Anlage 6

Stadt Eberswalde – 16202 Eberswalde - Postfach 10 06 50

Landesamt für Bauen und Verkehr
Dezernat 11 - Anhörungsbehörde
z. H. Frau Dudziak
Lindenallee 51
15366 Hoppegarten

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

Datum 07.02.2012

Ihr Zeichen
Unser Zeichen 02.3-61/bau

Betrifft **Ortsumfahrung B167 Finowfurt/Eberswalde (L 220-L 200)**
hier: Stellungnahme der Stadt Eberswalde als TÖB und als Betroffene

Sehr geehrte Frau Dudziak,

die Stadt Eberswalde bedankt sich, im Planfeststellungsverfahren bzgl. des oben genannten Planungsvorhabens Stellung zu nehmen.

Einleitung

Der Bau der Ortsumfahrung der B167 Finowfurt/Eberswalde (L 220 – L 200) (nachfolgend B167n genannt) besitzt für die Stadt und die Wirtschaftsentwicklung Eberswalde oberste Priorität.
Gemäß Landesentwicklungsplan ist die B167 neu für den Gesamtraum Berlin-Brandenburg als großräumige Straßenverbindung einzuordnen, welche im Grenzraum zu Polen gleichzeitig eine leistungsfähige Ost-West Relation darstellt. Insbesondere besteht damit die Möglichkeit, die gesetzten Ziele im Landesentwicklungsplan für die regionalen Wachstumskerne besser erreichen zu können und in diesem Zusammenhang den Wirtschaftsraum zu stärken. Die B167n ist die wichtigste Infrastrukturmaßnahme für die Stadt Eberswalde.

Die geplante Ortsumfahrung Finowfurt/Eberswalde ist seit langem Gegenstand umfangreicher Planungen, Abstimmungen und öffentlicher Diskussion. Alle Bemühungen der Stadt Eberswalde sind darauf ausgerichtet, eine nachhaltige, städtebauliche und verkehrliche Entwicklung zu gewährleisten, welche die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Aspekten in Einklang bringen.

Insbesondere für die im Norden ortsansässigen Gewerbebetreibenden bietet der schnelle und direkte Anschluss zur BAB A11 mit dem Neubau der Ortsumfahrung positive und nachhaltige Entwicklungsmöglichkeiten und bedeutet gleichzeitig eine große Entlastung für viele Bewohner der Stadt Eberswalde, die zum Zeitpunkt entlang der dicht bebauten B167 „alt" wohnen.

Zu einzelnen Punkten wird im folgenden Stellung genommen:

Die Anbindung der B167n an das innerstädtische Straßennetz erfolgt über mehrere Knotenpunkte. Die Stadt Eberswalde stellt aufgrund ihrer Funktion als Regionaler Wachstumskern gleichzeitig Quelle und Ziel von Verkehrsströmen dar. Allerdings konnten den vorliegenden Unterlagen keine Auswirkungen auf das Straßennetz der Stadt Eberswalde entnommen werden, welche durch eine Bündelung des Bundesstraßenverkehrs resultieren. Da bis zur Realisierung des 2. BA die Verkehrsströme aus Osten vorrangig über die Freienwalder Straße bzw. Tramper Chaussee sowie die Breite Straße in Richtung KP 5 geführt werden, sind auch insbesondere für den sensiblen innerstädtischen Bereich der Breite Straße, mit derzeitig schon hoher Verkehrsbelastung, geeignete Maßnahmen hinsichtlich Lärm- und Schadstoffemissionen zu prüfen und zu ergreifen.

Lärmschutz

Seit Beginn der Bekanntgabe des Planungsvorhabens artikulieren Bürger, insbesondere der Clara-Zetkin-Siedlung, nachvollziehbare Betroffenheiten. Aus Sicht der Stadt Eberswalde müssen die Lärmschutzforderungen der Bürgerinnen und Bürger ernst genommen werden.

Der Unterlage 11 „schalltechnische Untersuchung" der Planfeststellungsunterlagen kann entnommen werden, dass „...im Ergebnis von Voruntersuchungen bereits erhebliche Lärmbelastungen für die Nutzungen in der Nähe der Baumaßnahen festzustellen waren...". In diesem Zusammenhang wird in den Siedlungsbereichen (Abschnitte 0+650 bis 2+900 und 4+200 bis 5+700), u. a. der Clara-Zetkin-Siedlung, ein Fahrbahnbelag D_{StrO} = - 2dB(A) berücksichtigt. Um ein gleiches Niveau der Geräuschkulisse gewährleisten zu können, fordert die Stadt auch für die verbleibenden Abschnitte diese Art des Fahrbahnbelages zu verwenden.

