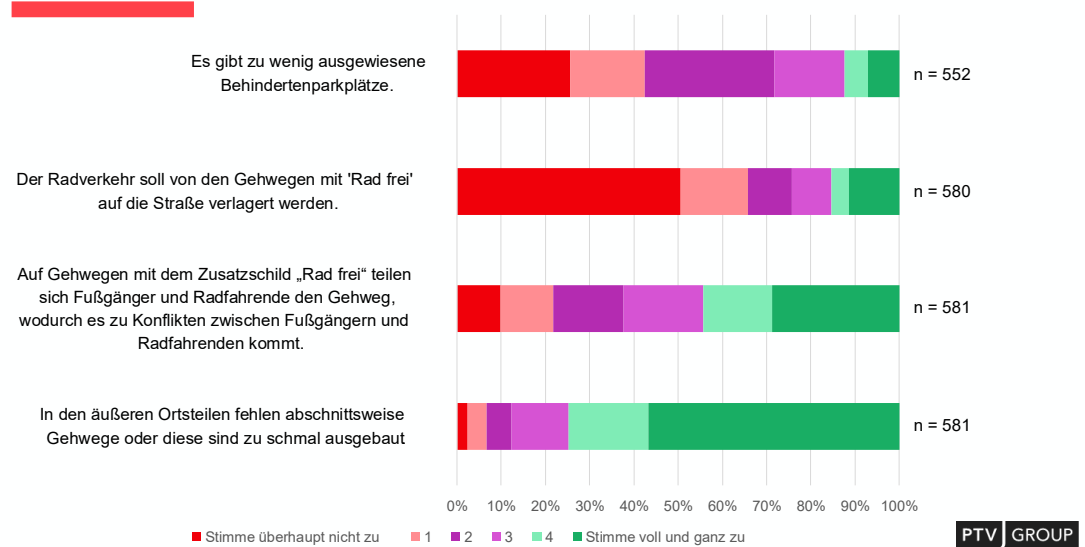
Die Verbindung zwischen den einzelnen Ortsteilen von Königs Wusterhausen ist nicht zufriedenstellend.



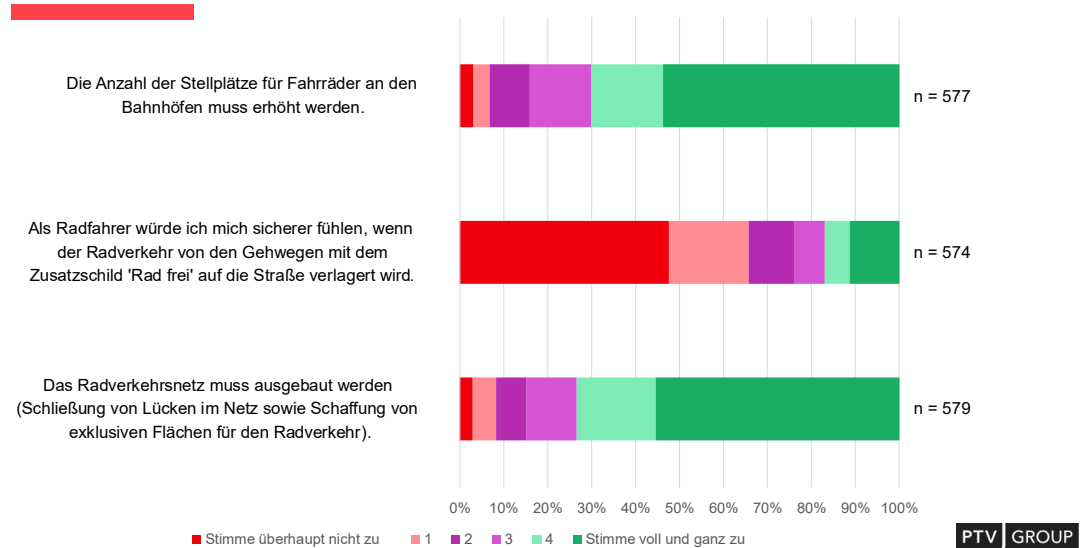
■ Stimme überhaupt nicht zu ■ 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ Stimme voll und ganz zu

