



Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf

15. Oktober 2013



Stärken TKS/ wichtige Standortvorteile

- Zentrale Lage in Hauptstadtregion B-BB
- Überdurchschnittliche wirtschaftliche Potenziale, wachsende Wirtschaftskraft.
- Überdurchschnittliche wissenschaftliche Potenziale (Forschung/ Entwicklung).
- Hochwertige/ Vielfältige Konsumgüter, Dienstleistungen,
Angebote: medizinische Versorgung, Schulen/ Bildungseinrichtungen,
Kultur, Naherholung, aktive Freizeitgestaltung
- Attraktiver und nachgefragter Standort für Wohnen und Gewerbe.
- Hochqualitative Flächen zur weiteren Entwicklung
- Umfassendes zivilgesellschaftlichen Engagements zeugt von einer hohen Identifikationskraft der Region.

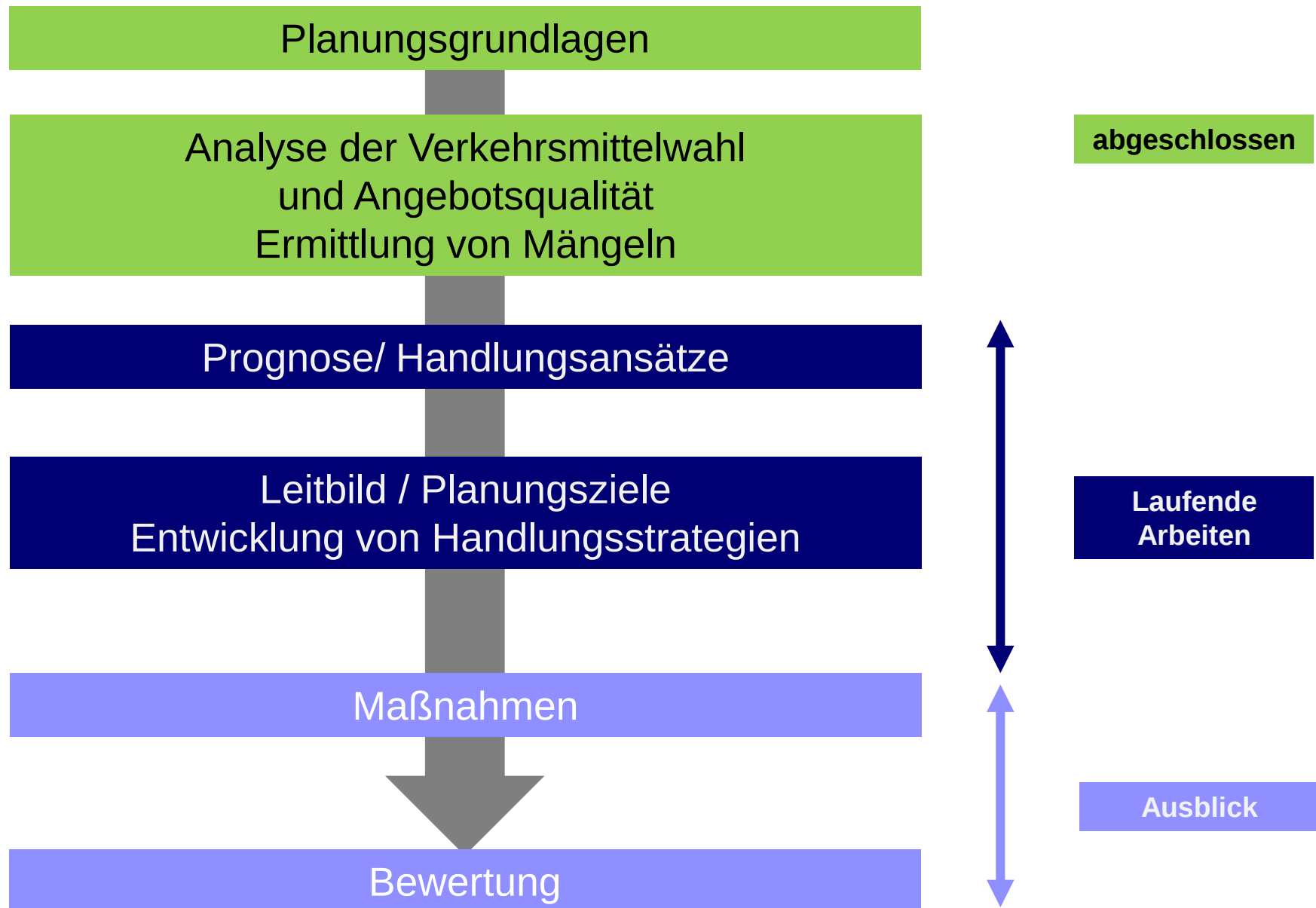


Hemmnisse für die Standortentwicklung TKS

1. Koordinierung/ gemeindeübergreifende Zusammenarbeit sind verbesserungsbedürftig

2. Verkehrlichen Defizite

- kontinuierliche Zunahme des MIV und der Pkw-Dichte
- Hoher Anteil an Berufspendlern, Schülerpendlern
- Sehr großes Verkehrsaufkommen. Hauptverkehrsachsen in Ost- West-Richtung und Nord-Süd-Richtung sind stark frequentiert. Folgen sind Lärm-, CO₂- und Feinstaubemissionen.
- Unzureichende bzw. unattraktive Angebote im ÖPNV: Fehlende S-Bahnanbindungen sowie fehlende Tram- Anbindung Richtung Potsdam
- Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander ist verbesserungsbedürftig.