Idealerweise könnte durch eine lärmoptimierte Oberbaukonstruktion ein dauerhaftes Lärmminderungspotential von 3 bis 5 dB (A) gewährleistet werden. Ein Lärmminderungspotential von 3 bis 5 dB (A) ist zurzeit mit Mischgütern gemäß den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen (ZTV-Asphalt) und den Technischen Lieferbedingungen (TL-Asphalt) möglich. Veränderungen in den Schichtenfolgen zur Optimierung der akustischen Eigenschaften sind gemäß den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen RSTO ebenfalls zulässig. In diesem Zusammenhang fordert die Stadt die Überprüfung der B167n als sogenannte Pilotstrecke, da nur so der Einsatz solcher Deckschichten gewährleistet werden kann. Entsprechende Forschungsarbeiten werden derzeit bei der BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) durchgeführt und nach Veröffentlichung in den aktuellen Stand der RLS-Entwurf (Richtlinie für Lärmschutz) eingearbeitet, was wiederum für die Berücksichtigung eines zusätzlichen lärmmindernden Asphaltbelages spricht.

Des Weiteren wird unter Punkt 11.1.4.1 „Ergebnisse Neubaumaßnahme der B167" die Aussage getroffen, dass bis auf den Bereich Barschgrube (Km 4+500 bis Km 4+950) aufgrund der großen Distanz der Gebäude zur geplanten Trasse die Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV nicht überschritten werden.

Auch wenn rechtlich gesehen kein Anspruch auf Lärmschutz bestehen sollte, existiert auch unterhalb der Immissionsgrenzwerte Lärm. Untersuchungen der Lärmwirkungsforschung ergaben zudem, dass schon bei Verkehrslärm von 50/40 dB(A) tags/nachts Belästigungen und Störungen entstehen können und gesundheitliche Gefährdungen drohen.

Um den entgegenwirken zu können, wird die Berücksichtigung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen wie beispielsweise durch:

- einen „Lärmschutzwall mit aufgesetzter Wand"
- den Einsatz einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche,
- die Berücksichtigung einer ökologische Solar-Lärmschutzlösung (Lärmschutzwand mit Solar-Panels),
- zusätzliche Fledermausfangzäune oder
- die Berücksichtigung passiver Lärmschutzmaßnahmen

gefordert.

Schall kann sich über Wasseroberflächen ungehindert und optimal ausbreiten. Dieser Aspekt ist insbesondere im Bereich der Clara-Zetkin-Siedlung zu erwarten, da die geplante Ortsumgehung B167n in unmittelbarer Nähe zum Oder-Haval-Kanal verläuft. Aus diesem Grund fordert die Stadt Eberswalde zum Schutz der Bewohner der Clara-Zetkin-Siedlung alle Möglichkeiten auszuschöpfen, Schallschutzmaßnahmen zu gewähren, auch über das Maß hinaus, was gesetzlich gefordert wird. Des Weiteren muss das Szenario berücksichtigt werden, dass der Oder-Havel-Kanal durch den Bund nicht ausgebaut wird.

In diesem Zusammenhang wird auf die der Stadt Eberswalde am 24.11.2011 übergebene Unterschriftensammlung (die am 05.12.2011 zuständigkeitshalber an den Landesbetrieb Straßenwesen weitergeleitet wurde) hingewiesen, mit welcher einerseits auf die befürchtete Verlärmung durch den Bau der B 167n aufmerksam gemacht und andererseits ein wirksamer Lärmschutz für die durch die B167n betroffenen Bürgern eingefordert wird.

Mit Inbetriebnahme der B167n würden Verkehrsströme aus Richtung Westen in Richtung Bad Freienwalde zukünftig über die neue B167 geführt, um anschließend über die L 200 wieder auf die alte B167 und letztendlich auf die Freienwalder Straße bzw. Tramper Chaussee zu gelangen. Da die Breite Straße in Richtung Nordend vor einigen Jahren von der Bundesstraße (B2) auf eine Landesstraße (L200) herab gestuft wurde und diese zumindest für eine Übergangszeit die Verbindung zwischen B167n und B167 darstellt, sollte für den Abschnitt B167 neu bis B167 alt, für die Übergangszeit, eine mögliche Umstufung als B167 geprüft werden.