PTV GROUP

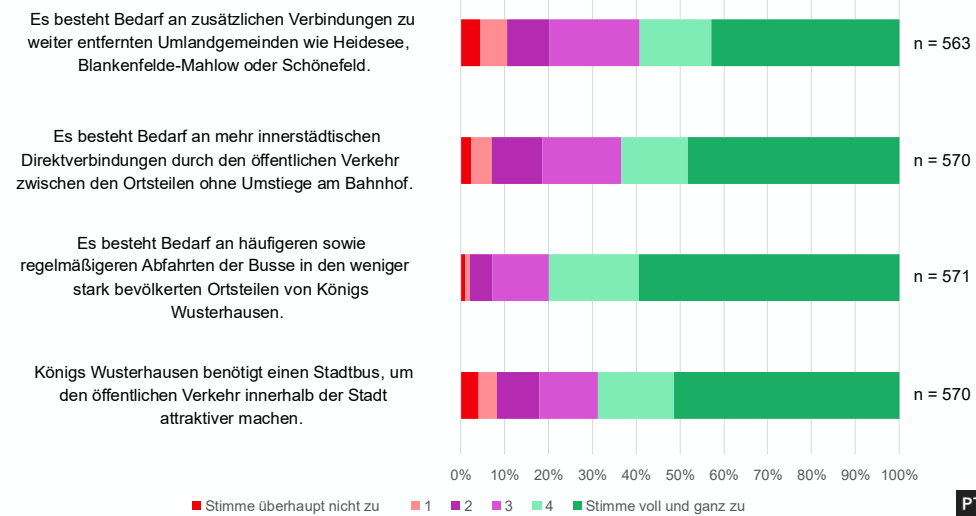
Fußverkehr und Barrierefreiheit



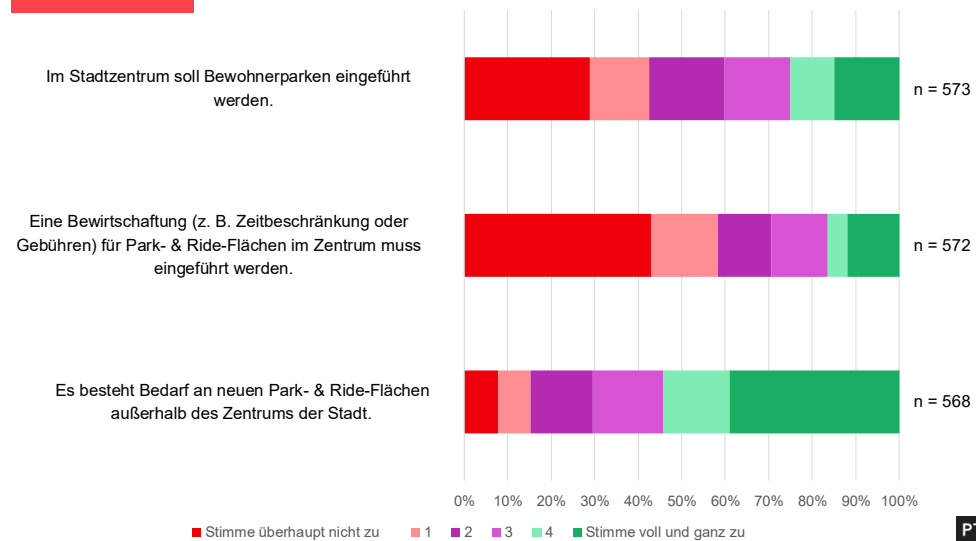
Radverkehr



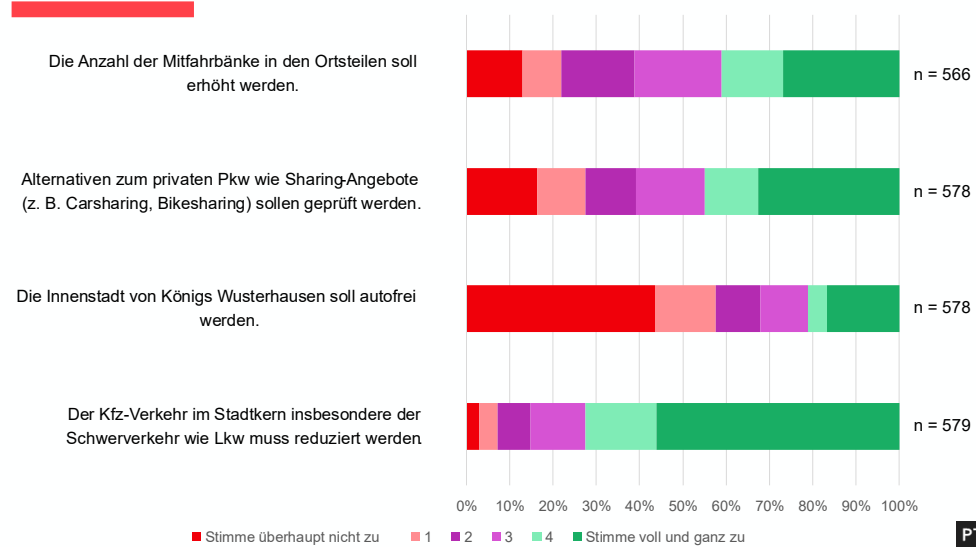
Öffentlicher Verkehr



Ruhender Kfz-Verkehr



Fließender Kfz-Verkehr



Anmerkungen/Freitext

†Hier ist Platz für Ihre Maßnahmenvorschläge und Anregungen.“

■ Insgesamt 238 Eingaben

Themen:

- ÖPNV-Verbindungen und Taktung ca. 70 Nennungen
- Radwegenetz und Sicherheit ca. 60 Nennungen
- Verkehrsmanagement und Baustellenkoordination ca. 50 Nennungen
- Parkplatzmangel ca. 40 Nennungen
- Schulwege und Kinder ca. 35 Nennungen
- Fußgängersicherheit und Gehwege ca. 25 Nennungen
- Stadtentwicklung und Lärmschutz ca. 20 Nennungen
- Nachhaltigkeit und alternative Verkehrsmittel ca. 15 Nennungen

Anlage 2.2 Newsletter

Mobilitätskonzept 2030 – Newsletter: Durchführung der Bestandsanalyse

Zurzeit erarbeitet die Stadt Königs Wusterhausen ein Mobilitätskonzept mit dem Planungshorizont für das Jahr 2030. Durch regelmäßige Newsletter haben Sie als Bürgerinnen und Bürger, die Möglichkeit, den verschiedenen Schritten des Erarbeitungsprozesses zu folgen. Dieser Newsletter handelt von der bereits abgeschlossenen Bestandsanalyse.

Für die Bestandsanalyse wurden nach Sichtung vorhandener Dokumente von Stadt und Landkreis verschiedene Verkehrserhebungen durchgeführt. Es erfolgte eine umfangreiche Zählung des Kfz-Verkehrs, eine Parkraumerhebung rund um die Bahnhöfe sowie Erhebungen zum Radwegenetz.



Abbildung 1: Erhobene Verkehrsmengen in Kfz/24h

Die Zählung des Kfz-Verkehrs an 12 Knotenpunkten ergab Verkehrsmengen von bis zu 19.000 Kfz/24h. Am stärksten belastet waren die Karl-Liebknecht-Straße, die Schloßstraße und die Ortsumgehung B 179. Für städtische Hauptverkehrsstraßen wurden keine ungewöhnlich hohen Verkehrsmengen festgestellt. Die Straßen in den äußeren Ortsteilen sind eher schwach befahren. Auch der Schwerververkehrsanteil war nicht besonders auffällig.

Bei der Parkraumerhebung konnte der hohe Parkdruck auf den P+R Parkplätzen rund um den Bahnhof Königs Wusterhausen mit langen Parkdauern deutlich aufgezeigt werden. Die Parkplätze in der Kernstadt sowie an den Bahnhöfen und Haltepunkten in Niederlehme, Kablow, Zeesen und Zernsdorf waren zum Erhebungszeitpunkt weniger stark ausgelastet.

Bei der Befahrung des Radwegenetzes wurden die Art, das Material und der Zustand der Radverkehrsanlagen erfasst. Die Erhebung ergab, dass fast drei Viertel der Radverkehrsanlagen Gehwege mit dem Zusatzschild „Rad frei“ sind. Eigenständige Anlagen bilden hingegen nur einen kleinen Anteil. Der Zustand der Anlagen wurde überwiegend als gut bewertet.

Die Ergebnisse der Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse bilden die Basis für die weiteren Arbeitsschritte. Anschließend erfolgte eine Verkehrsprognose, die Ableitung von Handlungsempfehlungen, woraus das mobilitätsbezogene Leitbild für Königs Wusterhausen abgeleitet wurde. Dieses wird im nächsten Newsletter behandelt.

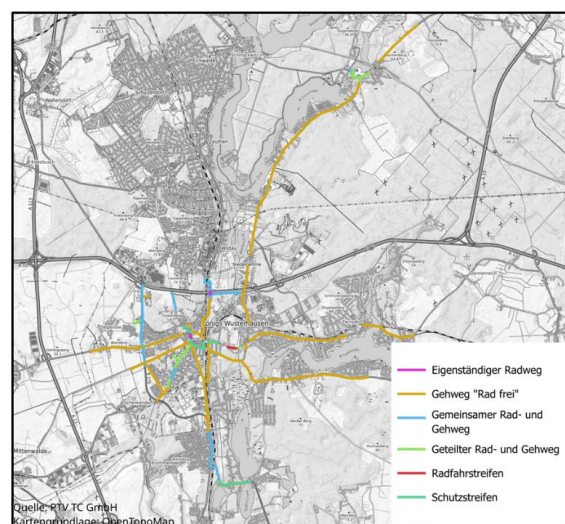


Abbildung 2: Art der Radverkehrsanlagen

Mobilitätskonzept 2030 – Newsletter: Erarbeitung und Beschluss des Leitbilds

Zurzeit erarbeitet die Stadt Königs Wusterhausen ein Mobilitätskonzept mit dem Planungshorizont für das Jahr 2030. Durch regelmäßige Newsletter haben Sie als Bürgerinnen und Bürger, die Möglichkeit, den verschiedenen Schritten des Erarbeitungsprozesses zu folgen. Dieser Newsletter handelt von der Erarbeitung und dem Beschluss des mobilitätsbezogenen Leitbilds.

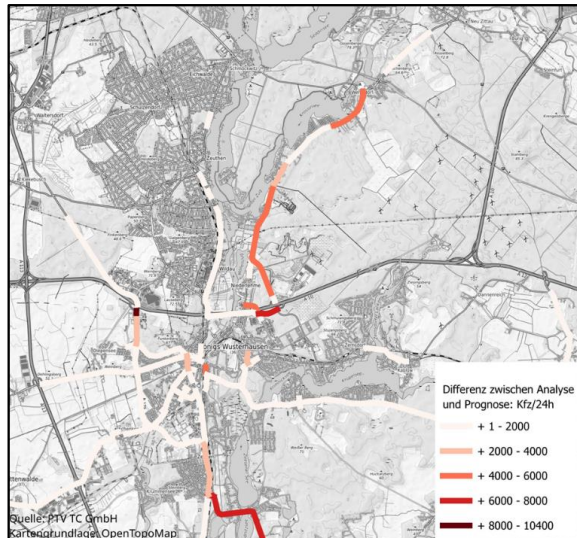


Abbildung 1: Differenz zwischen Analyse und Prognose für den Kfz-Verkehr

Anschließend an die Bestandsanalyse wurde auf Basis aktueller Trends sowie der geplanten Einwohner- und Raumstrukturentwicklung eine Abschätzung der prognostischen Verkehrsentwicklung für den Zeithorizont 2030 vorgenommen. Durch das erwartete starke Bevölkerungswachstum wird das Verkehrsaufkommen mit durchschnittlich 19 Prozent weiter ansteigen. Besonders große relative Zuwächse sind in Niederlehme und Zernsdorf zu erwarten, wobei die größten absoluten Zuwächse in Zeesen und an den Autobahnanschlussstellen zu erwarten sind.

