

Anlage 2

Der Bürgermeister

Stadt Eberswalde – 16202 Eberswalde - Postfach 10 06 50

BAUDEZERNAT  
Stadtentwicklungsamt

Bearbeiter  
Herr Bauer

Telefon  
(0 33 34) 64 -622  
Telefax  
(0 33 34) 64 -619

Hausanschrift  
Breite Straße 39  
16225 Eberswalde

E-Mail  
s.bauer@eberswalde.de  
(nur für formlose Mitteilungen  
ohne digitale Signatur)

Internet  
www.eberswalde.de

Allgemeine Sprechzeiten  
der Stadtverwaltung  
dienstags 9 – 12 Uhr  
und 13 – 18 Uhr  
donnerstags 9 – 12 Uhr  
und 13 – 16 Uhr

Sparkasse Barnim  
BLZ 170 520 00  
Konto 25 100 100 02

Herr  
Oskar Dietterle  
Fritz-Reuter-Straße 9  
16227 Eberswalde

Datum 25.10.2011

Ihr Zeichen  
Ihr Zeichen 02.3-61/bau

Betrifft **6.3 Herr Oskar Dietterle, Fritz-Reuter-Straße 9, 16227 Eberswalde**  
**Fragen an die StVV**  
hier: Beantwortung

Sehr geehrter Herr Dietterle,

die in der Bürgerfragestunde der StVV vom 29.09. 2011 gestellten Fragen möchten wir Ihnen mit diesem Schreiben wie folgt beantworten.

*1. Im Jahre 1997 stellte die Eberswalder StVV unmissverständlich fest, dass eine Nordvariante die denkbar schlechteste Lösung für Eberswalde ist. Welche Argumente sprechen heute gegen den Eberswalder Schwung oder eine Südanbindung an die A11 obwohl die Verkehrszählung von 2006 die alten Zahlen aus 1996 fast exakt bestätigen?*

→ nach telefonischer Rückfrage ist mit den „Verkehrszählungen“ die Anzahl des Durchgangsverkehrs gemeint (s. Beantwortung Frage 3)

Der Eberswalder Schwung stellte aus städtischer Sicht 1994 (Beschluss des 1. Verkehrsentwicklungsplanes) die verkehrlich beste Variante dar, um einerseits für die erforderliche Ortsumfahrung B167 neu und die städtischen Verkehrsprobleme eine integrierte Lösung zu finden. Aus diesem Grund wurde durch die Stadt auch versucht, den Eberswalder Schwung in das Raumordnungsverfahren (ROV) als zu prüfende Alternative einzubringen. Gemäß der damaligen Vorstellungen der Stadt sollte die Realisierung des Eberswalder Schwung als Bundesstraße vom Bund finanziert werden.

Der Bund hat sich jedoch gegen die Aufnahme des Eberswalder Schwunges in das ROV entschieden.

Mitglied der  
Arbeitsgemeinschaft  
Regionale  
Entwicklungszentren

Am Ende des ROV wurde die Variante der Nordtangente vom Bund favorisiert und die Linienbestimmung erfolgte entsprechend.

Mit StVV Beschluss (Beschluss-Nr.: 18-366/95) wurde die Variante „Nord-M“ (stadtnahe Nordtangente im östlichen Abstieg zum Oderbruch bei Macherslust) 1995 politisch befürwortet. Aufgrund des zu hohen finanziellen Aufwandes sowie der Unmöglichkeit des Eingreifens der Stadt in die Hoheit des Bundes (alternative Bundesstraße) konnte der Eberswalder Schwunges nicht eigenständig durch die Stadt Eberswalde realisiert werden. Die aktuelle politische Positionierung zur Unterstützung der vom Bund vorgeschlagenen Nordvariante basiert auf dem gleichzeitig von StVV, Landkreis Barnim und Gemeinde Finowfurt gefassten Beschluss von 1999 (Beschluss-Nr. 4-110/99)

## *2. Kennen Sie den Entwurf für die Nordvariante?*

Ja

## *3. Wie kommt angesichts der verschwindend kleinen Zahlen für einen Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung ein NKV von 3.7 für die Nordvariante zustande?*