Verkehrliche und städtebauliche Auswirkungen für die Stadt Eberswalde

Mit der Realisierung des 1. Bauabschnittes der Ortsumfahrung B167n erfolgt ein erster wichtiger Schritt, der für die Bewohner und Bewohnerinnen der Stadt Eberswalde zu einer nachhaltigen Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität führt, insbesondere den dicht bewohnten Bereich entlang der B167 „alt" entlastet sowie den Wirtschaftsraum Eberswalde nachhaltig stärkt. Mit der Verkehrsfreigabe des 2. Bauabschnittes wird die Ortsumfahrung ihre volle Wirksamkeit erreichen und die Stadt Eberswalde vom Durchgangsverkehr entlasten. Deshalb unterstützt die Stadt Eberswalde ausdrücklich die Planung und die Realisierung des 2. Bauabschnittes.

Nach Durchsicht der Planfeststellungsunterlagen und unter Beachtung der Prognose des Landes für die B167n, die an der L 200 endet, ist zu erkennen, dass es bei Verkehrsfreigabe auf der L 200 zwischen KP 5 und KP Friedensbrücke zu einer Zusatzbelastung kommen wird.

Für den Zeitraum zwischen der Verkehrsfreigabe des 1. und 2. Bauabschnittes ist mit einem Anstieg der Verkehrsmengen in dem besagten Abschnitt zu rechnen und sofern noch nicht geschehen, entsprechende Maßnahmen zum Lärmschutz bzw. Luftreinhaltung geprüft werden sowie aufgrund der prognostizierten Verkehrsstärke Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit, insbesondere verkehrsschwächerer Verkehrsteilnehmer, beachtet werden. Unter diesem Aspekt sollten begleitende Radverkehrsanlagen für diesen Abschnitt in Betracht gezogen und der Straßenausbauzustand überprüft werden.

Verbesserung der Verkehrssicherheit

Im Punkt 2.4.4. des Erläuterungsberichtes wird die Aussage getroffen: „Durch den Betrieb der B167 als Kraftfahrstraße und der daraus resultierenden separaten Führung der Radfahrer und Fußgänger werden Konfliktpunkte mit schwächeren Verkehrsteilnehmern vermieden."
Die Ausweisung als Kraftfahrstraße schließt die Nutzung durch Radfahrer oder Fußgänger bereits aus und die getroffene Aussage sollte daher noch einmal auf Plausibilität geprüft werden. Eine Verlagerung aus Westen kommender Verkehrsströme auf die Ortsumgehung kann positive Auswirkungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit des städtischen Verkehrsnetzes nach sich ziehen. In diesem Zusammenhang sollte jedoch ein Nachweis bzgl. der Reduzierung des Binnen-, Quell- bzw. Zielverkehrsaufkommens erbracht werden.

Zuwegungen

Durch die geplante Ortsumgehung B167n wird im Bauabschnitt (Britzer Straße – L 200) die Zuwegung aus Richtung des Wohngebietes Nordend zum Oder-Havel-Kanal als Erholungsgebiet weitestgehend abgeschnitten und eine Erreichbarkeit für Fußgänger wäre nur durch erhebliche Umwege zukünftig realisierbar. Insbesondere wird die Zugänglichkeit des „Großen Stadtrundweges" gem. des zwischen Stadt und WSV geschlossenen Gestattungsvertrages (Nr.: 0111(10), im Bereich von HOW Kilometer 67,922 – bis HOW Kilometer 69,608), erheblich eingeschränkt und muss nach Ansicht der Stadt entsprechend berücksichtigt werden.

Hinsichtlich der neuen Zuwegung zur Barschgrube, könnte die Errichtung eines einstreifigen Weges mit einer Breite von 3,50 Meter Probleme hervorrufen, da Fahrzeug,- Rad- und Fußgängerverkehr sich begegnen müssen.