Auf Basis der durchgeführten Bestandsanalysen, der Verkehrsprognose und der im Rahmen der Sachstandsanalyse gesichteten, bestehenden Konzepte wurden Handlungsempfehlungen für den Fußverkehr und Barrierefreiheit, den Radverkehr, den öffentlichen Verkehr, den fließenden

und ruhenden Kfz-Verkehr sowie für die Erreichbarkeiten abgeleitet. Die umfassen unter anderem eine bedarfsgerechte Trennung von Fuß- und Radverkehrsanlagen, eine Stärkung des Stadtverkehrs im ÖPNV, eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs sowie eine Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen den Ortsteilen.

Aus den Handlungsempfehlungen und allgemeinen kommunalen Politikzielen wurde in Zusammenarbeit mit der Lenkungsrunde, in welcher unter anderem die Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung vertreten sind, ein mobilitätsbezogenes Leitbild entwickelt. Das Leitbild soll zumindest bis 2030,

K	Klimaneutral: Klimaneutrale Abwicklung der Mobilität vorzugsweise mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes
W	Wege zeitlich kurz: Minimierung der Reisezeit insbesondere zwischen den Ortsteilen
M	Multimodalität: Förderung verschiedener Verkehre für unterschiedliche Bedürfnisse und Präferenzen
O	Organisiert: Wirksame Organisation und Verknüpfung aller Verkehrsmittel für reibungslosen Ablauf und optimierte Nutzung der Infrastruktur
B	Bedarfsorientiert: Ausrichtung der Mobilitätsangebote an den Bedürfnissen der Bürger einer wachsenden Stadt
I	Informiert: Individuell angepasste, integrierte und benutzerfreundliche Mobilitätsinfrastruktur, die alle Bürger einschließt und relevante Informationen vermittelt
L	Leistungsfähig: Leistungsfähiges, zuverlässiges und sicheres Mobilitätssystem

das heißt für die kommenden sieben Jahre, die verkehrspolitische Rahmenvorgabe für die Stadt Königs Wusterhausen liefern. Am 27.05.2024 wurde das Leitbild in der Stadtverordnetenversammlung beschlossen (Beschluss Nr. 61-24-117).

Abbildung 2: Mobilitätsbezogenes Leitbild von Königs Wusterhausen

Mobilitätskonzept 2030 – Newsletter: Ankündigung Workshop „Wie packen wir es an?“

Zurzeit erarbeitet die Stadt Königs Wusterhausen ein Mobilitätskonzept mit dem Planungshorizont für das Jahr 2030. Durch regelmäßige Newsletter haben Sie als Bürgerinnen und Bürger, die Möglichkeit, den verschiedenen Schritten des Erarbeitungsprozesses zu folgen. Dieser Newsletter handelt von der Online-Befragung, den Zielen und dem Workshop zu Maßnahmen.

Vom 16. September bis 14. Oktober 2024 hat über einen Zeitraum von 4 Wochen eine Online-Befragung zum Mobilitätskonzept stattgefunden. Ziel war es, Ihnen die Möglichkeit zu geben, sich in die Erstellung des Konzeptes einzubringen und Ihre Ansichten zu wichtigen planerischen Themen für Königs Wusterhausen zu sammeln. An der Befragung haben 588 Personen teilgenommen – ein sehr gutes Ergebnis. Wir möchten uns an dieser Stelle nochmals für Ihre Teilnahme bedanken! Die Auswertung der Ergebnisse dauert noch an.



Inzwischen wurden aus dem mobilitätsbezogenen Leitbild der Stadt (siehe Newsletter vom 27.08.2024) gemeinsam mit der Lenkungsrunde die Ziele für das Mobilitätskonzept abgeleitet. Dazu wurden zunächst Zielfelder festgelegt, zu welchen anschließend Unterziele abgestimmt wurden.

Der nächste Schritt umfasst nun die Maßnahmenplanung auf Grundlage der Ziele. Denn nur mit den geeigneten Maßnahmen können wir die Ziele erreichen. Dafür sind Sie gefragt und haben die Möglichkeit, sich aktiv einzubringen. Am Dienstag, 29. Oktober 2024 um 17:30 Uhr startet im Rathausaal Königs Wusterhausen der Workshop „Wie packen wir es an?“, in welchem es um die Maßnahmen zum Mobilitätskonzept gehen wird. Zunächst wird es einen thematischen Einstieg mit Informationen zu den Zielen und ersten Befragungsergebnissen geben. Anschließend haben Sie an verschiedenen Thementischen die Möglichkeit, Ihre Maßnahmevorschläge einzubringen.

Wir freuen uns über Ihre Beteiligung!

Abbildung 1: Flyer der Stadt Königs Wusterhausen zum Workshop

Mobilitätskonzept 2030 – Newsletter: Auswertung Workshop „Wie packen wir es an?“

Zurzeit erarbeitet die Stadt Königs Wusterhausen ein Mobilitätskonzept mit dem Planungshorizont für das Jahr 2030. Durch regelmäßige Newsletter haben Sie als Bürgerinnen und Bürger, die Möglichkeit, den verschiedenen Schritten des Erarbeitungsprozesses zu folgen. Dieser Newsletter handelt vom Workshop „Wie packen wir es an?“ und dem weiteren Verlauf des Projektes.

Am 29. Oktober 2024 fand im Rathaussaal von Königs Wusterhausen der zweistündige Workshop „Wie packen wir es an?“ statt. Ziel der Veranstaltung war es, Ideen und Vorschläge für Maßnahmen zu sammeln, mit denen die Ziele des Mobilitätskonzeptes erreicht werden können.

Rund 30 interessierte Bürgerinnen und Bürger sind der Einladung gefolgt und nahmen am Workshop teil. Nach der Begrüßung durch die Stadtverwaltung und einer kurzen thematischen Einführung folgte als Hauptteil ein „World Café“. Dafür standen drei Thementische zu den Zielfeldern Erreichbarkeit und Mobilitätsteilhabe, Verkehrssicherheit und Mobilitätsverhalten sowie Wirtschaftsverkehr und Umweltverträglichkeit bereit, an denen die Teilnehmenden ihre Maßnahmevorschläge für die Zielfelder einbringen und diskutieren konnten. Pro Tisch standen 20 Minuten Diskussionszeit zur Verfügung und anschließend wurde zu den anderen Tischen rotiert, sodass sich alle Teilnehmenden zu jedem Thema einbringen konnten.



Abbildung 1: Diskussion am Thementisch
(Quelle: Stadt Königs Wusterhausen)



Abbildung 2: Sammlung der Maßnahmevorschläge
(Quelle: Stadt Königs Wusterhausen)

Die Maßnahmevorschläge umfassten unter anderem einen Ausbau des Baustellenmanagements, den Einsatz von Fahrradanhängern für Busse, die Verlängerung von Grünphasen für Fußgänger, die Schaffung durchgehender Radwege, eine Erhöhung der Taktung im öffentlichen Personenverkehr sowie die Lenkung des Wirtschaftsverkehrs. Alle weiteren Vorschläge der Gruppenarbeit wurden dokumentiert. Als nächstes folgt die Auswertung der Vorschläge. Im Ergebnis wird zusammen mit den weiteren Projektergebnissen eine Maßnahmenliste für das Mobilitätskonzept erstellt und abgestimmt.