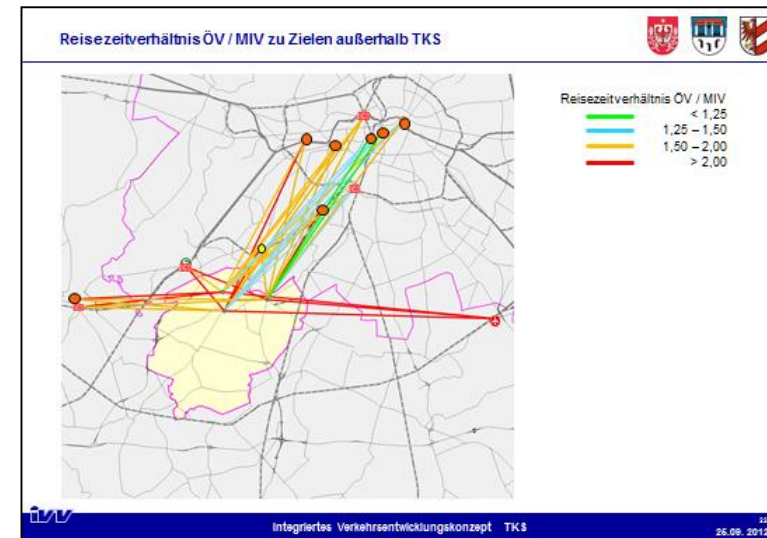


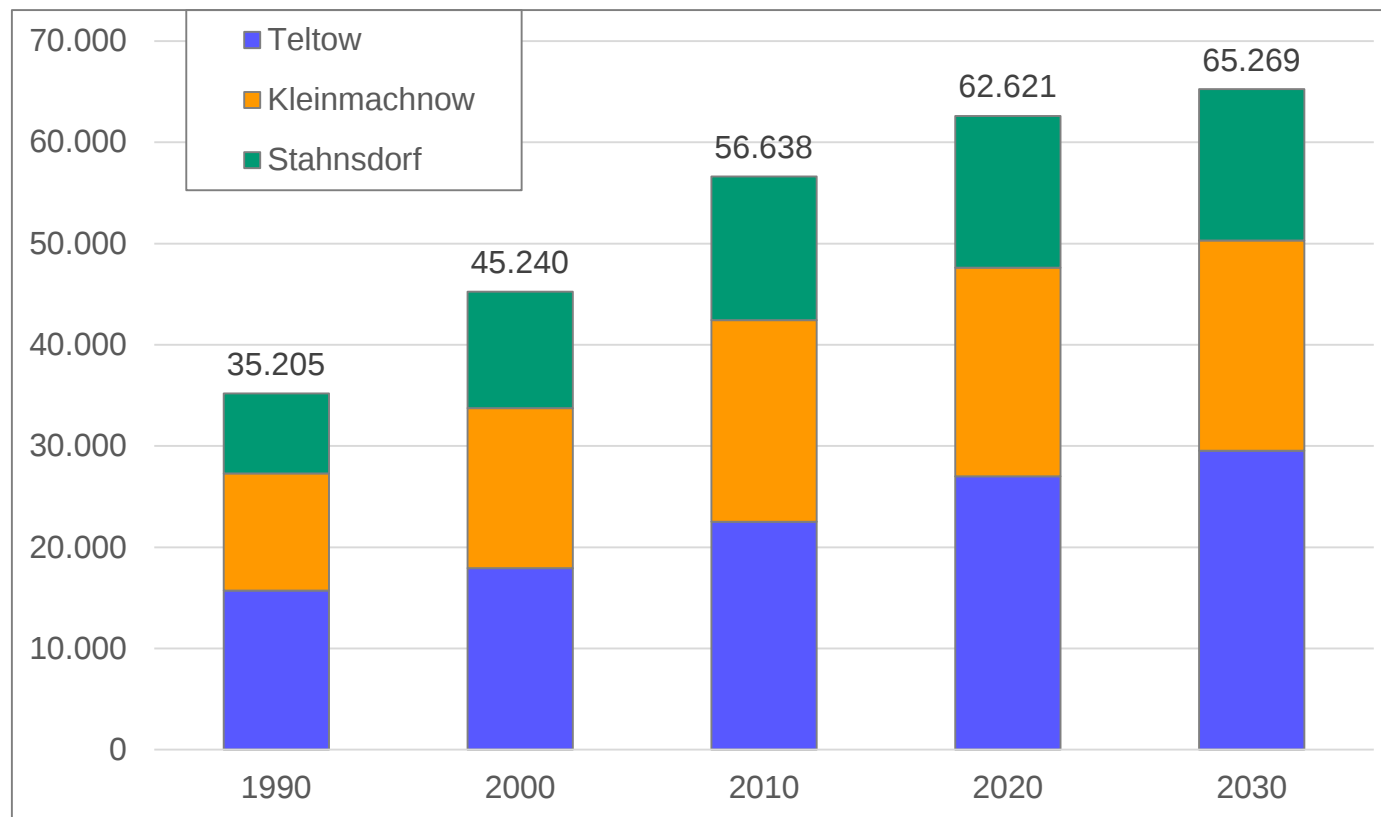
- Radverkehr - Zielnetz**

Masterplan Fahrrad Kleinmachnow 2010

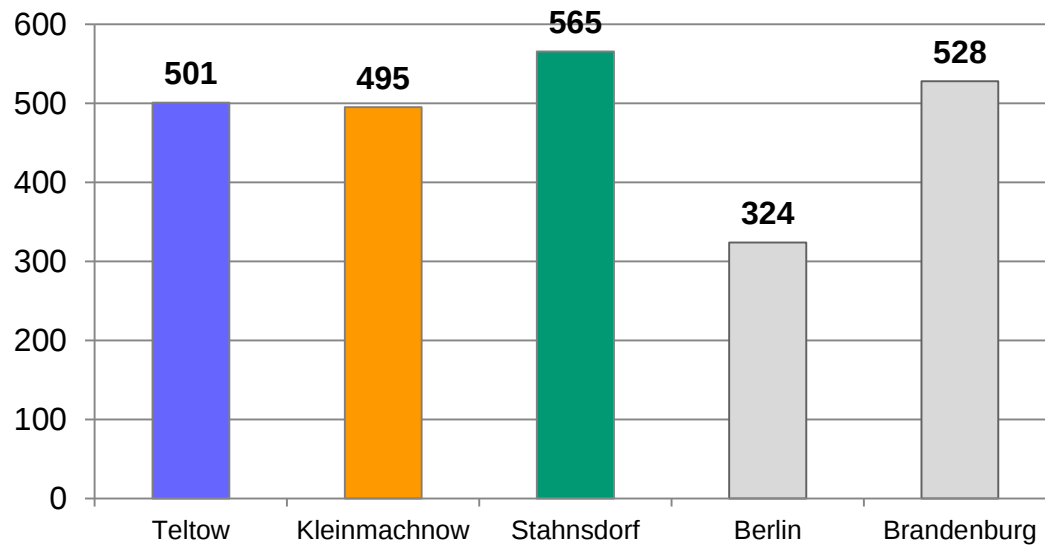
Analysefall 2007 VEP Teltow, 2010

Radnetz Planung VEP Stahnsdorf, 2009

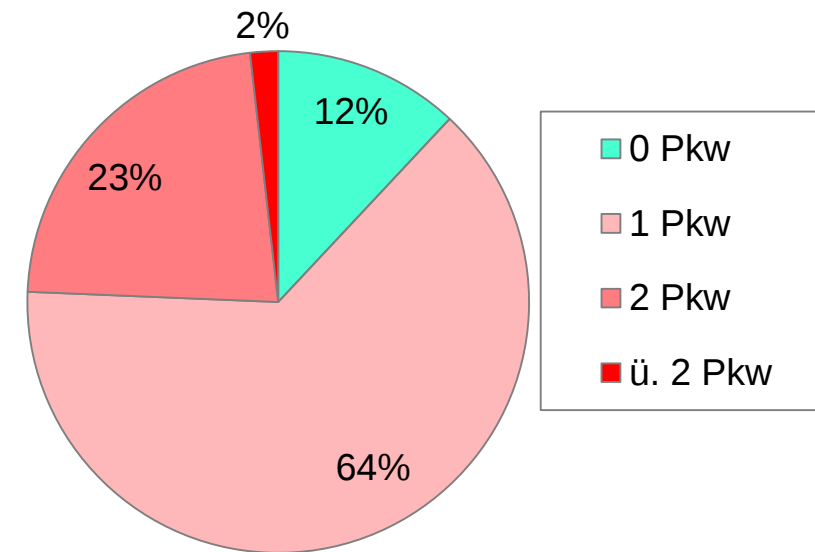




PKW/ 1.000 EW

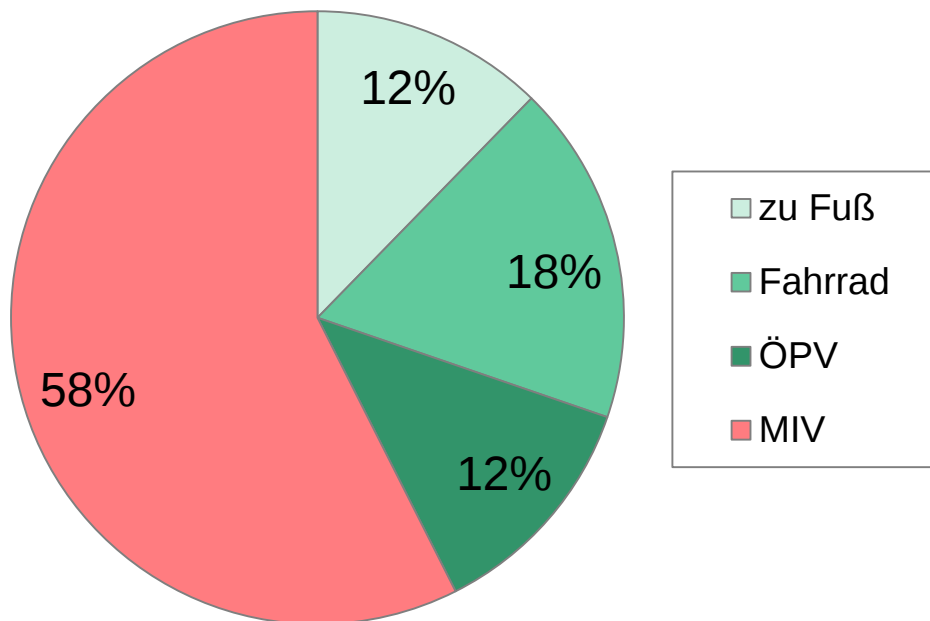


Motorisierung der Haushalte

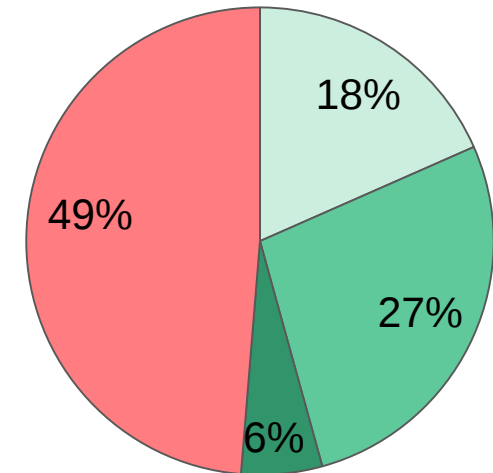


Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Berechnungen, Stand: 01.01. 2011