Konflikte mit städtischen Projekten

Erschließungsstraße „Gewerbepark Nord" gem. Planfeststellungsunterlagen

Die geplante Zufahrtsstraße greift in die vorhandene städtische Bushaltestelle (Neue Straße) ein und verkürzt die Busbucht. Da eine solche Veränderung der Busbucht eine nachteilige Andienung der Haltestelle zur Folge hätte, sind die Planungen aufeinander abzustimmen.

Des Weiteren wird 2013 die Neue Straße neu ausgebaut. Dabei wird zum jetzigen Zeitpunkt eine mögliche Verschiebung der Straßenachse in Richtung Süden geprüft. Wenn eine Verschiebung der Straße in Richtung Süden realisiert werden kann, sollte die Planung der Erschließungsstraße „Gewerbepark Nord" durch den LS entsprechend angepasst werden.

Für diese Maßnahme – Erschließungsstraße „Gewerbepark Nord" ist gem. Grunderwerbsplan ein Grunderwerb von Dritten (Flurstück 44/93) notwendig. Das angrenzende städtische Flurstück 262 ist jedoch ebenso betroffen. Bislang befindet sich dort eine geduldete Überfahrt, aber kein öffentlicher oder privater Weg der Stadt Eberswalde. Es ist davon auszugehen, dass auch dieses Flurstück durch den LS erworben werden muss.

Haltestelle Wassertorbrücke

Im Rahmen des städtischen Konzeptes „Barrierefreie Haltestellen" wird der Neubau der Haltestellen Wassertorbrücke vorgesehen. Hierbei wird einerseits ein barrierefreier Zugang gestaltet, um allen Nutzergruppen gerecht werden zu können. In diesem Zusammenhang wird auch eine neue Zuwegung von der Haltestelle (stadtauswärts in Richtung Norden) entlang der Straße geschaffen, um insbesondere den Personen der Lebenshilfe GmbH eine barrierefreie Anbindung zu gewährleisten. Um ein solche Andienung zu realisieren, wird beabsichtigt, den derzeitigen Haltestellenstandort nach Norden zu verlagern.

Aus den Planunterlagen wird jedoch deutlich, dass mit dem Bau der B167n eine anders gestaltete Verlagerung beider Haltestellenstandorte beabsichtigt wird. Da die Neugestaltung der Haltestellen ab 2012 realisiert wird und die Stadt Eberswalde Fördermittel in Anspruch nimmt sowie die entsprechenden Förderrichtlinien einzuhalten sind (Zweckmittelbindung), sollten demzufolge die durch die Stadt vorgesehenen neu geplanten Haltestellenstandorte im Rahmen der Planung der B167n abgestimmt werden.

Kompensationsmaßnahmen gemäß landschaftspflegerischem Begleitplan

Innerhalb des Stadtgebietes sind außerhalb des Trassenverlaufes folgende Kompensationsmaßnahmen für den Bau der B 167 n vorgesehen:

- E 11 Entsiegelung (2,93 ha), Teilaufforstung (1 ha) und Trockenrasenentwicklung (1,93 ha) im ehem. GUS-Objekt Märkische Heide III
- E 12 Pflege und Entwicklung von Feuchtwiesen (8,3 ha) sowie Heckenpflanzung (0,2 ha) im Bereich Ragöser Schleuse
- E 13 Sanierung eines Kleingewässers in Tornow und extensive Wiesenpflege auf einer Fläche von 0,3 ha
- E 18 Abriss von zwei Garagenkomplexen (Finow südlich der Kita Pusteblume
- E 1_{BR} (Teilfläche) und Nordend Heizwerk Rosengrund) auf einer Fläche von rund 0,8 ha.

Diese Kompensationsmaßnahmen befinden sich alle auf Flächen, deren Flächeneigentümer die Stadt Eberswalde ist.
Bei der Maßnahme E 11 ist im Plan 12.2, Blatt 31 die Lage falsch angegeben worden. Die richtige Flächenangabe lautet Flur 2 Gemarkung Finow. Ebenfalls muss in diesem Plan neben dem Flurstück 134 auch die Kennzeichnung des Entsiegelungsbereiches auf dem Flurstück 136 erfolgen.

Wie im Maßnahmeblatt beschrieben, kann die Entsiegelungsmaßnahme in Trägerschaft der Stadt Eberswalde entsprechend der angegebenen Kostenerstattung (7,5 €/m² Entsiegelungsfläche) erfolgen.