Mobilitätskonzept 2030 – Newsletter: Beschlussvorlage Maßnahmenliste

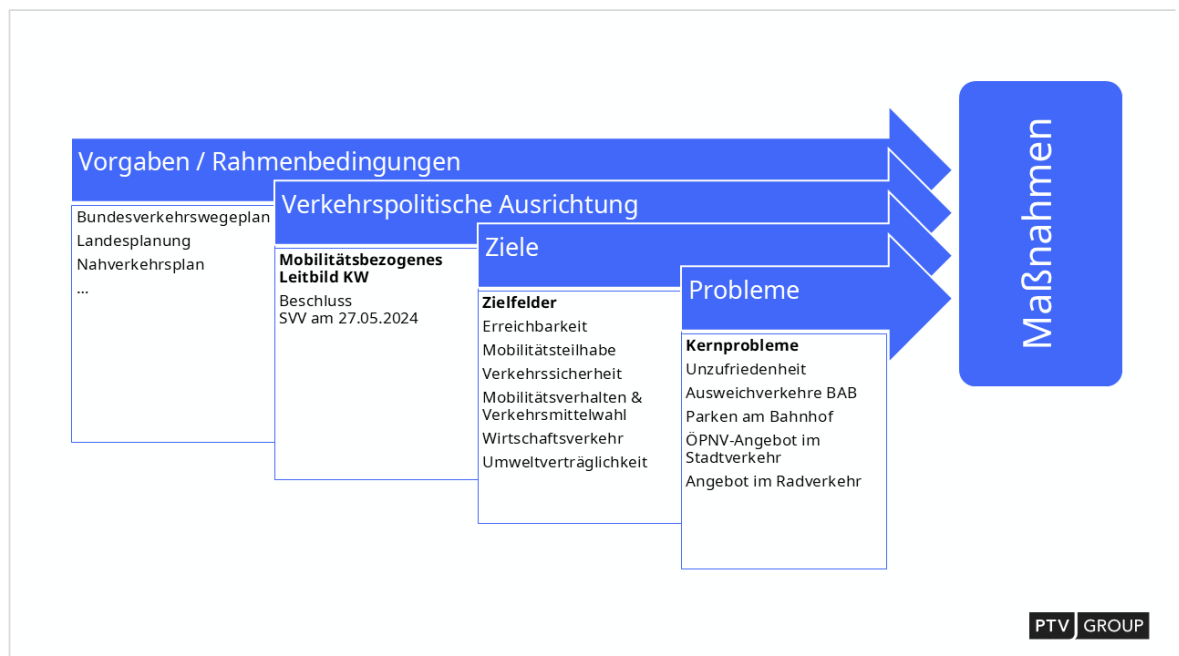
Zurzeit erarbeitet die Stadt Königs Wusterhausen ein Mobilitätskonzept mit dem Planungshorizont für das Jahr 2030. Durch regelmäßige Newsletter haben Sie als Bürgerinnen und Bürger, die Möglichkeit, den verschiedenen Schritten des Erarbeitungsprozesses zu folgen. Dieser Newsletter handelt von der Beschlussvorlage zur Maßnahmenliste.

Inzwischen ist die Erarbeitung weit vorangeschritten und in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung sowie Vertreterinnen und Vertretern der Politik wurde eine Liste mit Mobilitätsmaßnahmen für Königs Wusterhausen entwickelt.

Aus den Hinweisen der Öffentlichkeitsveranstaltungen und der Online-Befragung, den Ergebnissen der Bearbeitung, dem Leitbild sowie den Zielen wurden Vorschläge zusammengetragen und abgeleitet. Diese wurden durch die Gutachter zusammengefasst und mit der Stadtverwaltung abgestimmt. Am 06. März 2025 trat die Lenkungsrunde des Mobilitätskonzeptes zusammen, um die Vorschläge zu diskutieren. Im Ergebnis wurde sich auf eine Liste mit 15 Maßnahmen geeinigt, welche als Beschlussvorlage in die Stadtverordnetenversammlung eingereicht wird.

Die Liste enthält Maßnahmen der Themenfelder ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, Kfz-Verkehr sowie weitere Maßnahmen. Die Maßnahmen für den ÖPNV umfassen unter anderem die Konzeption eines bedarfsgerechten Stadtbusangebotes und eine Beschleunigung des Busverkehrs. Für den Fuß- und Radverkehr ist ein bedarfsgerechter Ausbau der Radverkehrsanlagen und eine Verbesserung des baulichen Zustands der bestehenden Anlagen vorgesehen. Eine Konzeption des ruhenden Verkehrs ist für den Kfz-Verkehr geplant. Weiterhin sollen Mitfahrbänke organisatorisch unterstützt und eine Arbeitsgruppe Mobilität mit dem Unternehmernetzwerk initiiert werden.

Der Beschlussvorlage wurde am 07. April 2025 im Ausschuss für Bauen, Umwelt, Mobilität und Klimaschutz zugestimmt. Am 12. Mai 2025 folgt die Abstimmung in der Stadtverordnetenversammlung. Über das Ergebnis informieren wir Sie im nächsten Newsletter.



Mobilitätskonzept 2030 – Newsletter: Beschluss der Maßnahmenliste

Die Stadt Königs Wusterhausen arbeitet seit dem vorletzten Jahr intensiv an einem Mobilitätskonzept mit einem Planungshorizont bis zum Jahr 2030. Durch regelmäßige Newsletter haben wir Sie über die einzelnen Arbeitsschritte auf dem Laufenden gehalten. Dieser letzte Newsletter informiert Sie über die nun beschlossene Maßnahmenliste sowie über den weiteren Projektverlauf bis zum Abschluss.

In den vergangenen Monaten wurden – aufbauend auf Bestandsanalysen, Bürgerbeteiligung, Leitbildentwicklung und Zieldefinition – konkrete Maßnahmenvorschläge für die Mobilitätsentwicklung in Königs Wusterhausen erarbeitet. Diese flossen in eine umfassende Maßnahmenliste ein, die am 06. März 2025 von der Lenkungsrunde bestätigt und in der Folge als Beschlussvorlage in die politischen Gremien eingebracht wurde. Am 12. Mai 2025 wurde die Maßnahmenliste durch die Stadtverordnetenversammlung ohne Änderungen beschlossen. Damit ist ein zentraler Meilenstein im Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzepts erreicht.

Die Maßnahmenliste enthält unter anderem die Konzeption eines bedarfsgerechten Stadtbussystems, den Ausbau und die bauliche Verbesserung der Radverkehrsanlagen, Ansätze zur Verkehrsberuhigung und Parkraumkonzeption, die organisatorische Unterstützung von Mitfahrbänken sowie die Initiierung einer Arbeitsgruppe Mobilität mit dem Unternehmernetzwerk.

Derzeit wird der Abschlussbericht des Mobilitätskonzepts vorbereitet. Nach Veröffentlichung wird dieser allen Interessierten zur Verfügung gestellt. Mit der politischen Beschlussfassung der Maßnahmenliste geht das Projekt in eine neue Phase über: Die Stadtverwaltung wird nun sukzessive die Vorbereitung und Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen einleiten. Dabei werden – wo möglich – Fördermöglichkeiten geprüft und konkrete Projektplanungen gestartet.

Wir bedanken uns herzlich bei allen Bürgerinnen und Bürgern, die sich durch Teilnahme an Befragungen, Veranstaltungen oder den Workshop aktiv eingebracht haben. Ihre Ideen und Anregungen haben wesentlich zur Qualität des Mobilitätskonzepts beigetragen.

Mit dem heutigen Newsletter endet die begleitende Informationsreihe zum Mobilitätskonzept 2030. Über wichtige Fortschritte bei der Umsetzung informiert die Stadt Königs Wusterhausen weiterhin über ihre üblichen Kanäle.



Anlage 3 Maßnahmensteckbriefe

01	Konzeption eines bedarfsgerechten Stadtbusangebotes					ÖPNV
Zielfelder:	Erreichbarkeit	Mobilitätsteilhabe	Verkehrssicherheit	Mobilitätsverhalten	Wirtschaftsverkehr	Umweltverträglichkeit
	☒	☒	☐	☒	☐	☒
Umsetzungshorizont:	Kurzfristig					
Priorität:	Hoch					
Verantwortlich:	Stadt KW					
Aufwandsschätzung:	Mittel					
Maßnahmenbeschreibung						

Für die Stadt Königs Wusterhausen soll eine Konzeption für ein bedarfsgerechtes Stadtbusanangebot erstellt werden. Die Erarbeitung erfolgt mit dem Ziel, das Konzept zeitnah in den nächsten Nahverkehrsplan des Landkreises Dahme-Spreewald einzubringen. Aufgrund der laufenden Planungsprozesse ist eine kurzfristige Erstellung besonders wichtig.