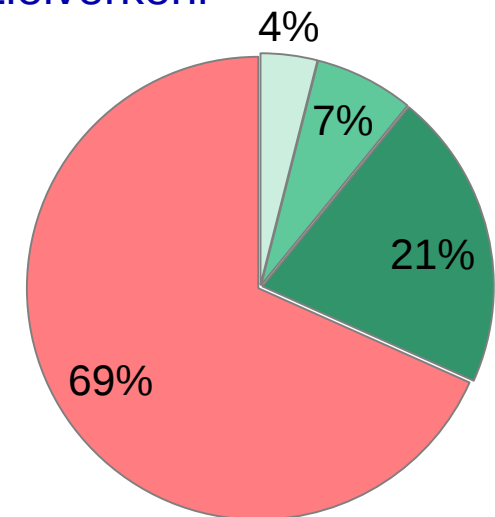
Gesamtverkehr



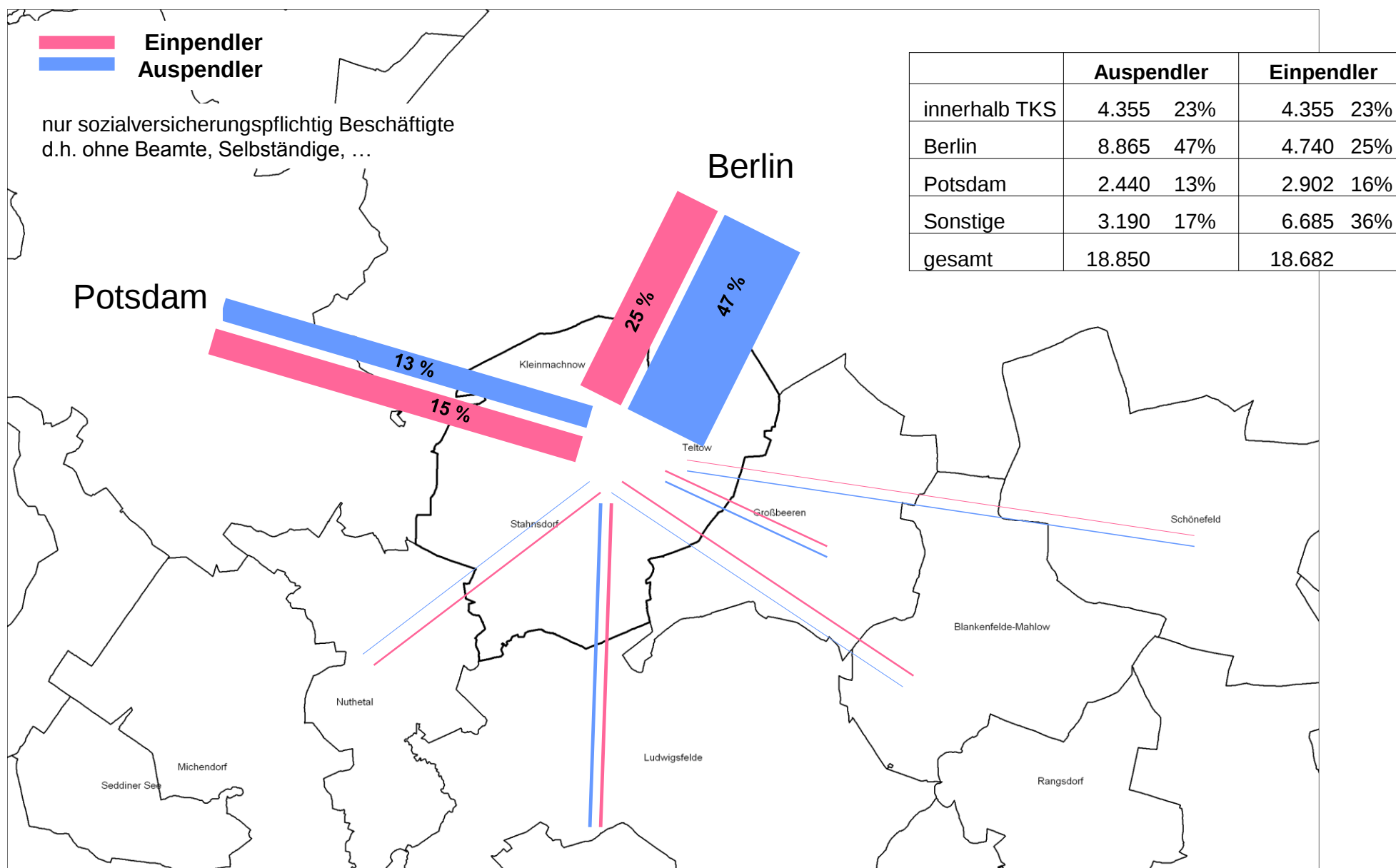
Binnenverkehr

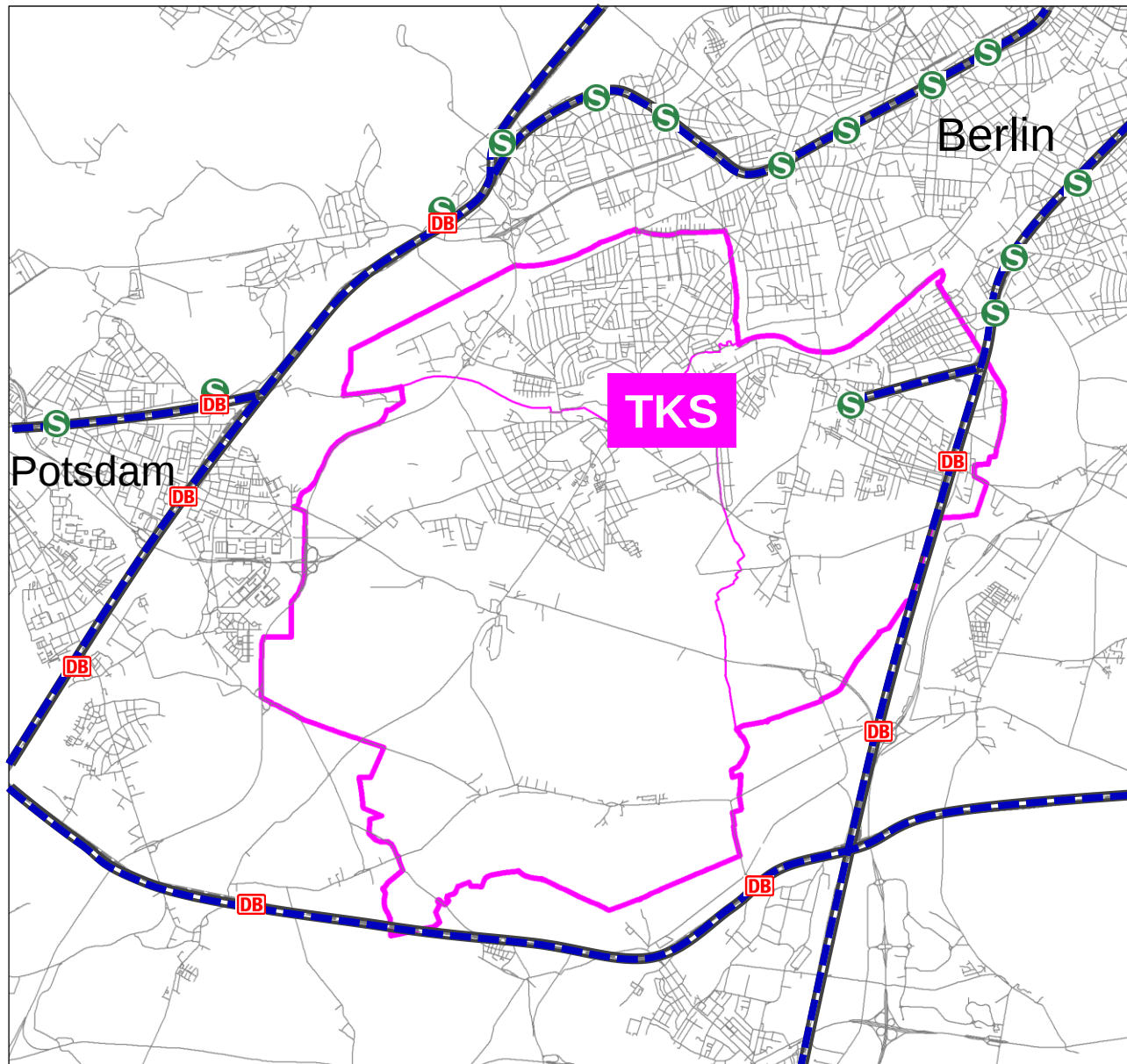


Quell-/ Zielverkehr



Quelle: SrV 2008

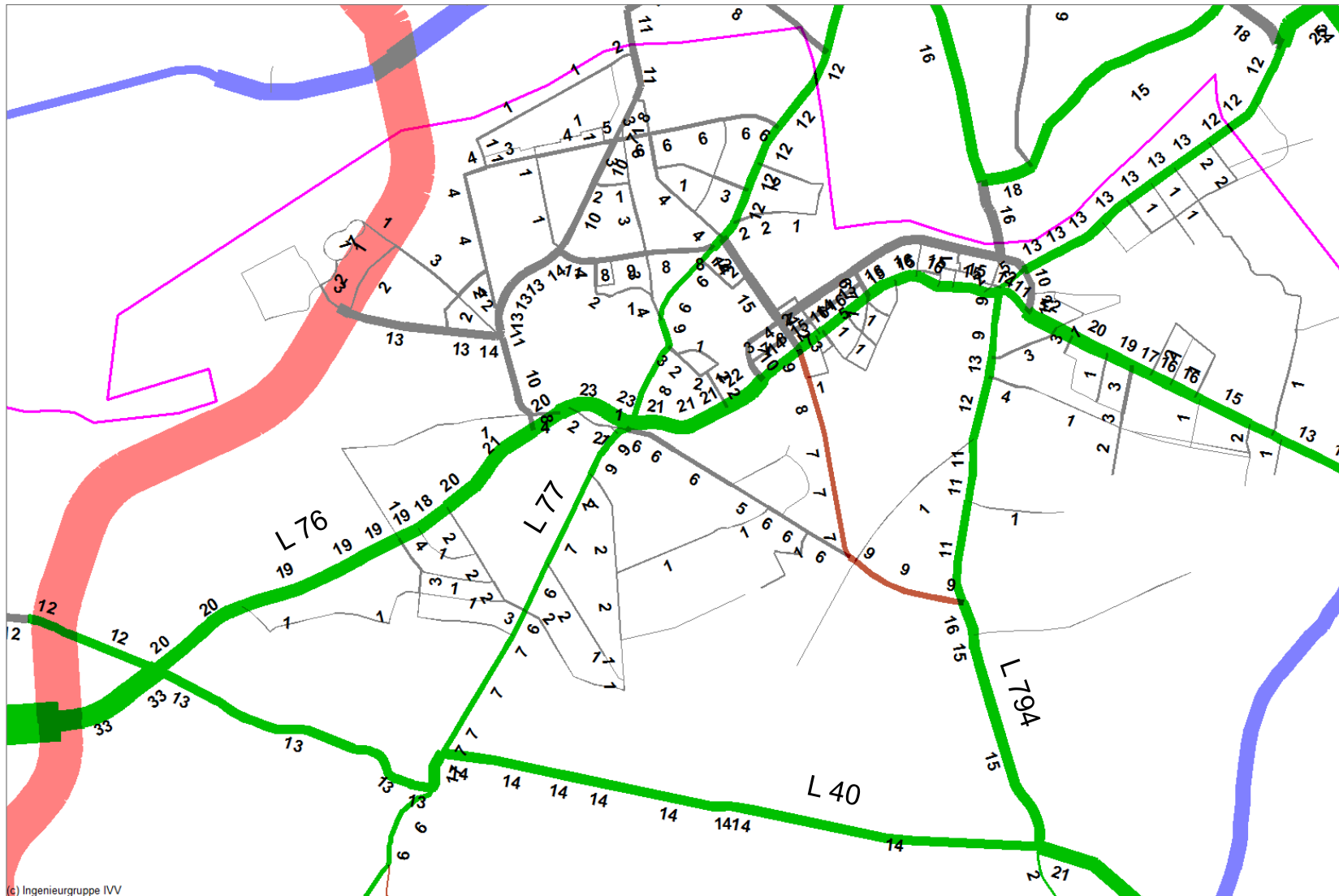


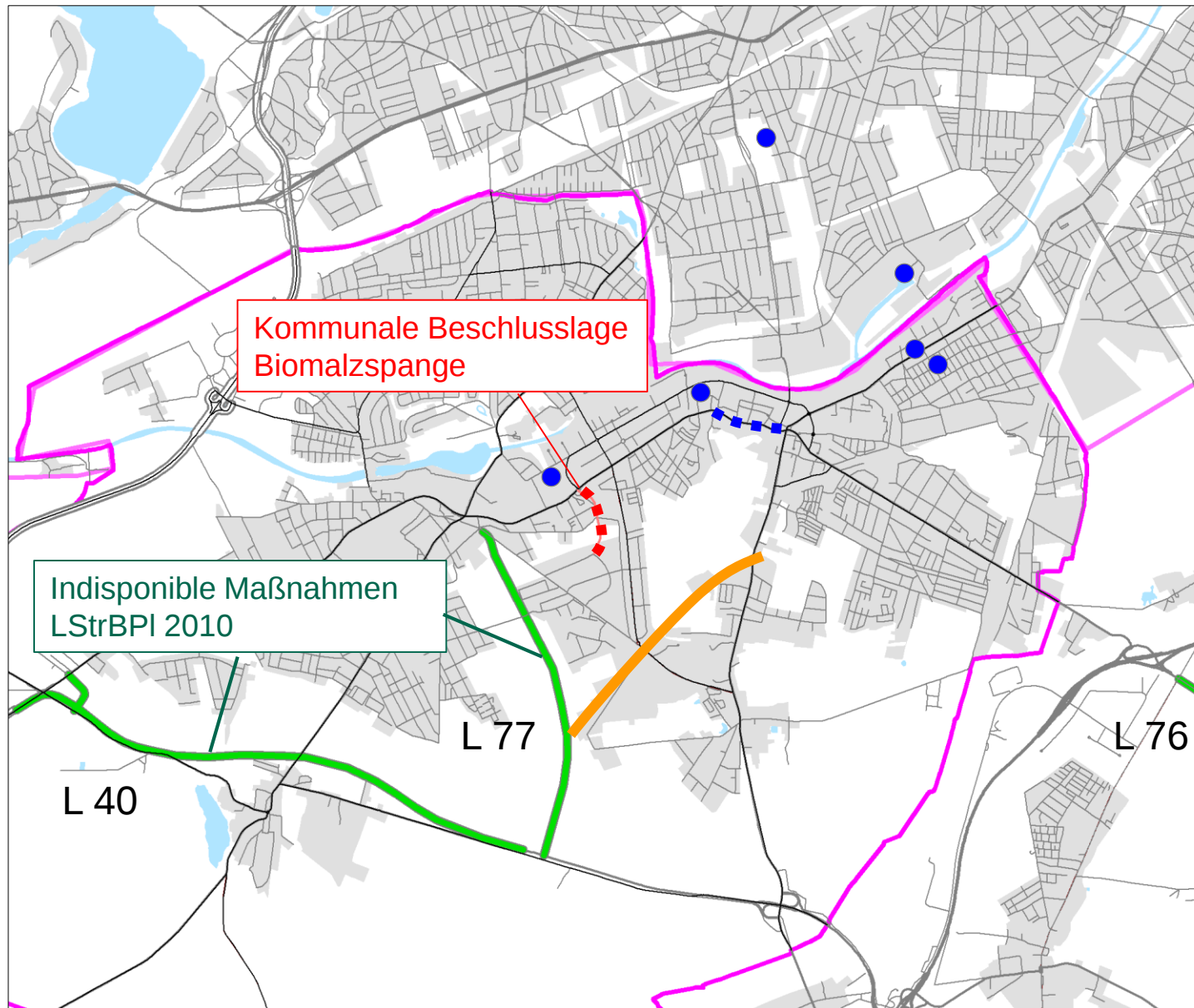


Bahnhof im
Fern-/Regionalverkehr



S-Bahnhof





- Überprüfung der Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten
- ■ ■ L 76alt: Erhöhung der Aufenthaltsqualität (Ruhlsdorfer Platz bis Puschkinplatz)
- L 794n, Netzergänzung Ruhlsdorf



Nachhaltige Verkehrsentwicklung durch

- Sicherstellung der verkehrlichen Funktionsfähigkeit der Region TKS
- Gewährleistung guter Mobilitätschancen für alle Bevölkerungsgruppen
- Stärkung des Umweltverbunds als Voraussetzung für eine ressourcenschonende, umwelt- und stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs

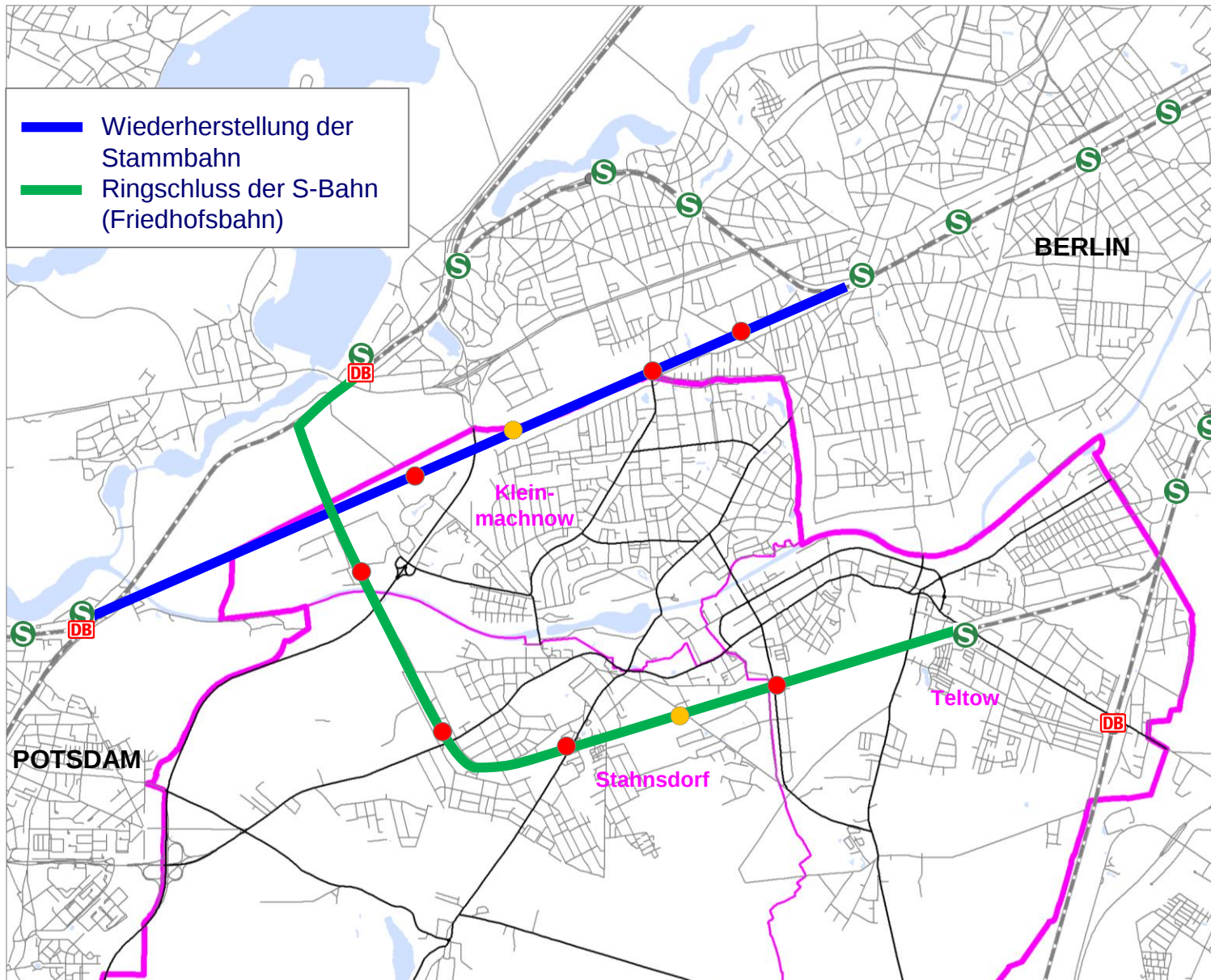


Handlungsansätze im ÖPNV

- Angebotsverbesserung / Aufbau zur konkurrenzfähigen Alternative gegenüber dem Pkw: Erhöhung Fahrgastzahlen
- S-Bahn/ Tram: der Aufbau leistungsfähiger spurgebundener Systeme auf nachfragestarken Relationen (Berlin/ Potsdam)
- TKS-Busnetz: Kontinuierliche Weiterentwicklung und Angebotsoptimierung
- Steigerung der Attraktivität der ÖPNV-Übergabepunkte

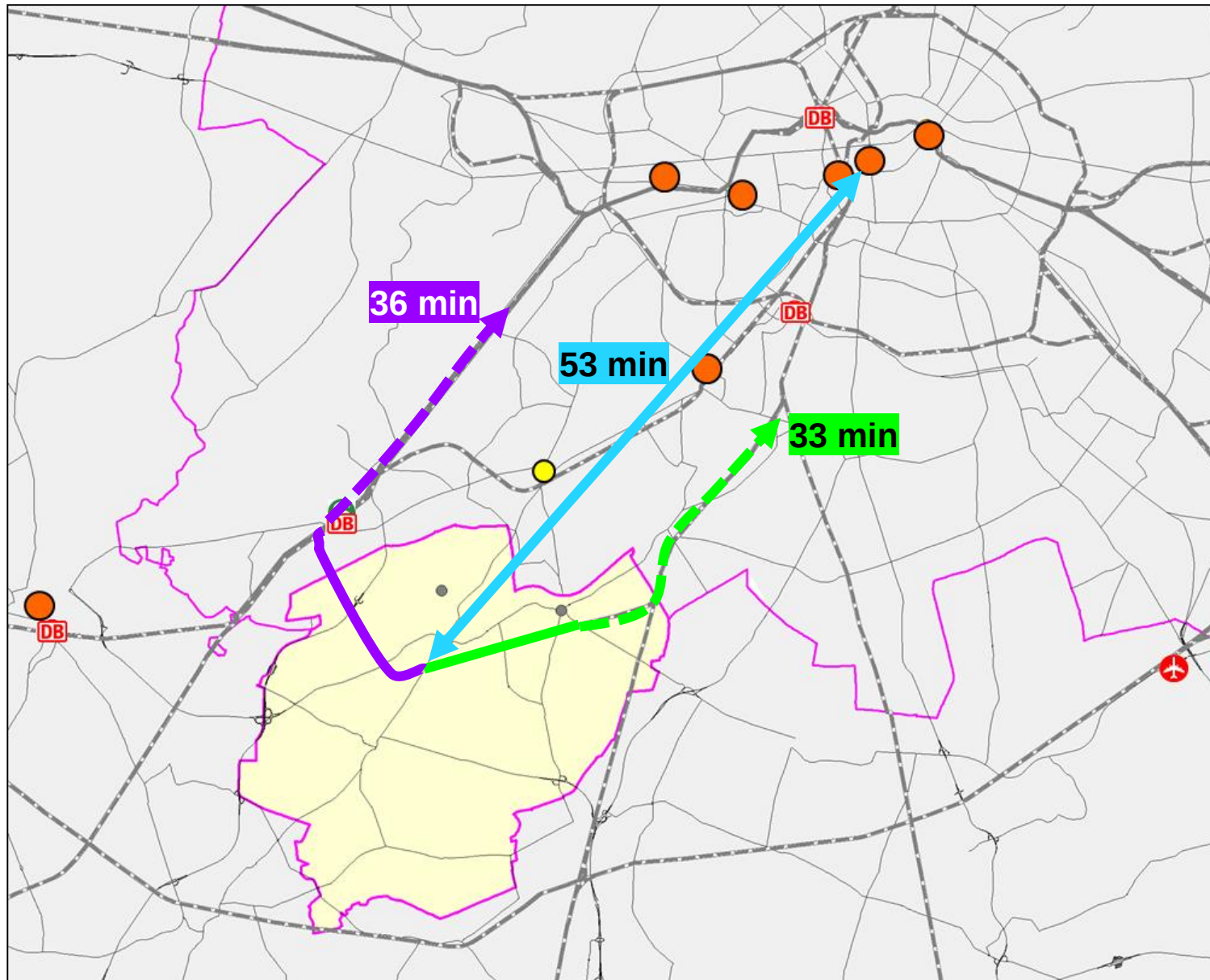
Handlungsansätze im Radverkehr

- Zusammenführung vorliegender Pläne
- Aufbau eines TKS-Radnetzes



- **Wiederherstellung der Stammbahn** (von Berlin Zehlendorf nach Potsdam Griebnitzsee)
- **Ringschluss der S-Bahn** von Teltow über Stahnsdorf nach Berlin Wannsee (Friedhofsbahn)

Beschluss der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft „Der Teltow“ vom 06.06.2012



Verlängerung der S-Bahn von Teltow nach

Ringschluss der S-Bahn von Teltow über Stahnsdorf nach Berlin Wannsee (Friedhofsbahn)

Fahrzeiten

Stahnsdorf, Güterfelder Damm – S Friedrichstr.