Ebenso könnte die Aufforstung (1 ha) im Rahmen der Stadtwaldbewirtschaftung durch die Stadt durchgeführt werden.
Hierzu wären separate Absprachen mit dem Bauhof im Vorfeld erforderlich. Auf jeden Fall ist die Stadt Eberswalde als Flächeneigentümer bei der Baumartenwahl für die Neuaufforstung zu beteiligen. Die Pflege und Entwicklung der Trockenrasen (1,93 ha) fehlt in der Beschreibung im Maßnahmeblatt E 11 und ist durch den Vorhabenträger zu organisieren und durchzuführen.
Zur Realisierung der Kompensationsmaßnahme E 12 ist die Stadt Eberswalde als Flächeneigentümer bereit, dieses Areal für diese Maßnahme zur Verfügung zu stellen. Da gegenwärtig noch ein bestehender Pachtvertrag bis zum Jahr 2014 existiert, der sich jährlich automatisch verlängert, sind rechtzeitig vor Durchführung der Maßnahme Absprachen mit dem Liegenschaftsamt der Stadt zu führen (Absicherung der Flächenverfügbarkeit). Die Umsetzung der angestrebten Kompensationsmaßnahme ist durch den Vorhabenträger zu organisieren.

Die Umsetzung der Maßnahme E 13 ist ebenfalls durch den Vorhabenträger durchzuführen, die Stadt Eberswalde stellt hier nur die Fläche zur Durchführung der Maßnahme bereit.

Der Abriss der beiden Garagenkomplexe kann durch die Stadt Eberswalde bei Kostenerstattung (7,5 €/m² Entsiegelungsfläche) durchgeführt werden. Zur Vorbereitung der Entsiegelungsmaßnahme sind rechtzeitig entsprechende Absprachen mit dem Liegenschaftsamt der Stadt erforderlich.
Im landschaftsplegerischen Begleitplan Britzer Knoten wurde auf S. 22 des Erläuterungsberichtes die westlich der Bahn liegenden Forsten als monotone Kiefernwälder kartiert. Hier erfolgte jedoch im Jahr 2001 auf 1,89 ha ein Waldumbau mit Buche innerhalb dieser städtischen Waldfläche. Diese Waldumbaumaßnahme, die im Zuge des Ausbaus des Britzer Knotens überwiegend überbaut wird, ist bei der Bewertung der Eingriffe zu berücksichtigen.

Da für die Errichtung der B 167 n auch städtische Waldflächen in größerem Umfang überbaut werden, wird beantragt, dass ein Teil der Waldumbaumaßnahmen, die zurzeit sehr trassenfern auf bundeseigenen Liegenschaften in der Gemarkung Kreuzbruch erfolgen sollen (Maßnahme E 15) innerhalb von städtischen Waldflächen erfolgen sollen. Dazu eignen sich Flächen in den Forstabteilungen 477tw, 479, 481tw, 482tw. entlang der Heegermühler Heerstraße nördlich des Oder-Havel-Kanals und Flächen auf der Britzer Platte in den Forstabteilungen 494,495,496.

Weiterhin sollte geprüft werden, ob die Kompensationsmaßnahme E 10 (Entsiegelung und Aufforstung in der ehemaligen Kaserne Eberswalde) nach Westen auch auf das Flurstück 370 (Flur 12, Gemarkung Eberswalde) ausgeweitet werden kann, da sich hier ebenfalls marode Bausubstanz befindet, die erheblich das Landschaftsbild beeinträchtigt und von der Gefahren in diesem stadtnahen Bereich ausgehen, der auch als Erholungsraum für die Bevölkerung eine hohe Bedeutung besitzt.

Unter Kapitel 2.1.1 Schutzausweisungen fehlt der geschützte Landschaftsbestandteil „Die Höllen", welcher seit dem Jahr 2004 unter Schutz steht und ebenfalls trassennah liegt (Amtsblatt für den Landkreis Barnim vom 11.06.2004).