Das Konzept soll zentrale Anforderungen an ein zukunftsfähiges Stadtbussystem enthalten. Dazu gehört insbesondere die Berücksichtigung zusätzlicher innerstädtischer Direktverbindungen, die durch die Stärkung von Durchmesser- und Tangentialverbindungen realisiert werden sollen. Ebenfalls zu integrieren ist die Verbesserung der Anbindung der peripheren Ortsteile, um eine gleichwertige Mobilitätsversorgung im gesamten Stadtgebiet sicherzustellen.

Weitere Inhalte des Konzepts sind die Taktverdichtung in den Nebenverkehrszeiten zur Verbesserung der Angebotsqualität außerhalb der Hauptzeiten sowie Maßnahmen zur Verkürzung der Anschlusszeiten am Bahnhof. Parallel dazu soll die Anschlusssicherheit zwischen Bus und Bahn ausdrücklich berücksichtigt werden, um verlässliche Umstiege zu gewährleisten.

Ein ergänzender Baustein ist die Einbindung von On-Demand-Angeboten zur Flächenerschließung in weniger dicht besiedelten Ortsteilen. Schließlich soll auch die Reaktivierung stillgelegter Bushaltestellen im Konzept geprüft und bewertet werden, um bestehende Potenziale zu nutzen.

Das Konzept bildet damit eine strategische Grundlage für die Weiterentwicklung des innerstädtischen Busverkehrs und soll konkrete Vorschläge für dessen schrittweise Umsetzung liefern.

Tabelle 36: Maßnahmensteckbrief 01 Konzeption eines bedarfsgerechten Stadtbusangebotes

02	Verbesserung der Verbindungen zu Umlandgemeinden					ÖPNV
Zielfelder:	Erreichbar- keit	Mobilitäts- teilhabe	Verkehrs- sicherheit	Mobilitäts- verhalten	Wirtschafts- verkehr	Umwelt- verträg- lichkeit
	☒	☒	☐	☒	☐	☒
Umsetzungshorizont:	Offen					
Priorität:	Hoch					
Verantwortlich:	Stadt KW Landkreis LDS					
Aufwandsschätzung:	Gering					
Maßnahmenbeschreibung						

Um die verkehrliche Anbindung der angrenzenden Umlandgemeinden zu verbessern, soll sich die Stadt Königs Wusterhausen aktiv als Träger öffentlicher Belange (TÖB) in den Prozess zur Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans des Landkreises Dahme-Spreewald einbringen. Durch diese Mitwirkung soll sichergestellt werden, dass die Interessen und Bedarfe der Stadt sowie ihres erweiterten Einzugsgebiets frühzeitig in die Planung einfließen.

Ein zentrales Ziel dieser Maßnahme ist es, den Anschluss der Umlandgemeinden an das Stadtgebiet spürbar zu verbessern. Damit soll die Stadt Königs Wusterhausen ihrer Funktion als Mittelzentrum gerecht werden und eine verlässliche Erreichbarkeit zentraler Versorgungsangebote – wie Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitsdienstleistungen, Bildungseinrichtungen oder Verwaltung – für die umliegenden Gemeinden sicherstellen.

Im Rahmen der Konzeptentwicklung sollen dabei sowohl der Ausbau bestehender Linienverbindungen als auch der Einsatz flexibler Bedienformen, wie zum Beispiel On-Demand-Angebote, geprüft werden. Diese könnten gerade in dünner besiedelten Bereichen eine wirtschaftlich tragfähige und zugleich nutzerorientierte Ergänzung zum klassischen Linienverkehr darstellen.

Die Maßnahme zielt somit auf eine Stärkung der interkommunalen Mobilität, eine bessere regionale Erreichbarkeit und eine nachhaltige Sicherung der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung im gesamten Verflechtungsraum rund um Königs Wusterhausen.

Tabelle 37: Maßnahmensteckbrief 02 Verbesserung der Verbindungen zu Umlandgemeinden

03	Beschleunigung des Busverkehrs					ÖPNV
Zielfelder:	Erreichbarkeit	Mobilitätsteilhabe	Verkehrssicherheit	Mobilitätsverhalten	Wirtschaftsverkehr	Umweltverträglichkeit
	☒	☐	☐	☒	☐	☒
Umsetzungshorizont:	Kurzfristig					
Priorität:	Mittel					
Verantwortlich:	Stadt KW					
Aufwandsschätzung:	Offen					
Maßnahmenbeschreibung						

Der Busverkehr in Königs Wusterhausen, insbesondere innerhalb der Kernstadt, ist aktuell durch Stau- und Wartezeiten an zentralen Knotenpunkten beeinträchtigt. Diese Verzögerungen führen zu verlängerten Reisezeiten und verringern dadurch die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr.

Um dem entgegenzuwirken, wird im Rahmen des Mobilitätskonzepts die Beschleunigung des Busverkehrs durch gezielte Maßnahmen an den Lichtsignalanlagen empfohlen. Zentrales Element ist dabei die Bevorrechtigung von Bussen im Kreuzungsbereich, die im Zuge geplanter Umrüstungen und Neuplanungen von Lichtsignalanlagen umgesetzt werden kann.

Eine konkrete Möglichkeit besteht in der verlängerten Grünphase auf Anforderung: Sobald sich ein Bus einer Kreuzung nähert, kann die Grünphase so verlängert werden, dass vorausfahrende Fahrzeuge den Knotenpunkt räumen. Dadurch verringert sich die Wartezeit für den Bus, und dieser kann ohne zusätzlichen Halt weiterfahren.

Solche technischen Anpassungen tragen nicht nur zur Verkürzung der Fahrzeiten bei, sondern auch zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Busverkehrs. Dies kann im Rahmen der vorgesehenen Umplanung der Lichtsignalanlagen erfolgen. Die Maßnahme leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und zur Förderung einer umweltfreundlicheren Verkehrsmittelwahl im Stadtgebiet.

Tabelle 38: Maßnahmensteckbrief 03 Beschleunigung des Busverkehrs

04	Neugestaltung und Digitalisierung der Aushangfahrpläne an Bushaltestellen					ÖPNV
Zielfelder:	Erreichbarkeit	Mobilitäts- teilhabe	Verkehrssicherheit	Mobilitäts- verhalten	Wirtschafts- verkehr	Umwelt- verträglichkeit
	☐	☒	☐	☒	☐	☐
Umsetzungshorizont:	Kurzfristig					
Priorität:	Mittel					
Verantwortlich:	RVS Stadt KW					
Aufwandsschätzung:	Gering					
Maßnahmenbeschreibung						

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts hat sich gezeigt, dass die Verständlichkeit und Lesbarkeit der derzeitigen Aushangfahrpläne an den Bushaltestellen in Königs Wusterhausen für viele Bürgerinnen und Bürger verbesserungswürdig sind. Um die Information für Fahrgäste zugänglicher und intuitiver zu gestalten, wird daher eine Neugestaltung der Aushangfahrpläne empfohlen. Dabei soll insbesondere auf eine klare Struktur, gut lesbare Schriftgrößen und eine übersichtliche Darstellung der Abfahrtszeiten geachtet werden.

Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die analogen Fahrpläne durch einen digitalen Hinweis auf die vbb-App zu ergänzen. Dies kann durch die Integration eines QR-Codes auf dem Aushang erfolgen, über den Fahrgäste mit ihrem Smartphone direkten Zugriff auf aktuelle Fahrplandaten und Live-Fahrtverläufe erhalten. Damit wird der Zugang zu Echtzeitinformationen auch ohne digitale Anzeige erleichtert.