Bestand: 53 min

S-Bahn über

Teltow Stadt S25: 33 min

Wannsee S1: 42 min

Wannsee S7: 36 min

Reisezeitverhältnis

ÖV/MIV

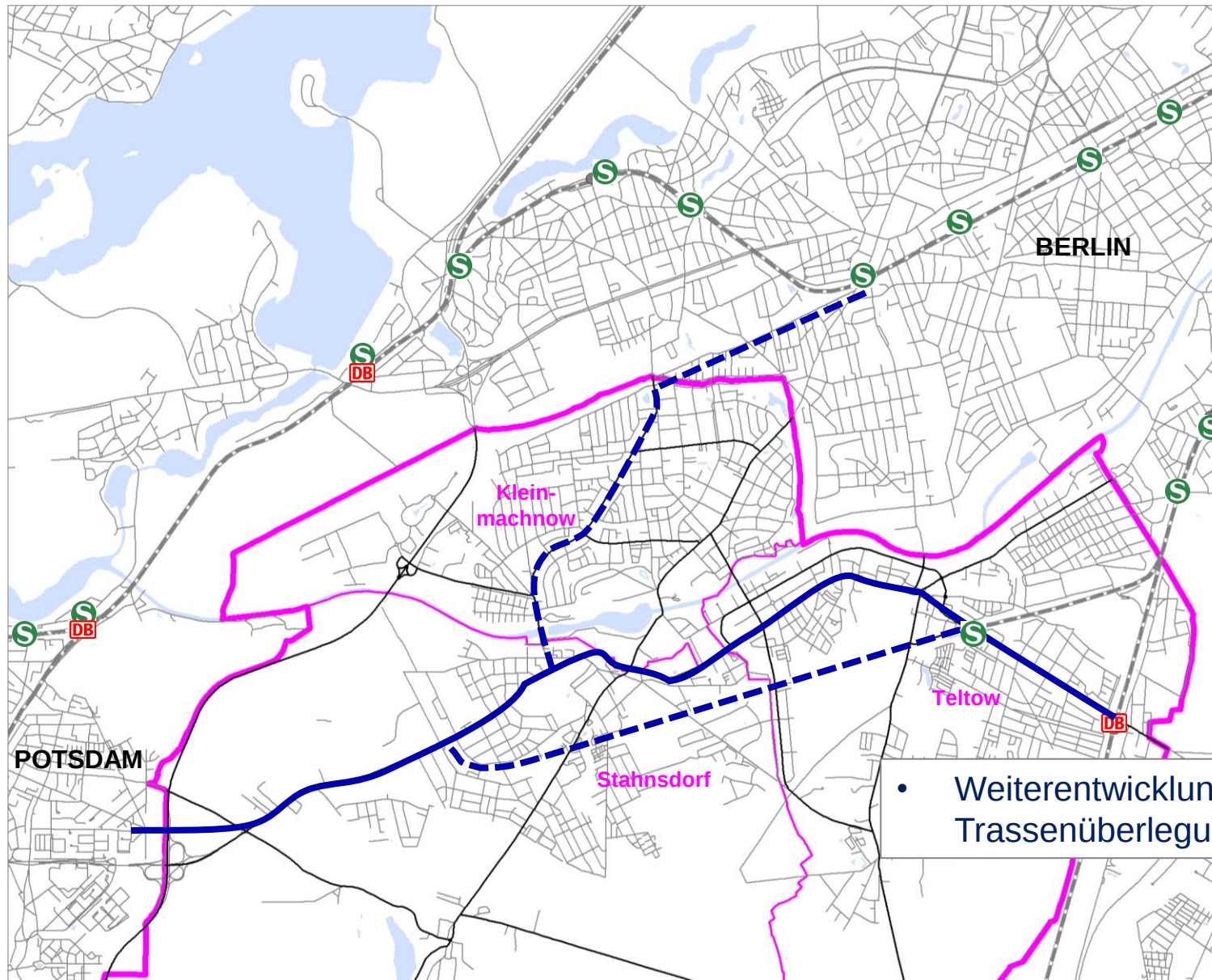
Bestand: 1,40

S-Bahn über

Teltow Stadt S25: 0,96

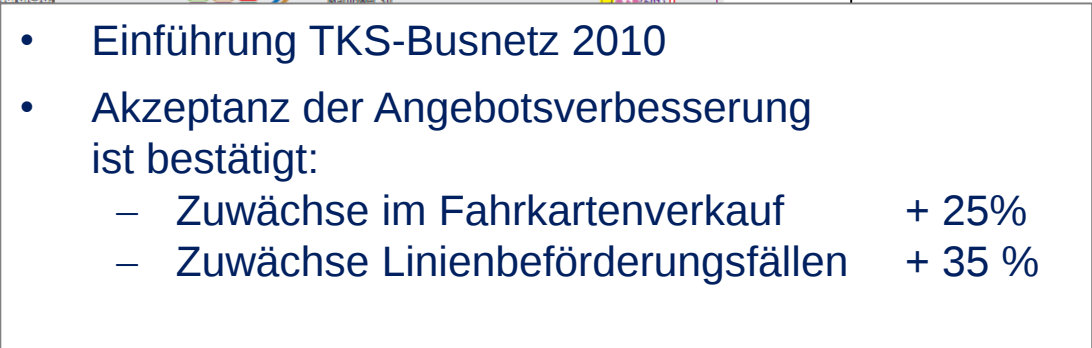
Wannsee S1: 1,16

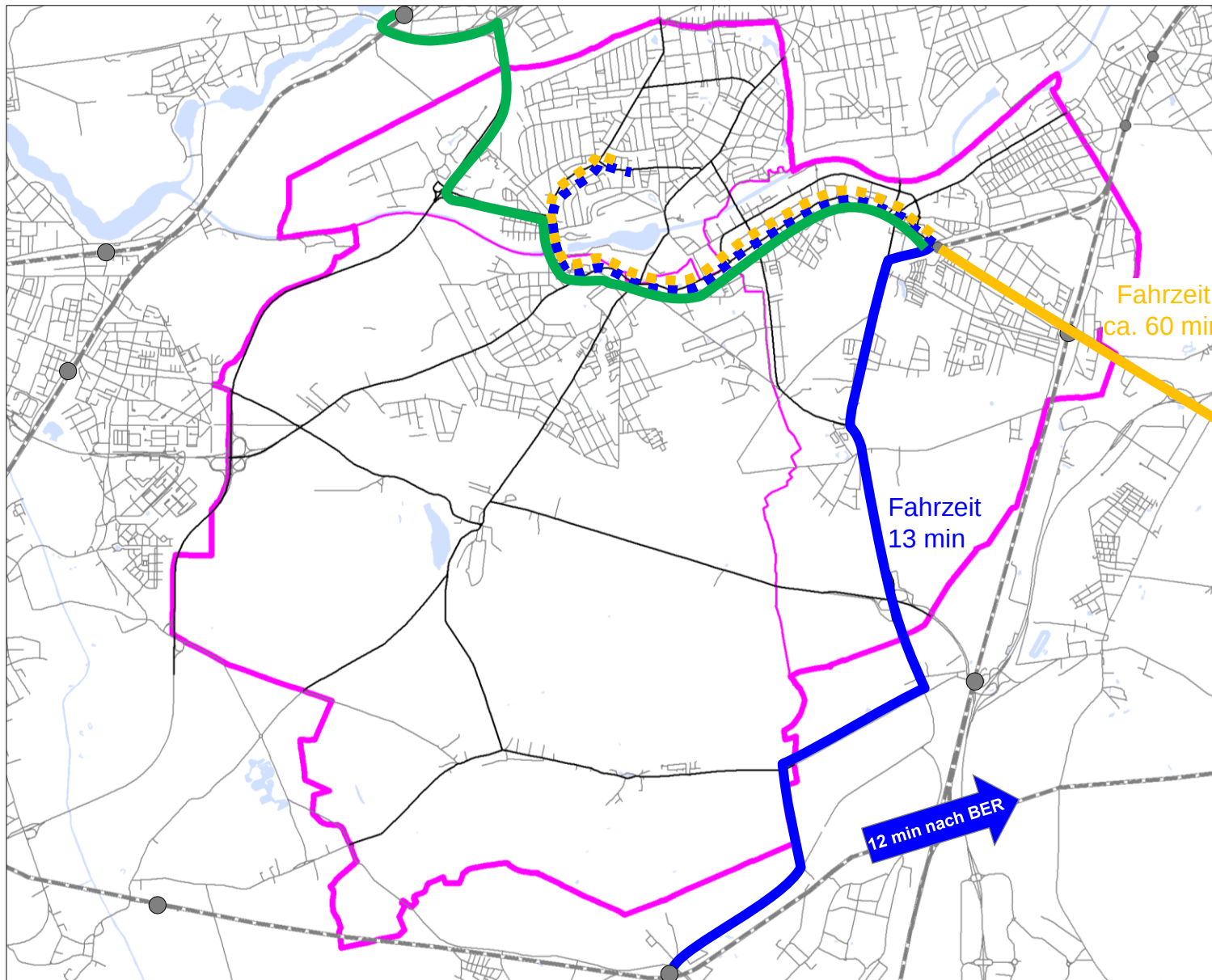
Wannsee S7: 1,02



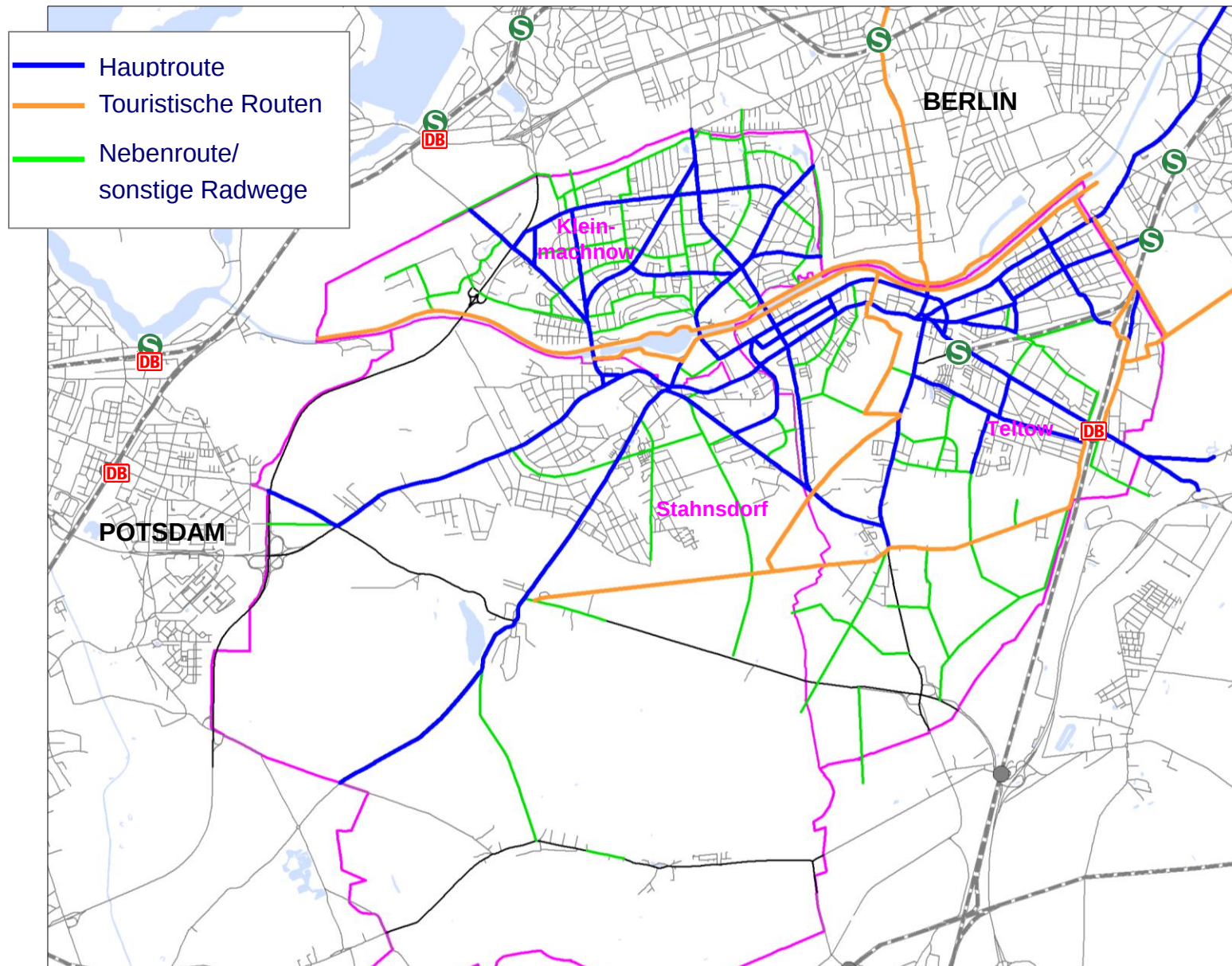
Verlängerung der Straßenbahn
Potsdam -Bhf. Teltow
(Variante mit Abzweig
über Kleinmachnow zum
S-Bhf. Zehlendorf)

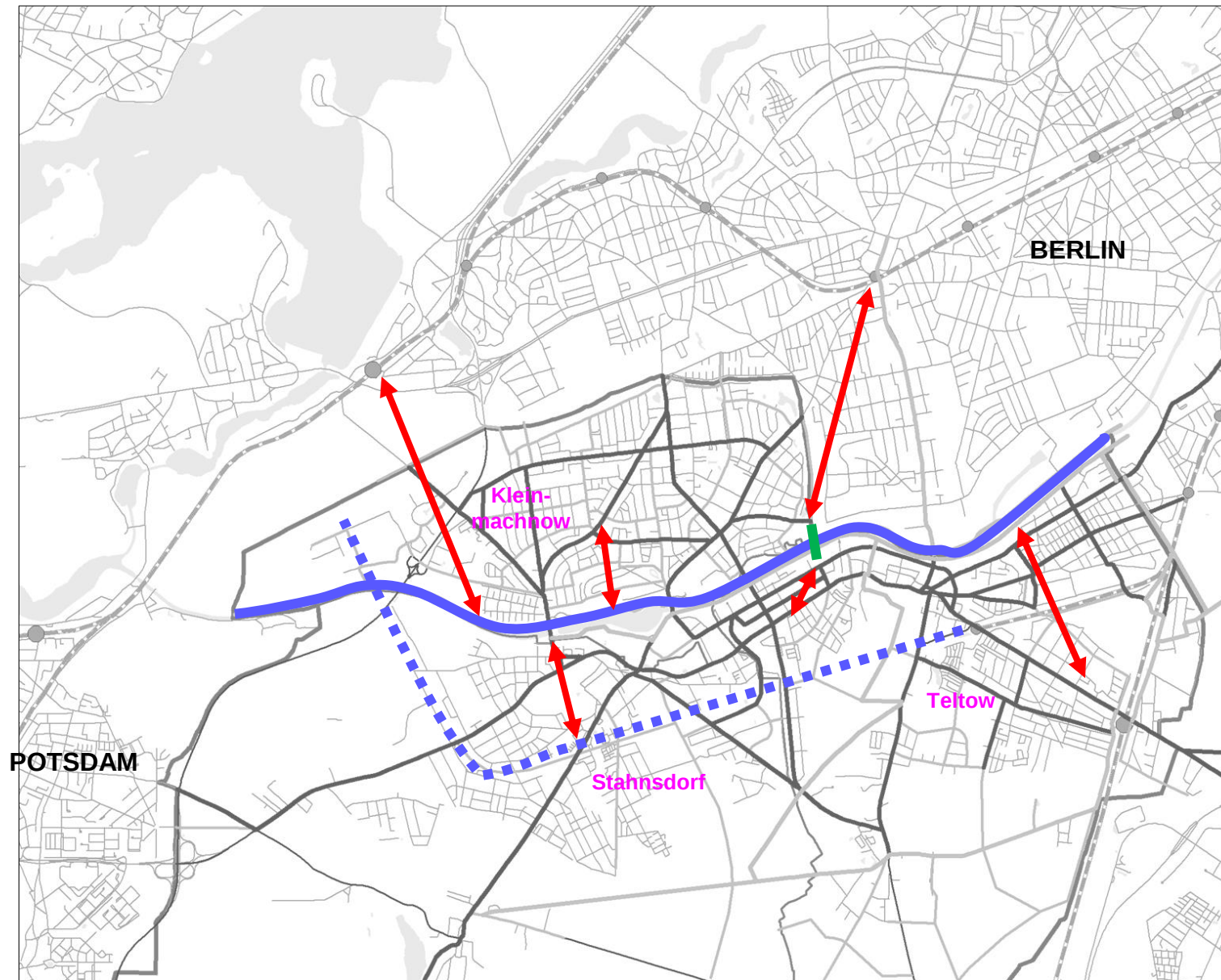
- Weiterentwicklung vorliegender Trassenüberlegungen