Ebenso liegt der geschützte Landschaftsbestandteil Moore-Pumpe trassennah mit einer hohen Bedeutung für den Natur- und Landschaftsschutz sowie die Naherholung im Stadtgebiet. Durch die Trassenführung der Straße nahe dem Oder-Havel-Kanal wurden direkte Eingriffe in dieses Schutzgebiet vermieden, was begrüßt wird. Bei der Realisierung der Bauarbeiten ist aber darauf zu achten, dass baubedingte Eingriffe im Schutzgebiet ausgeschlossen werden, insbesondere im Bereich der Quelle. Ziel sollte es sein, innerhalb eines Monitorings zu untersuchen, inwieweit dieser Quellbereich durch die Straße beeinträchtigt wurde (Grundwasserströme).

Belange im Einzelfall

Schwerverkehrsanbindung

Um abschließend zum geplanten Sonderweg für Großraumtransporte zum Hafen Stellung nehmen zu können, ist aus Sicht der Stadt Eberswalde ein Schleppkurvennachweis notwendig. Insbesondere für den Bereich der Einmündung auf die Angermünder Straße erscheint uns eine Breite von 4,25 Meter als zu gering. Hinsichtlich der Grundstückssituation und der Kostenteilung wird seitens der Stadt noch erheblicher Klärungs- und Vereinbarungsbedarf gesehen.

Stadtbollwerk

Gemäß der vorliegenden Planungsunterlagen wird das Stadtbollwerk zukünftig, d.h. nach Fertigstellung der OU B167n Finowfurt-Eberswalde, nur noch mit dem Pkw bzw. Kleintransportern angedient werden können. Demgegenüber ist eine Andienung mit Bussen (Reisebussen) aufgrund der Fahrbahnbreite und entsprechenden Kurvenradien ausgeschlossen.

Die Anbindung des Stadtbollwerkes mit Bussen ist aus Sicht der Stadt Eberswalde jedoch auch zukünftig von großer Bedeutung. Regelmäßig wird die Anlegestelle durch Fahrgastschiffe und private Motorboote genutzt. Gleichzeitig ist das prioritäre Ziel der Stadtentwicklung die Stärkung und Weiterentwicklung des Wassertourismus und die Ausschöpfung seines Potenzials für die städtische Gastronomie, Hotellerie, Einzelhandel und sonstigen kulturellen und touristischen Einrichtungen. Das bedeutet, dass auch zukünftig die schnelle und zugleich komfortable Anbindung zur Stadt, insbesondere den Gästen der Fahrgastschiffe, gewährleistet werden muss. Demnach ist die künftige Gewährleistung der Andienung des Stadtbollwerkes zwingend erforderlich, um insbesondere den Wassertourismus der Stadt Eberswalde und des Barnim zu stärken und zu entwickeln.

Optional könnte sich die Stadt Eberswalde vorstellen, die sich durch das Bauvorhaben ergebende Insel /Fläche zwischen L200 und B167 neu) als zukünftigen Bereich für die Andienung von Reisebussen zu nutzen. Dabei muss der entsprechende Bereich ausreichend befestigt und zudem sichergestellt werden, dass die Zu- bzw. Abfahrt (mgl. Wendemöglichkeiten) sowie eine Zuwegung für Fußgänger durch eine geeignete Querungsmöglichkeit zum Stadtbollwerk gewährleistet wird. In diesem Zusammenhang wäre auch eine indirekte Wegeverbindung entlang der L200 bis zur Brücke der HOW und entlang der HOW zum Stadtbollwerk vorstellbar. Dabei müssen jedoch auch alle Belange der Barrierefreiheit berücksichtigt werden.

Allgemeine Hinweise:

- Im Abschnitt 4.10. werden unter anderem die Ver- und Entsorgungsunternehmen aufgelistet. Redaktionell sollte dabei beachtet werden, dass die Stadtwerke Eberswalde GmbH nicht mehr existieren.
- Für den Abschnitt, in dem die B167n auf die L 200 mündet (Detailplan Blatt 13), wird nicht eindeutig ersichtlich, ab welchen Bereich die L 200 zukünftig ansteigen wird, um den Oder-Havel-Kanal und B167n zukünftig zu überqueren. Demzufolge ist eine Abstimmung mit den Planungen des WSV und dem LS als Baulastträger der B167 unbedingt erforderlich.
- Von großer Bedeutung für die Stadt Eberswalde ist die ausreichende Berücksichtigung der Belange der Grundstückseigentümer, insbesondere der ansässigen Gewerbeunternehmen, die von den Auswirkungen des Baus der B167n betroffen sind.

Mit freundlichen Grüßen

Boginski
Bürgermeister