Ergänzend zur analogen Verbesserung sollen punktuell auch digitale Anzeigetafeln an ausgewählten Haltestellen, insbesondere an Umsteigepunkten, geprüft werden. Diese Anzeigen können aktuelle Abfahrtszeiten und Störungen in Echtzeit darstellen und so den Komfort für die Fahrgäste deutlich erhöhen. Die Kosten für eine dreizeilige digitale Anzeige belaufen sich derzeit auf etwa 3.000 Euro pro Stück und sollten im Rahmen einer schrittweisen Umsetzung berücksichtigt werden.

Die Maßnahme verfolgt somit das Ziel, die Fahrgastinformation insgesamt zu modernisieren und die Nutzung des ÖPNV durch bessere Orientierung und Transparenz attraktiver zu gestalten.

Tabelle 39: Maßnahmensteckbrief 04 Neugestaltung und Digitalisierung der Aushangfahrpläne an Bushaltestellen

05	Fuß- und Radverkehrskonzept					Fuß & Rad
Zielfelder:	Erreichbar- keit	Mobilitäts- teilhabe	Verkehrs- sicherheit	Mobilitäts- verhalten	Wirtschafts- verkehr	Umwelt- verträg- lichkeit
	☒	☒	☒	☒	☐	☒
Umsetzungshorizont:	Mittelfristig					
Priorität:	Hoch					
Verantwortlich:	Stadt KW					
Aufwandsschätzung:	Mittel					
Maßnahmenbeschreibung						

Zur wirkungsvollen Förderung des Umweltverbundes und insbesondere der aktiven Mobilitätsformen wird aufbauend auf dem Mobilitätskonzept die Erstellung eines umfassenden Fuß- und Radverkehrskonzepts für die Stadt Königs Wusterhausen empfohlen. Ziel ist es, konkrete Strategien und Maßnahmen zu entwickeln, um den Fuß- und Radverkehr sicherer, attraktiver und alltagstauglicher zu gestalten.

Ein zentrales Element des Konzepts ist die Ausweisung eines zusammenhängenden Fußwegenetzes, das insbesondere die innerstädtischen Wegebeziehungen systematisch erfasst und verbessert. Ergänzend dazu soll das bestehende Radverkehrsnetz erweitert und qualifiziert werden – mit einem besonderen Fokus auf die Erschließung der Ortsteile sowie die Anforderungen des Alltagsradverkehrs und des Schülerverkehrs.

Im Sinne eines konfliktfreien und sicheren Miteinanders wird außerdem die bedarfsgerechte Trennung von Fuß- und Radverkehrsanlagen untersucht. Dabei geht es insbesondere darum, auf stark frequentierten Strecken klare und barrierefreie Führungen für beide Verkehrsarten zu schaffen.

Punktuell soll im Rahmen des Konzepts auch die Einrichtung von Einbahnstraßen geprüft werden, um Verkehrsführungen zu optimieren und die Sicherheit insbesondere an Engstellen zu erhöhen.

Grundlegend berücksichtigt das Konzept durchgängig die Aspekte Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Erreichbarkeit. Ziel ist es, alle Menschen – unabhängig von Alter oder Mobilitätseinschränkungen – gleichberechtigt am Verkehrsgeschehen teilhaben zu lassen und eine attraktive, klimafreundliche Mobilität für alle zu ermöglichen.

Tabelle 40: Maßnahmensteckbrief 05 Fuß- und Radverkehrskonzept

06	Verbesserung des baulichen Zustands bestehender Anlagen					Fuß & Rad
Zielfelder:	Erreichbarkeit	Mobilitätsteilhabe	Verkehrssicherheit	Mobilitätsverhalten	Wirtschaftsverkehr	Umweltverträglichkeit
	☐	☒	☒	☒	☐	☐
Umsetzungshorizont:	Kurzfristig					
Priorität:	Hoch					
Verantwortlich:	Stadt KW					
Aufwandsschätzung:	Mittel					
Maßnahmenbeschreibung						

Zur nachhaltigen Sicherstellung der Qualität und Nutzbarkeit von Gehwegen und Radverkehrsanlagen in Königs Wusterhausen wird die Einführung eines systematischen Monitorings des baulichen Zustands empfohlen. Dieses kann beispielsweise über ein Geoinformationssystem (GIS) erfolgen, in dem bestehende Infrastruktur erfasst, bewertet und fortlaufend aktualisiert wird. Auf Grundlage dieser Datenbasis kann die Stadt ihre Maßnahmen zur Pflege, Unterhaltung und Instandsetzung bedarfsgerecht priorisieren und gezielt umsetzen.

Ergänzend zum technischen Monitoring soll das bestehende Vorschlagsmanagement weiter gestärkt und stärker in die Instandhaltungsprozesse eingebunden werden. Über das Portal „Ihr Anliegen“ auf der Webseite des Tiefbauamtes haben Bürgerinnen und Bürger bereits heute die Möglichkeit, Hinweise auf Schäden oder Mängel zu melden. Diese Form der Beteiligung der Bürgerschaft soll in Zukunft aktiver genutzt werden, um frühzeitig auf Problemstellen aufmerksam zu werden und schneller reagieren zu können.

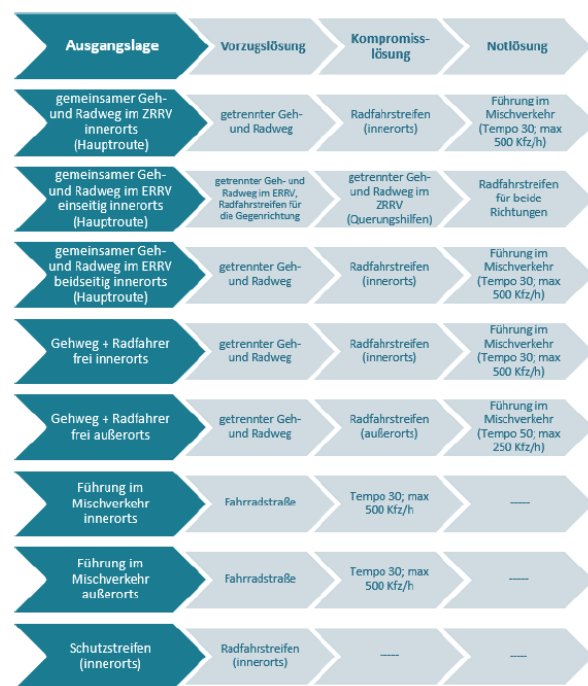
Die Maßnahme dient somit der kontinuierlichen Qualitätssicherung der Fuß- und Radinfrastruktur und trägt zur Erhöhung von Sicherheit, Komfort und Zufriedenheit bei den Nutzerinnen und Nutzern bei.

Tabelle 41: Maßnahmensteckbrief 06 Verbesserung des baulichen Zustands bestehender Anlagen

07	Umsetzung der Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen					Fuß & Rad
Zielfelder:	Erreichbarkeit	Mobilitätsteilhabe	Verkehrssicherheit	Mobilitätsverhalten	Wirtschaftsverkehr	Umweltverträglichkeit
	☒	☒	☒	☒	☐	☒
Umsetzungshorizont:	Langfristig					
Priorität:	Mittel					
Verantwortlich:	Stadt KW					
Aufwandsschätzung:	Hoch					
Maßnahmenbeschreibung						

Im Radverkehrskonzept 2030 für den Landkreis Dahme-Spreewald (2021) ist ein Leitfaden zur Selbstanwendungen für Kommunen zur Maßnahmenableitung enthalten. In Abhängigkeit von der Ausgangslage im Bestand wird straßenabschnittsweise eine Vorzugslösung der Führungsform vorgeschlagen. In begründeten Fällen kann auch auf Kompromiss- oder Notlösungen ausgewichen werden.

Es wird empfohlen, den Leitfaden auch in Königs Wusterhausen anzuwenden und Qualitätsstandards umzusetzen.