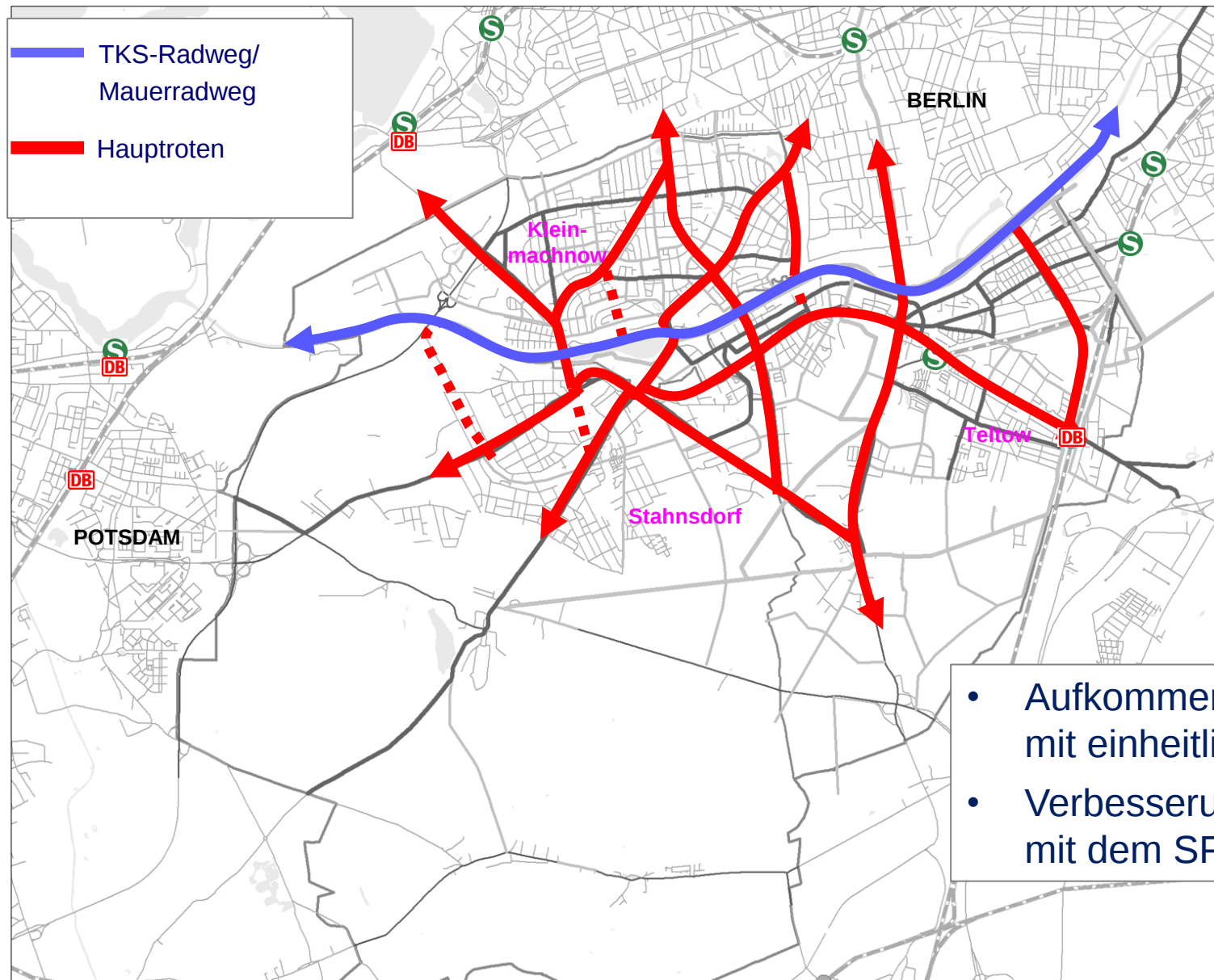


- Einrichtung Schnellbus aus der Region TKS zum Flughafen BER
- Schnellbusanbindung an Bahnhof Ludwigsfelde, Genshagener Heide (umsteigeoptimiert auf RB 22 nach BER)
- Schnellbus vom S-Bhf. Teltow Stadt über Schleusenbrücke Kleinmachnow zum Bhf. Wannsee (aus VEP 2015 für LK PM)





- Ausbau Radweg entlang des Teltowkanals
- Nutzung Freihaltetrasse für die S-Bahn
- Komplettierung/ Optimierung der Anbindung an die S-Bahn
- Teltowkanalwerftbrücke



- Aufkommensstarke Hauptrouten mit einheitlichem Ausbaustandard
- Verbesserung der Verknüpfung mit dem SPNV



Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!

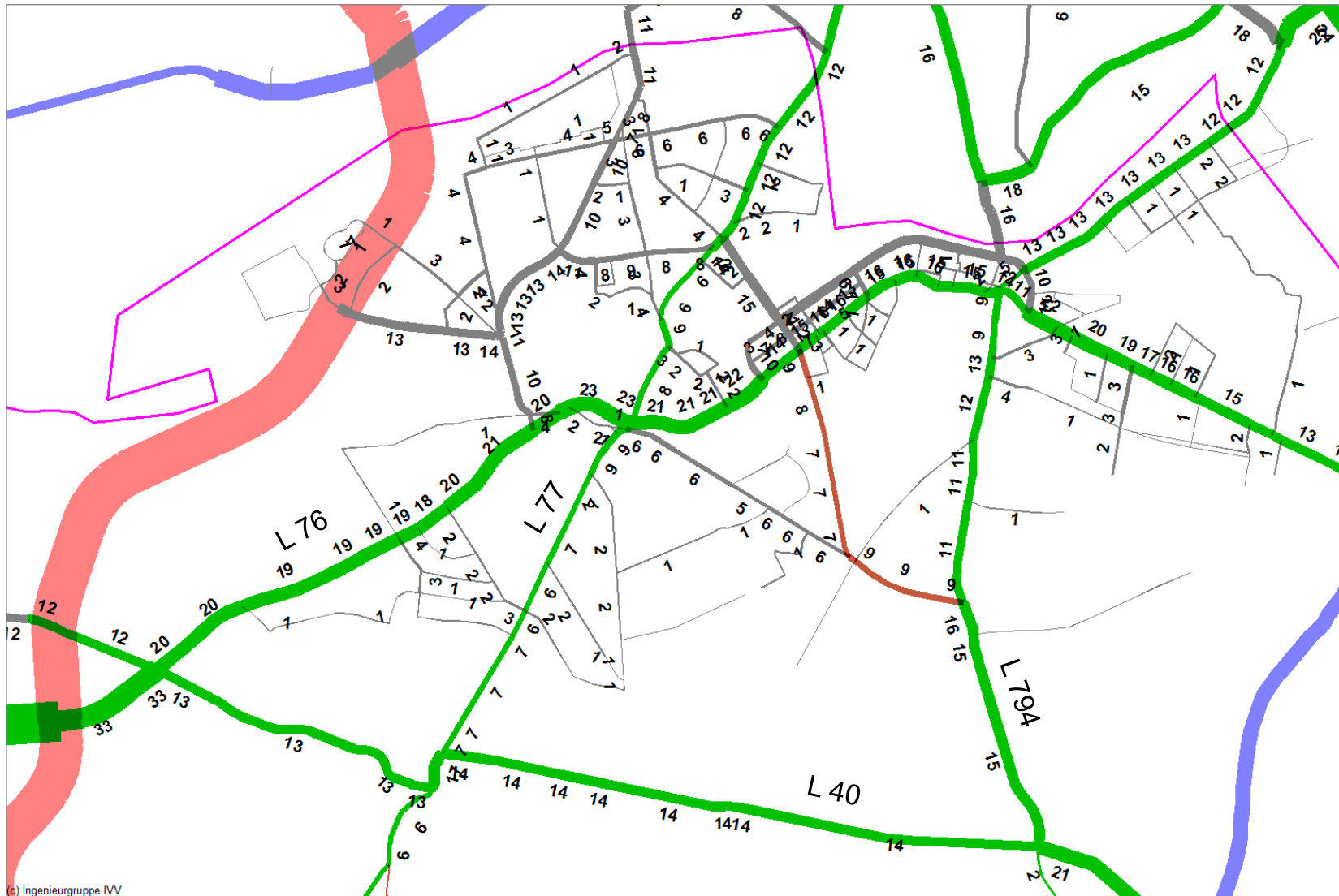
Indisponible Straßenbauvorhaben

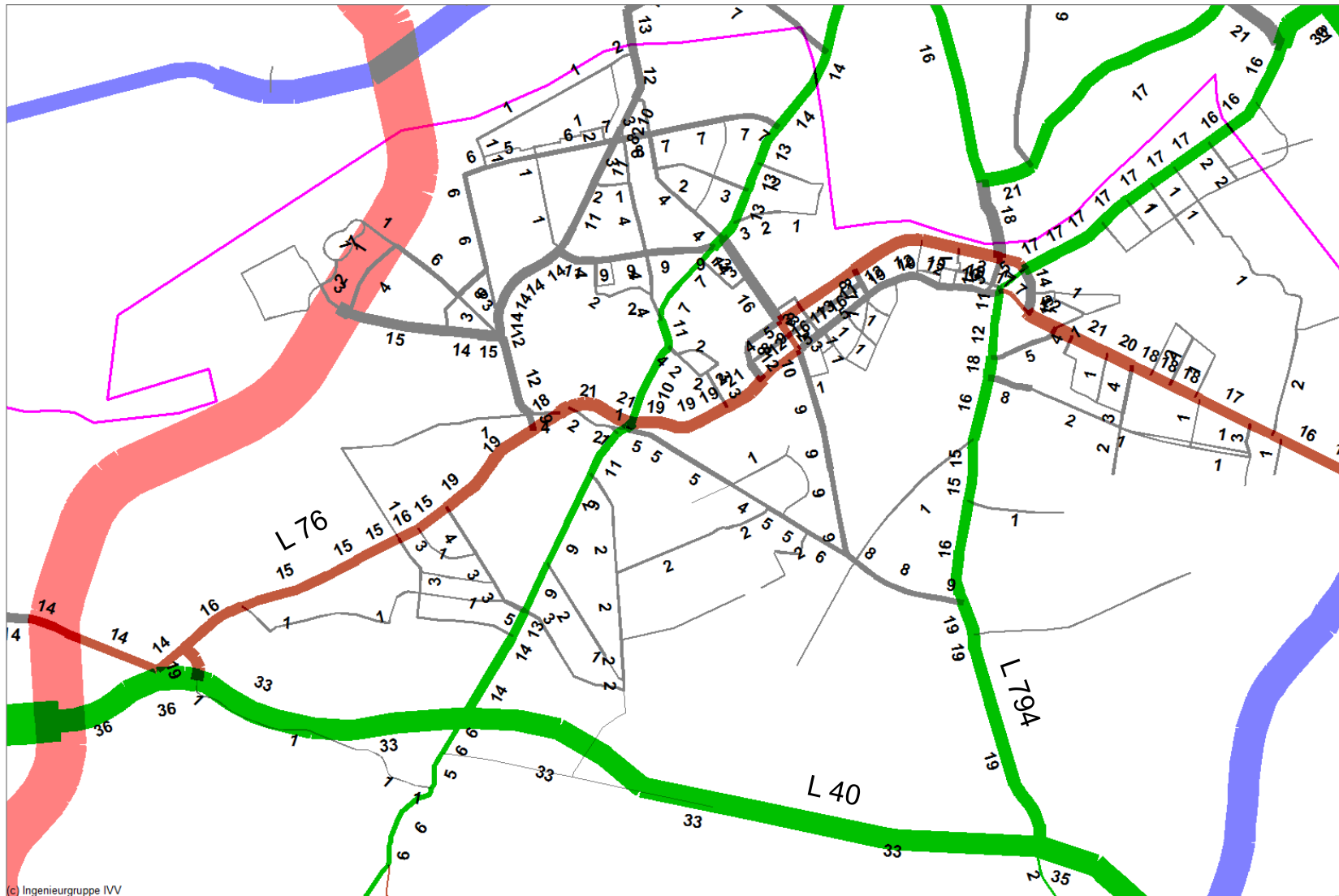
- L 77n - Maßnahme des Landesstraßenbedarfsplans
- Biomalzspange – Verknüpfung der L 77n mit Spangensystem Teltow, gemäß kommunaler Beschlusslage in Stahnsdorf und Teltow