Der Bau einer Ortsumgehung, wie der geplanten B167n, lässt sich nicht allein durch eine hohe Belastung an Durchgangsverkehren begründen. Es ist richtig, dass der Anteil der Durchgangsverkehre mit nur täglich 4.688 Fahrten im Vergleich zum Gesamtverkehrsaufkommen als vergleichsweise gering eingestuft werden kann. Jedoch wird der überwiegende Anteil der Verkehrsmengen in Eberswalde selbst bzw. im direkten Umland generiert. Die hierfür ausschlaggebenden hohen Anteile des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs basieren dabei insbesondere auf der langgestreckten Siedlungsstruktur der Stadt. Eine enge Verknüpfung Eberswaldes mit den umliegenden Ortschaften Finowfurt, Britz und Lichterfelde resultiert aus der Wahrnehmung von mittelzentralen Versorgungsfunktionen gem. LEP B-B Unter dem Aspekt der Minimierung der Quell-, Ziel- und Binnenverkehre ist wiederum ein Bau der Ortsumgehung gerechtfertigt.

Berechnet wird der NKV in einem verkehrswirtschaftlichen Bewertungsverfahren, d.h. es werden mit Hilfe von Verkehrssimulationsberechnungen die verkehrlichen Wirkungen ermittelt und anschließend monetarisiert, so dass eine zusammenfassende Angabe des jährlichen Gesamtnutzens möglich ist. Die Gegenüberstellung des ermittelten jährlichen Nutzens und der (ebenfalls auf ein Jahr bezogenen) Investitionskosten führt zum sogenannten Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV).

Der verkehrswirtschaftliche Nutzen setzt sich dabei aus folgenden Komponenten zusammen:

- Regionale Effekte
- Transportkosten
- Erhaltungskosten
- Verkehrssicherheit
- Erreichbarkeit
- Umwelteffekte
- Induzierter Verkehr

Ein Projekt mit einem NKV  $> 1$  gilt als bauwürdig, da der gesamtwirtschaftliche Nutzen höher als die Investitionskosten ist. Demgegenüber wird eine Maßnahme mit einem NKV  $< 1$  nicht weiter angepackt, da es sich gesamtwirtschaftlich unter den jetzigen Rahmenbedingungen nicht rechnen würde.

Die verkehrswirtschaftliche Untersuchung von 2003 ergab einen NKV-Wert von 11,8 für den gesamten Streckenabschnitt (zwischen A11 und B158). In diesem Zusammenhang würde der volkswirtschaftliche Nutzen überwiegen und einen Bau des gesamten Streckenabschnitts wäre gerechtfertigt.

Der 2005 ermittelte NKV-Wert von 3,7 bezieht sich ausschließlich auf den Streckenabschnitt L200 bis B158 (Richtung Bad Freienwalde), also auf den 2. PA. Da hierbei eine kleinräumige Betrachtung erfolgt, fällt auch der separat ermittelte NKV-Wert geringer aus, liegt jedoch immer noch über 1 und ist ebenfalls als bauwürdig einzustufen. Wie sich der entsprechende NKV-Wert im Detail berechnet, kann von Seiten der Stadt Eberswalde nicht beantwortet werden, sondern obliegt vielmehr der Zuständigkeit des Landesbetriebes für Straßenwesen.

4. *Wieso akzeptieren Sie die eklatanten Diskrepanzen zwischen den Zahlen des LS im Erläuterungsbericht für das ROV und den Ergebnissen der Verkehrszählungen von 1996 und 2006?*

Die Abweichungen der Verkehrsbelegungen sind auf die unterschiedlichen Betrachtungsräume der verschiedenen Prognosemodelle zurückzuführen:

- *Verkehrsmodell IVV - Aachen* ( Basis des Landesbetriebes Straßenwesen ) stellt großräumige, überregionale Verkehrsprognosen aus dem Landesprognosemodell Brandenburg heraus.
- *Städtische Verkehrsmodelle von Kommunal Data (1996) und SVU Dresden (2006)*: stellen kleinräumige, lokale Verkehrsprognosen heraus und dienen speziell der Abbildung von innerstädtischen Verkehrsverhältnissen.