Quelle: LDS/IGS (2021)

Tabelle 42: Maßnahmensteckbrief 07 Umsetzung der Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen

08	Bedarfsgerechter Ausbau der Radabstellanlagen					Fuß & Rad
Zielfelder:	Erreichbarkeit	Mobilitäts-teilhabe	Verkehrssicherheit	Mobilitäts-verhalten	Wirtschafts-verkehr	Umwelt-verträglichkeit
	☒	☐	☐	☒	☐	☒
Umsetzungshorizont:	Kurzfristig					
Priorität:	Mittel					
Verantwortlich:	Stadt KW					
Aufwandsschätzung:	Gering					
Maßnahmenbeschreibung						

Zur Förderung des Radverkehrs – insbesondere auch in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr – ist der bedarfsgerechte Ausbau von Radabstellanlagen ein zentraler Baustein. Geplant ist der gezielte Ausbau sowie die Kapazitätssteigerung von Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und Bushaltestellen, insbesondere in den Ortsteilen von Königs Wusterhausen. Diese sollen sowohl dem steigenden Nutzungsdruck als auch den gestiegenen Anforderungen an Sicherheit und Komfort gerecht werden.

Kurzfristig ist die Schaffung von zusätzlichen Fahrradbügeln vorgesehen, um unmittelbar neue Kapazitäten bereitzustellen. Dabei wird ausdrücklich auch die Einrichtung von Abstellmöglichkeiten für Lastenräder berücksichtigt, die aufgrund ihrer Größe besondere Anforderungen an Stellfläche und Zugänglichkeit stellen.

Ein Vorschlagsmanagement ermöglicht es der Bürgerschaft, aktiv zur Standortwahl beizutragen. Über ein Meldeverfahren können Hinweise auf konkrete Bedarfe oder geeignete Flächen eingereicht werden, was die Maßnahmen praxisnah und nutzerorientiert macht.

Darüber hinaus wird geprüft, inwieweit bestehende Kfz-Stellplätze in Fahrradabstellanlagen umgewidmet werden können. Ziel ist es, vorhandene Flächen effizient zu nutzen und dort neue Fahrradstellplätze zu schaffen, wo der Bedarf am höchsten ist.

Mit dieser Maßnahme soll der ruhende Radverkehr gezielt gestärkt und eine wichtige Grundlage für die Attraktivität und Alltagstauglichkeit des Radverkehrs geschaffen werden.

Tabelle 43: Maßnahmensteckbrief 08 Bedarfsgerechter Ausbau der Radabstellanlagen

09	Verbesserung der Querungsbedingungen an Lichtsignalanlagen für Fuß- und Radverkehr					Fuß & Rad
Zielfelder:	Erreichbarkeit	Mobilitäts-teilhabe	Verkehrssicherheit	Mobilitäts-verhalten	Wirtschafts-verkehr	Umwelt-verträglichkeit
	☐	☒	☒	☐	☐	☐
Umsetzungshorizont:	Mittelfristig					
Priorität:	Mittel					
Verantwortlich:	Stadt KW					
Aufwandsschätzung:	Offen					
Maßnahmenbeschreibung						

Zur Erhöhung der Sicherheit und des Komforts für zu Fuß Gehende und Radfahrende sieht die Maßnahme eine Optimierung der Lichtsignalanlagen (LSA) in Königs Wusterhausen vor. Im Fokus stehen dabei sowohl technische Anpassungen an den Anlagen selbst als auch organisatorische Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsdisziplin.

Kernbestandteil ist die Anpassung der Warte- und Freigabezeiten bei der Umrüstung oder Neuplanung von Lichtsignalanlagen. Ziel ist es, insbesondere für den Fußverkehr die Freigabezeiten zu verlängern, um ein komfortables und sicheres Queren der Fahrbahn zu ermöglichen – auch für langsamere Personen wie Kinder, ältere Menschen oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Gleichzeitig soll die mittlere Wartezeit reduziert werden, um unnötige Verzögerungen zu vermeiden und die Akzeptanz der Signalanlagen zu erhöhen.

Ein weiterer Aspekt ist die Prüfung der Einrichtung einer „Grünen Welle“ für Radfahrende, um durchgehende Fahrten ohne unnötige Stopps zu ermöglichen und damit den Verkehrsfluss sowie die Attraktivität des Radverkehrs zu verbessern.

Ergänzend dazu ist eine Verdichtung der Kontrollen durch das Ordnungsamt vorgesehen, um gezielt gegen Regelverstöße wie das Blockieren von Überwegen oder das Missachten von Rotlichtphasen vorzugehen. Dies soll das Sicherheitsgefühl und die tatsächliche Sicherheit im Straßenraum erhöhen.

Zur kontinuierlichen Weiterentwicklung dieser Maßnahme wird ein Vorschlagsmanagement eingeführt, über das Bürgerinnen und Bürger konkrete Hinweise und Verbesserungsvorschläge zu bestehenden Querungssituationen einreichen können. Diese Anregungen sollen in die weitere Planung einfließen und so die Maßnahmen praxisnah und bedarfsorientiert gestalten.

Tabelle 44: Maßnahmensteckbrief 09 Verbesserung der Querungsbedingungen an Lichtsignalanlagen für Fuß- und Radverkehr

10	Konzeption für den ruhenden Verkehr					Kfz-Verkehr
Zielfelder:	Erreichbar- keit	Mobilitäts- teilhabe	Verkehrs- sicherheit	Mobilitäts- verhalten	Wirtschafts- verkehr	Umwelt- verträg- lichkeit
	☐	☐	☐	☒	☒	☒
Umsetzungshorizont:	Mittelfristig					
Priorität:	Mittel					
Verantwortlich:	Stadt KW					
Aufwandsschätzung:	Mittel					
Maßnahmenbeschreibung						

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wird eine umfassende Konzeption für den ruhenden Verkehr erarbeitet. Ziel ist es, die Stellplatzsituation in Königs Wusterhausen strategisch zu steuern, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern und eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu fördern. Die Konzeption berücksichtigt dabei verschiedene Bausteine und Handlungsfelder:

Ein wesentlicher Bestandteil ist die Schaffung neuer Park+Ride-Kapazitäten außerhalb des Stadtzentrums, um insbesondere Pendlerverkehre frühzeitig abzufangen und die Innenstadt zu entlasten. Ergänzend wird die Prüfung zur Errichtung eines Kfz-Parkhauses am Bahnhof vorgenommen, das als zentrales Element für die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger dienen kann. Parallel dazu ist die Umsetzung eines Fahrradparkhauses am Bahnhof vorgesehen, um den Umstieg auf den Umweltverbund zu erleichtern.

Ein weiterer Bestandteil der Konzeption ist die Erarbeitung eines Parkraummanagement- und Bewirtschaftungskonzepts. Dieses soll u. a. die Lenkung von Parksuchverkehren, eine nutzungsfreundliche Strukturierung der Stellplätze und gegebenenfalls eine tarifliche Differenzierung in zentralen Lagen beinhalten.

Zur Unterstützung des Wirtschaftsverkehrs in der Innenstadt wird die Einrichtung von Lieferzonen geprüft, um eine geordnete und sichere Belieferung des Einzelhandels zu gewährleisten und gleichzeitig die Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer zu minimieren.

Darüber hinaus ist eine Fortschreibung der Stellplatzsatzung vorgesehen. Ein zentraler Aspekt dabei ist die Verankerung von Fahrradstellplätzen in neuen Bauvorhaben und bei Nutzungsänderungen, um die Infrastruktur für den Radverkehr systematisch auszubauen und die gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsmittel zu fördern.

Tabelle 45: Maßnahmensteckbrief 10 Konzeption für den ruhenden Verkehr

11	Reduzierung der negativen Folgen des Kfz-Verkehrs					Kfz-Verkehr
Zielfelder:	Erreichbar- keit	Mobilitäts- teilhabe	Verkehrs- sicherheit	Mobilitäts- verhalten	Wirtschafts- verkehr	Umwelt- verträg- lichkeit
	☐	☒	☒	☒	☒	☒
Umsetzungshorizont:	Offen					
Priorität:	Mittel					
Verantwortlich:	Stadt KW					
Aufwandsschätzung:	Offen					
Maßnahmenbeschreibung						

Die Maßnahme zielt auf eine Minderung der verkehrsbedingten Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr in Königs Wusterhausen. Im Vordergrund stehen die Reduzierung von Lärmemissionen und Luftschadstoffen sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Dabei werden technische, infrastrukturelle und strategische Ansätze miteinander kombiniert.