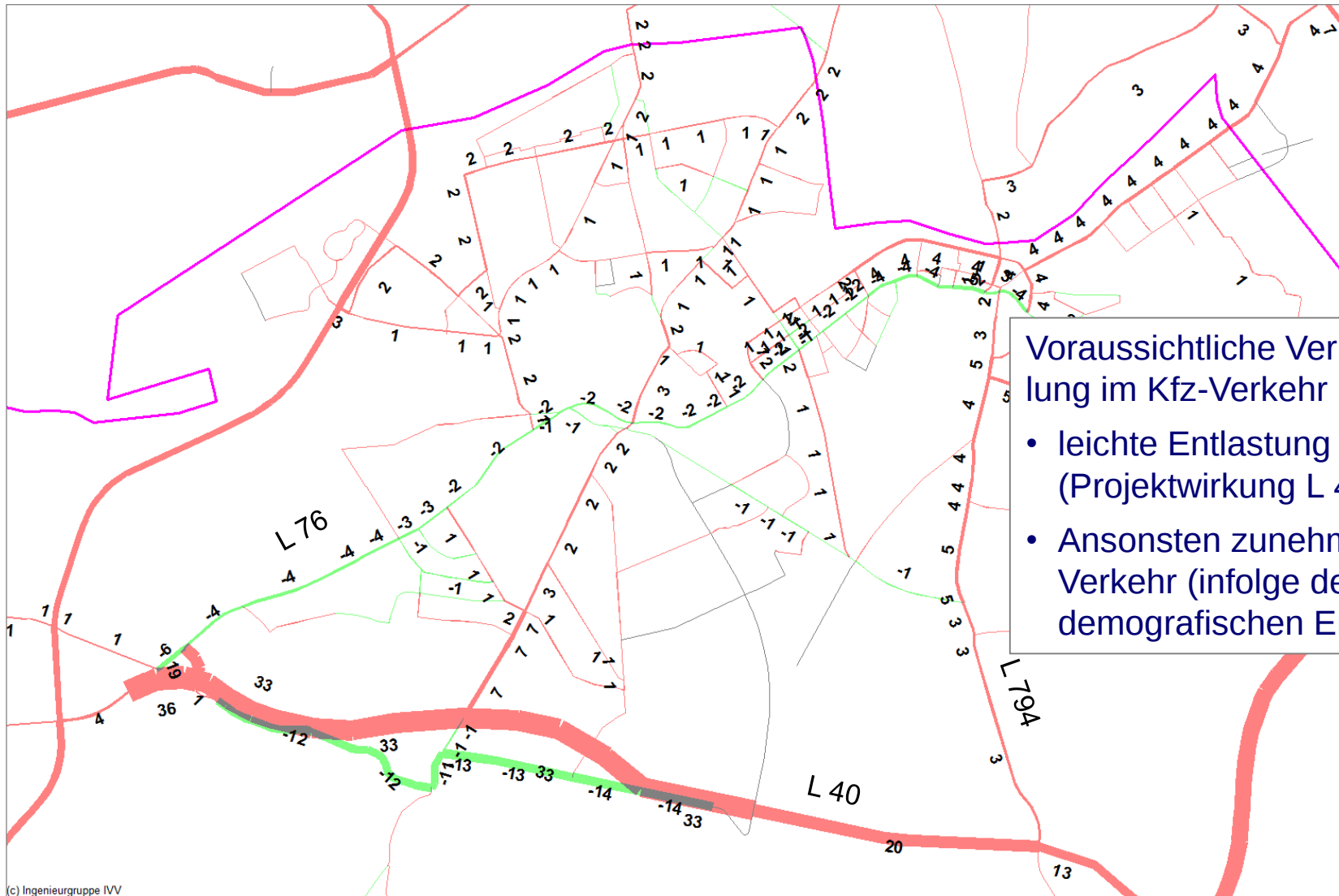
Netzfälle

- Analyse-Fall 2010
- Netzfälle 2025
 - Netzfall 1
 - Netzfall 2
 - Netzfall 3 / (Prognose-Null-Fall)

L 40n	L 77n	Biomalzspange
mit	ohne	ohne
mit	mit	ohne
mit	mit	mit





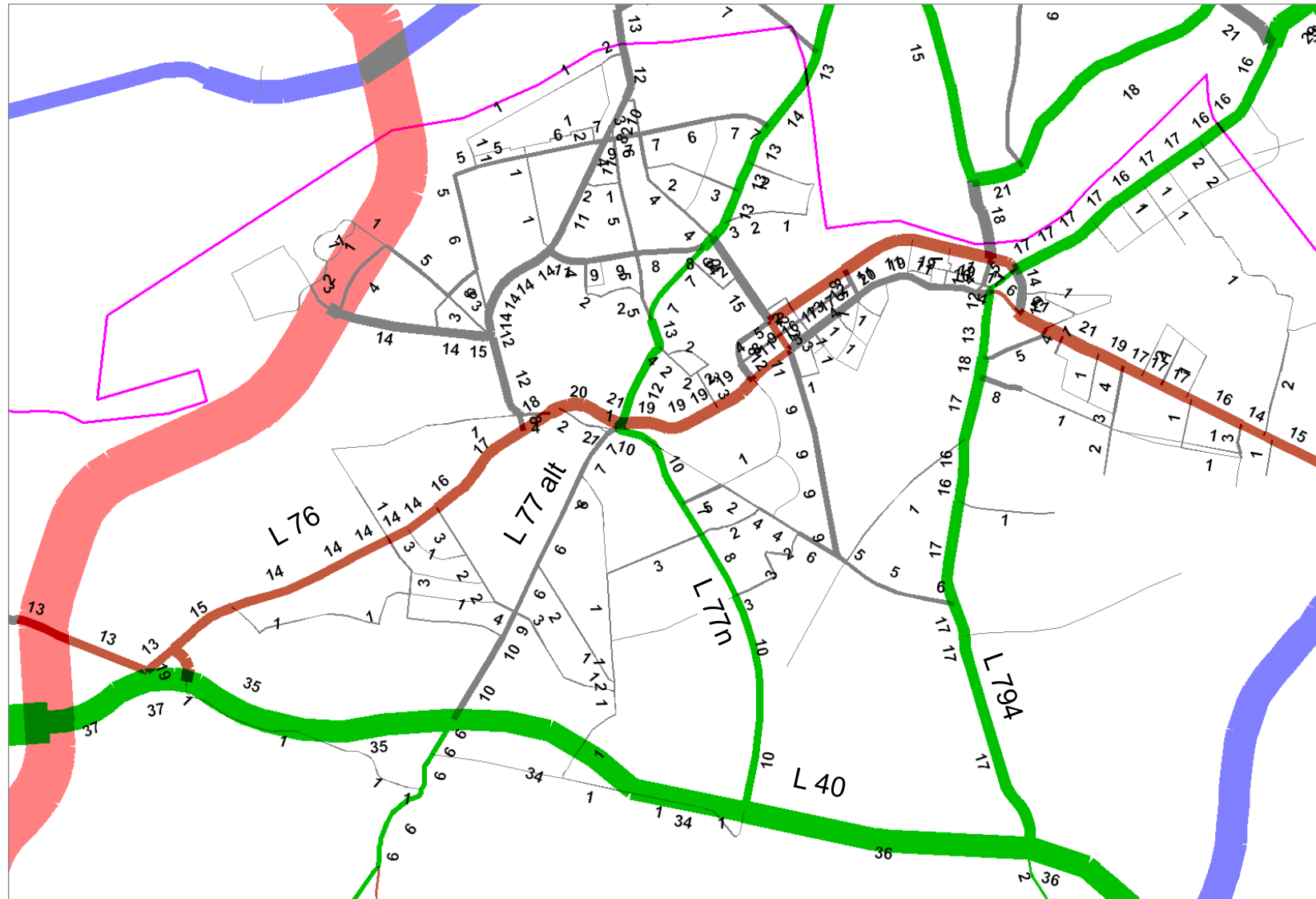


Voraussichtliche Verkehrsentwicklung im Kfz-Verkehr bis 2025:

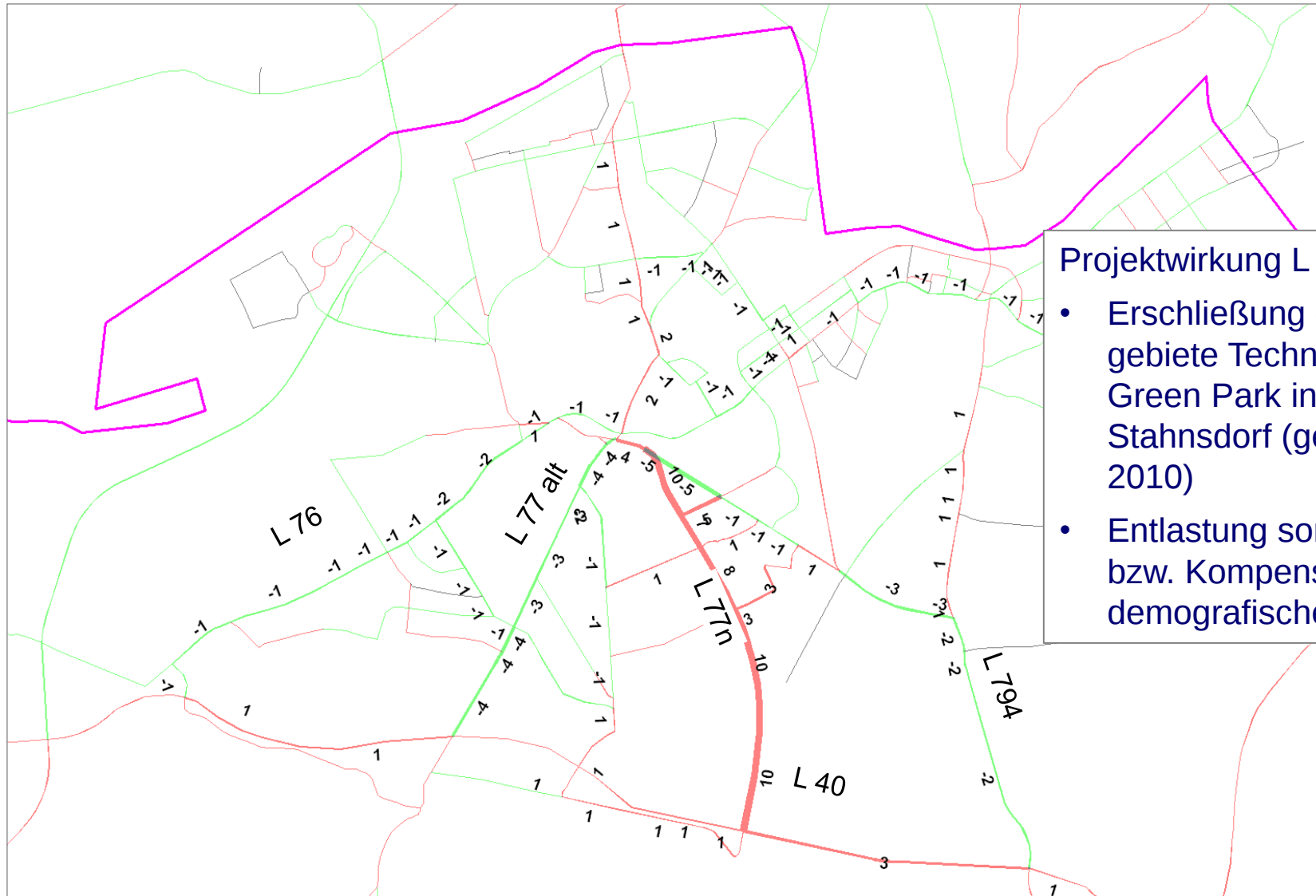
- leichte Entlastung der L 76 (Projektwirkung L 40n)
- Ansonsten zunehmender Kfz-Verkehr (infolge der demografischen Entwicklung)