Die im Rahmen des großräumigen Verkehrsmodells der Landesprognose darstellbaren großräumigen Verlagerungen durch den zusammenhängenden Ausbau des Bundesstraßennetzes (sog. Blaues Netz) lassen sich im Rahmen des städtischen Verkehrsmodells aufgrund der lokalen Betrachtungsweise nicht abbilden. Die höheren Belastungswerte der Prognose zur B167n sind daher begründbar. Allerdings entstehen daraus sowohl im Hinblick auf die Lärmvorsorge-maßnahmen als auch bei der Dimensionierung der Knotenpunkte keine Nachteile für die Stadt Eberswalde und deren Einwohner.

5. *Wieso wollen Sie es zulassen, dass für 13 km Straße 51 Mio. € ausgegeben werden, obwohl wir kein Geld haben, ausreichend Lehrer für unsere Kinder einzustellen oder den Straßenwintertdienst oder die Reparatur der Straßenschäden sicherzustellen?*

Die Entscheidung, die geplante Ortsumgehung B167n umzusetzen, kann nicht durch die Stadt Eberswalde bzw. die Stadtverordnetenversammlung getroffen werden und obliegt auch keiner Beeinflussung durch diese. Die B 167 n ist als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan ausgewiesen. Damit ist die Planrechtfertigung per Gesetz gegeben.

#### 6. Wurden EFRE - Mittel für Entlastungsstraße beantragt?

Für die geplante Ortsumgehung B167n wurden keine Fördermittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) beantragt. Da hierbei der Bund als Baulastträger fungiert bzw. der Landesbetrieb Straßenwesen als Auftragsverwaltung, dürfen für einen solchen Bau keinerlei Fördermittel genutzt werden, sondern nur zweckgebundene Bundesmittel. Für den kommunalen Straßenbau können Fördermittel beantragt werden, z. B. für die Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse. „Entlastungsstraßen“, die Bundesstraßen vom Verkehr entlasten und damit die Funktion der Bundesstraße einschränken, dürfen durch die Kommune nicht geplant, gebaut, finanziert oder gefördert werden.

#### 7. Welche politischen Gründe führten zur Entscheidung zur Nordvariante anstatt des Eberswalder Schwungs?

Die B 167 n hat auch als Nordtangente eine höchstrelevante wirtschaftsfördernde Funktion und stellt die wichtigste Infrastrukturmaßnahme im Wirtschaftsraum Eberswalde und Umgebung dar. In Abstimmung mit der Gemeinde Finowfurt (jetzt Schorfheide) und dem Landkreis Barnim wurde die Unterstützung der Nordtangente zugesagt, um gemeinsam die B 167 n zu forcieren und die wirtschaftliche Entwicklung der Region positiv zu beeinflussen.

Eine Zustimmung seitens der Stadt erfolgte unter der Maßgabe, dass Netzergänzungsstraßen das städtische Netz optimal mit der Nordtangente verknüpfen, um Entlastungen auf der Hauptrelation zu bewirken.

Mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes 2008 und unter Auswertung aktueller verkehrsprognostischer Zukunftsbetrachtungen wurde festgestellt, dass die Netzergänzungsstraßen für die Stadt Eberswalde im Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumfahrung B167 n nicht mehr notwendig sind.

Der Beschluss der Stvv zum aktuellen Verkehrsentwicklungsplan von 2008 macht deutlich, dass mit der B167 n das vorhandene Verkehrsnetz in großen Teilen deutlich entlastet wird und somit auch ein wesentlicher Beitrag zur Luftreinhaltung, Lärminderung und Klimaschutz geleistet werden kann.

Für evtl. Rückfragen steht Ihnen gern Herr Sören Bauer, unter [s.bauer@eberswalde.de](mailto:s.bauer@eberswalde.de) oder 03334/64-622 zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im/Auftrag



Anne Fellner

Baudezernentin