Ein zentrales Handlungsfeld bildet die konsequente Umsetzung des kommunalen Straßenausbaukonzepts, das sowohl die bauliche Erneuerung als auch die funktionale Auf- und Abwertung wichtiger Verkehrsachsen beinhaltet. Ziel ist es, den Verkehrsfluss zu verbessern, potenzielle Gefahrenstellen zu entschärfen und durch gezielte Maßnahmen die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu steigern.

Zur Optimierung des Verkehrsablaufs werden bestehende Lichtsignalanlagen umgerüstet oder bei Bedarf neu geplant. Dabei stehen verschiedene Aspekte im Fokus: Die Einrichtung von Busbevorrechtigungen soll die Attraktivität des ÖPNV steigern (siehe Maßnahme 03), während durch die Prüfung von Grünen Wellen ein gleichmäßiger Verkehrsfluss begünstigt werden kann. Zusätzlich sollen Freigabezeiten für den Fußverkehr verlängert werden, um die Querungssicherheit und den Komfort für zu Fuß Gehende zu erhöhen (siehe Maßnahme 09).

Ein übergeordneter strategischer Bestandteil der Maßnahme ist die Festlegung klarer Prioritäten zugunsten des Umweltverbundes gegenüber dem motorisierten Verkehr. Dies bedeutet, dass bei konkurrierenden Anforderungen verstärkt Lösungen verfolgt werden, die Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV fördern – etwa durch Flächenumverteilung, Vorrangregelungen oder gezielte Infrastrukturmaßnahmen.

Tabelle 46: Maßnahmensteckbrief 11 Reduzierung der negativen Folgen des Kfz-Verkehrs

12	Alternative Antriebe für die kommunale Fahrzeugflotte					Kfz-Verkehr
Zielfelder:	Erreichbarkeit	Mobilitäts- teilhabe	Verkehrs- sicherheit	Mobilitäts- verhalten	Wirtschafts- verkehr	Umwelt- verträg- lichkeit
	☐	☐	☐	☐	☐	☒
Umsetzungshorizont:	Langfristig					
Priorität:	Niedrig					
Verantwortlich:	Stadt KW					
Aufwandsschätzung:	Hoch					
Maßnahmenbeschreibung						

Im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung verfolgt die Stadt Königs Wusterhausen das Ziel, die kommunale Fahrzeugflotte schrittweise auf alternative, emissionsarme Antriebstechnologien umzustellen. Die Maßnahme umfasst eine sukzessive Umrüstung bzw. Neubeschaffung von Fahrzeugen der Stadtverwaltung sowie ihrer Gesellschaften und Betriebe – bevorzugt mit Elektro-, Wasserstoff- oder anderen klimafreundlichen Antriebssystemen.

Diese Umstellung ist nicht nur ein Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen und lokalen Schadstoffen, sondern erfüllt auch eine wichtige Vorbildfunktion: Als öffentliche Akteure nehmen Verwaltung und kommunale Einrichtungen eine zentrale Rolle ein, wenn es darum geht, nachhaltige Mobilität in der Stadt sichtbar zu machen und aktiv voranzutreiben. Durch die konsequente Umsetzung dieser Maßnahme kann das Vertrauen in neue Technologien gestärkt und deren gesellschaftliche Akzeptanz gefördert werden.

Langfristig soll so nicht nur die ökologische Bilanz der Stadt verbessert, sondern auch ein Impuls für eine breitere Anwendung alternativer Antriebe im gewerblichen und privaten Bereich gesetzt werden.

Tabelle 47: Maßnahmensteckbrief 12 Alternative Antriebe für die kommunale Fahrzeugflotte

13	Mitfahrbänke					Weitere
Zielfelder:	Erreichbar- keit	Mobilitäts- teilhabe	Verkehrs- sicherheit	Mobilitäts- verhalten	Wirtschafts- verkehr	Umwelt- verträglichkeit
	☒	☒	☐	☒	☐	☒
Umsetzungshorizont:	Kurzfristig					
Priorität:	Hoch					
Verantwortlich:	Stadt KW					
Aufwandsschätzung:	Gering					
Maßnahmenbeschreibung						

Mitfahrbänke stellen eine einfache, niederschwellige Möglichkeit dar, insbesondere in ländlich geprägten Ortsteilen die Mobilität ohne eigenes Auto zu verbessern. Die Maßnahme sieht vor, das bereits bestehende Angebot durch die Unterstützung privater Initiativen aktiv auszubauen. Die Stadt Königs Wusterhausen übernimmt hierbei eine fördernde Rolle wie etwa durch Öffentlichkeitsarbeit.

Geplant ist die Erschließung weiterer Standorte für Mitfahrbänke in allen Ortsteilen, um ein flächendeckendes Netz informeller Mitfahrgelegenheiten zu schaffen. Dabei soll insbesondere auf eine sinnvolle Lage (z. B. an Hauptwegen, in Nähe von Haltestellen oder zentralen Einrichtungen) geachtet werden, um die Nutzung im Alltag möglichst attraktiv zu gestalten.

Durch die Maßnahme wird gleichzeitig eine Verdichtung alternativer Mobilitätsangebote angestrebt. Mitfahrbänke ergänzen bestehende Angebote wie Bus- und Bahnverkehr, On-Demand-Dienste oder Sharing-Systeme und leisten einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Mobilitätschancen – insbesondere für Menschen ohne eigenes Fahrzeug oder mit eingeschränkter Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel.

Tabelle 48: Maßnahmensteckbrief 13 Mitfahrbänke

14	Arbeitsgruppe Mobilität mit Unternehmensnetzwerk					Weitere
Zielfelder:	Erreichbarkeit	Mobilitäts-teilhabe	Verkehrssicherheit	Mobilitäts-verhalten	Wirtschafts-verkehr	Umwelt-verträglichkeit
	☒	☒	☐	☒	☐	☒
Umsetzungshorizont:	Kurzfristig					
Priorität:	Hoch					
Verantwortlich:	Stadt KW					
Aufwandsschätzung:	Gering					
Maßnahmenbeschreibung						

Zur besseren Verzahnung von kommunaler Verkehrsplanung und den Bedürfnissen lokaler Akteure wird die Einrichtung einer Arbeitsgruppe Mobilität angestrebt. Ziel ist es, ein dauerhaftes Forum zu schaffen, das die Vernetzung von Unternehmen, Einzelhandel und Stadtverwaltung fördert und eine partnerschaftliche Zusammenarbeit im Bereich Mobilität ermöglicht.

Die Arbeitsgruppe soll dazu beitragen, relevante Akteure frühzeitig in Planungen und Entscheidungsprozesse einzubinden, insbesondere wenn es um Fragen der Erreichbarkeit, betriebliche Mobilität oder verkehrliche Auswirkungen auf Geschäftsstandorte geht. So können Anliegen und Bedarfe frühzeitig adressiert und praxisnahe Lösungen entwickelt werden.

Ein zentrales Anliegen der Maßnahme ist der Interessenausgleich zwischen verschiedenen Nutzergruppen – etwa zwischen Lieferverkehren, Kundenmobilität, Beschäftigtenverkehr und den Anforderungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Die Arbeitsgruppe dient als Plattform, um unterschiedliche Perspektiven zusammenzubringen, konstruktive Diskussionen zu fördern und gemeinsam tragfähige Kompromisse zu entwickeln.

Nicht zuletzt trägt die Maßnahme zur Steigerung der Transparenz kommunaler Mobilitätsprozesse bei. Regelmäßiger Austausch, offene Kommunikation und dokumentierte Ergebnisse stärken das gegenseitige Verständnis und das Vertrauen in Planungsprozesse – und machen Mobilitätsentwicklung zu einer gemeinsamen Aufgabe von Stadt und Wirtschaft.

Tabelle 49: Maßnahmensteckbrief 14 Arbeitsgruppe Mobilität mit Unternehmensnetzwerk