Querschnittsbelastungen
in 1.000 Kfz/ Werktag

(c) Ingenieurgruppe IVV



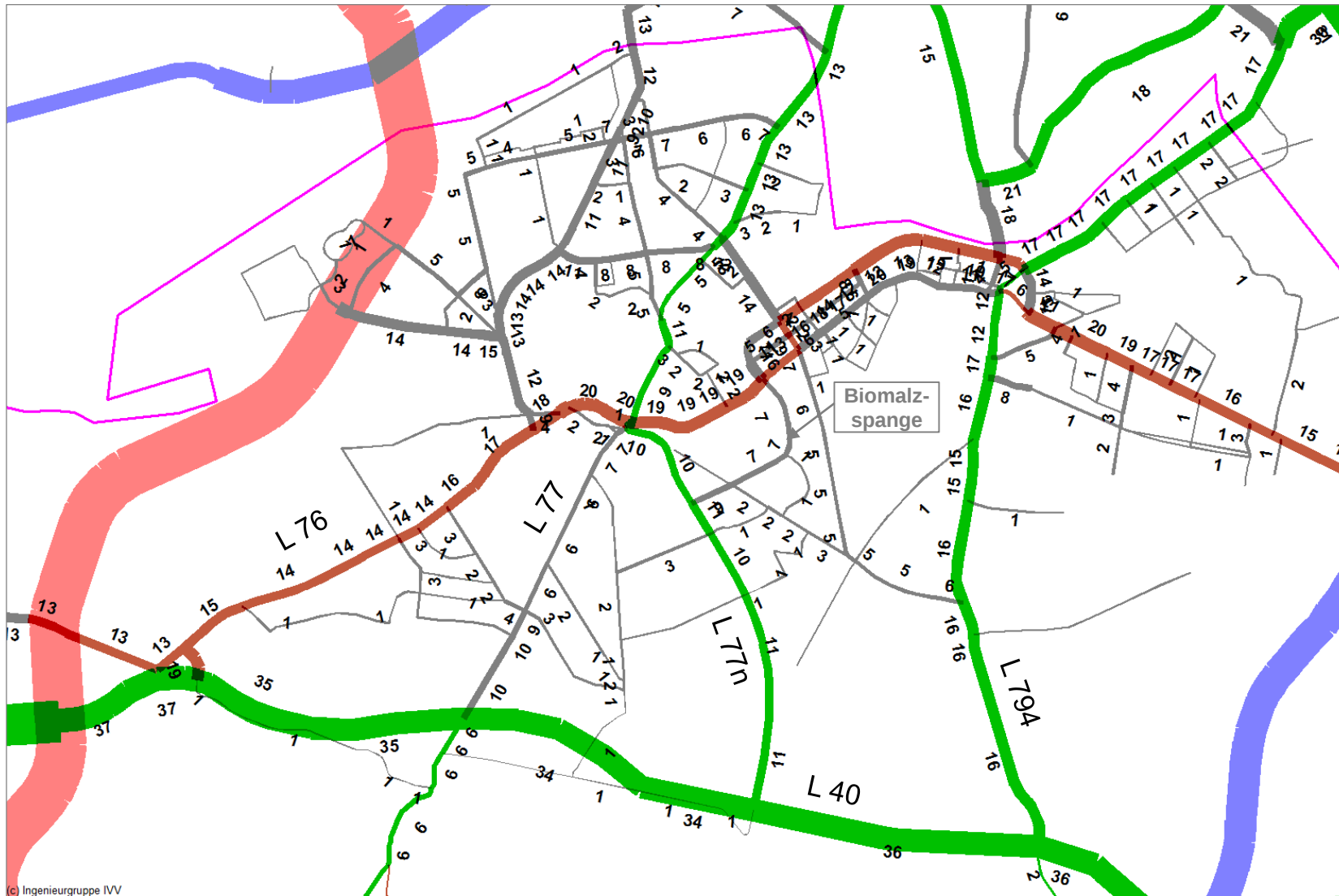
Querschnittsbelastungen
in 1.000 Kfz/ Werktag

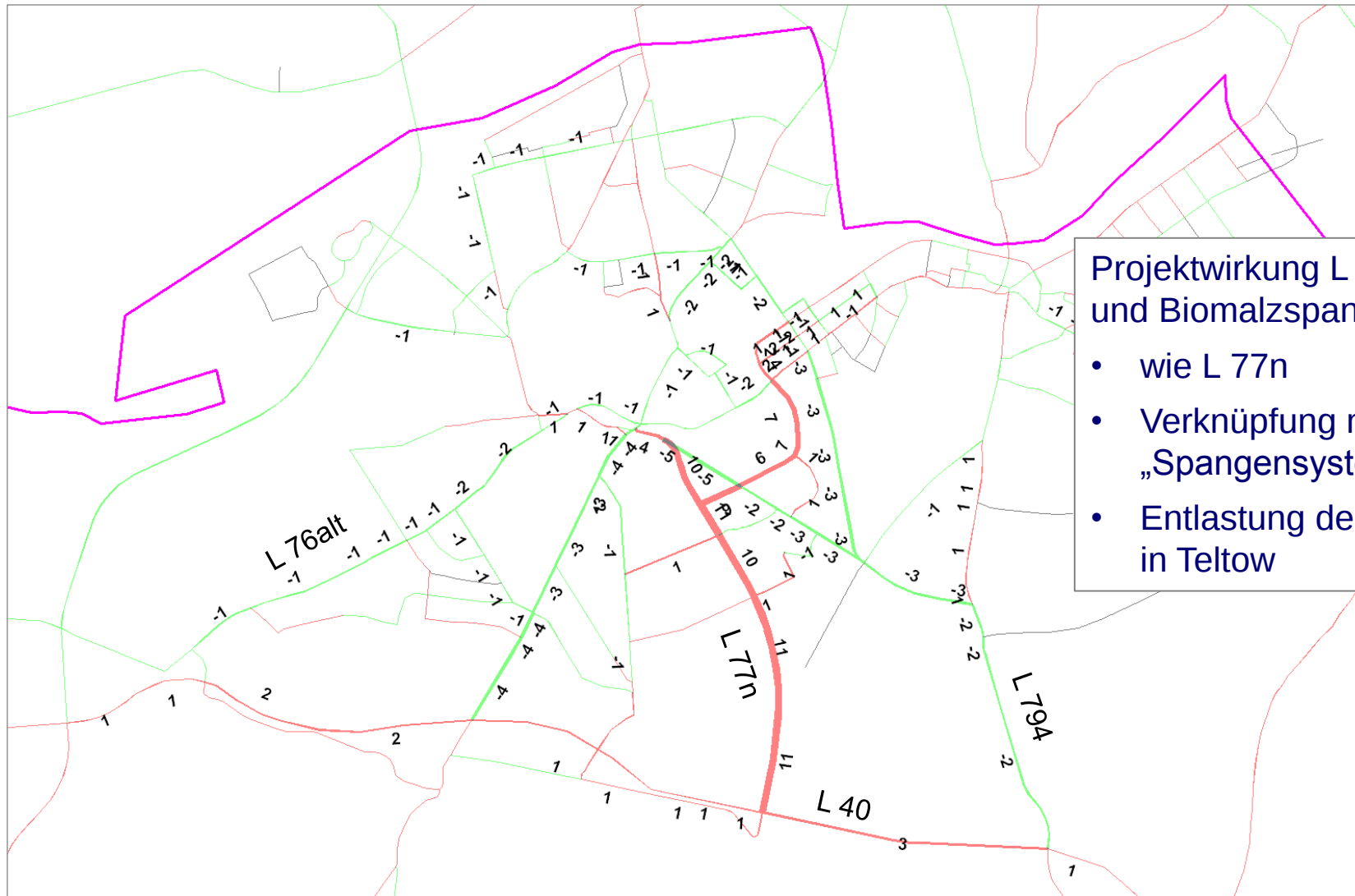


Projektwirkung L 77n :

- Erschließung der Gewerbegebiete Technopark und Green Park in der Gemeinde Stahnsdorf (gemäß VEP 2010)
- Entlastung sonstiger Straßen bzw. Kompensierung der demografische Auswirkungen

Querschnittsbelastungen
in 1.000 Kfz/ Werktag

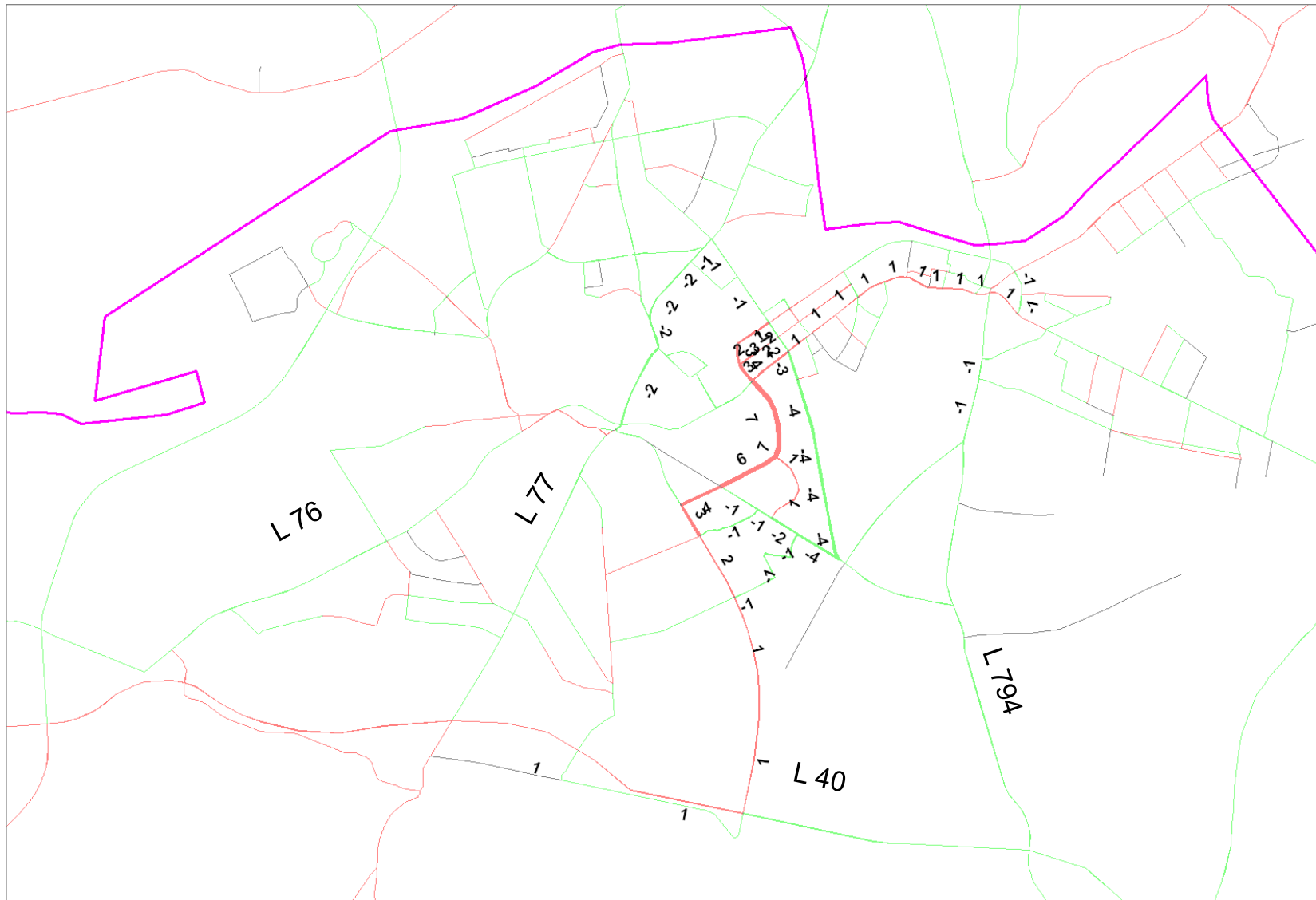




Projektwirkung L 77n und Biomalzspange:

- wie L 77n
- Verknüpfung mit „Spangensystem“ in Teltow
- Entlastung der Iserstraße in Teltow

Querschnittsbelastungen
in 1.000 Kfz/ Werktag



Querschnittsbelastungen
in 1.000 Kfz/ Werktag