

Eisenbahnstraße - gemeinsam für mehr Lebensqualität

Bundesinitiative Kooperation konkret

Integriertes Handlungskonzept | Arbeitsstand: 15. Oktober 2012

Bundesinitiative
Kooperation
konkret

Ein ExWoSt-Forschungsfeld





Stadt Eberswalde

Baudezernat | Stadtentwicklungsamt
Anne Fellner | Silke Leuschner | Heike Pankrath
Breite Straße 41-44
16225 Eberswalde
Telefon +49 3334 64 523
Telefon +49 3334 64 610
a.fellner@eberswalde.de
www.eberswalde.de



Wirtschafts-Interessen-Ring Eberswalde e. V.

c/o Berliner Volksbank
Marco Zucknick
Friedrich-Ebert-Straße 1
16225 Eberswalde
Telefon: 030 30 63- 33 00
Marco.Zucknick@Berliner-Volksbank.de
www.wir-fuer-eberswalde.de

mit Unterstützung von:

Ernst Basler + Partner

Ernst Basler + Partner GmbH
Katrín Heinz | Stephan Kathke
Tuchmacherstraße 47
14482 Potsdam
Telefon 0331 74 75 90
info@ebp.de
www.ebp.de

dieraumplaner

die raumplaner
Sabine Slapa | Jan Schultheiß | Nicky Nerbe
Alt-Moabit 62
10555 Berlin
Telefon 030 37 59 27 21
info@die-raumplaner.de
www.die-raumplaner.de

Bundesinitiative
Kooperation
konkret

Ein ExWoSt-Forschungsfeld

Inhaltsverzeichnis

1	... und noch ein Konzept	1
2	Bundesinitiative Kooperation konkret.....	1
3	Die Eisenbahnstraße – eine Bestandsaufnahme.....	3
3.1	Gebietsabgrenzung.....	3
3.2	Bevölkerungs- und Sozialstruktur.....	4
3.3	Wohnen	7
3.4	Stadtraum	12
3.5	Verkehr	16
3.6	Handel, Dienstleistung und Gewerbe.....	24
3.7	Öffentliche Einrichtungen, soziale Einrichtungen, Bildungseinrichtungen, Kunst und Kultur	27
3.8	Akteure und Aktivitäten.....	28
4	Stärken-Schwächen-Profil.....	29
5	Leitbild Handlungsfelder Leitlinien	31
6	Maßnahmen	35
6.1	Vorschläge für Einzelmaßnahmen.....	36
6.2	Finanzierung.....	45
7	Ausblick	45

Anhang

- A1 Verwendete Dokumente
- A2 Daten

1 ... und noch ein Konzept

auf lange Sicht fahren

Das Projekt »Eisenbahnstraße – gemeinsam für mehr Lebensqualität« ist so angelegt, dass es nach einer geförderten Startphase weiter fortgeführt werden kann und soll. Dies wird in besonderem Maß von den Akteuren der Eisenbahnstraße abhängen. Ihr Engagement und möglicherweise erste kleine Erfolge im Rahmen der Pilotphase werden das Vorhaben befördern.

IHK als erste Orientierung –
Fortschreibung unbedingt
erwünscht

Gleichermaßen soll auch das vorliegende Integrierte Handlungskonzept (IHK) verstanden werden. Es soll in der ersten Phase als Orientierung und möglicher Handlungsleitfaden dienen. Wichtiger ist jedoch, dass das Konzept weiter lebt und von den Akteuren vor Ort weiterentwickelt wird. Dies gilt insbesondere für den Erkenntnisgewinn, der aus Daten, Zahlen und Fakten gewonnen werden kann, aber auch für das Leitbild und die konkreten Maßnahmen. Wir haben versucht, das Konzept „kurz und kompakt“ zu verfassen und uns auf die wesentlichen Dinge zu konzentrieren.

Noch ein Konzept ... aber eines,
das von den Akteuren geformt
wird

Insofern ist das IHK kein „feststehendes“ Werk, sondern ein Angebot an die Akteure, sich stärker mit ihrer Eisenbahnstraße zu befassen. Und gleichermaßen eine Aufforderung an alle Aktiven, sich mit eigenen Ideen und Vorstellungen in die Entwicklung der Eisenbahnstraße einzubringen. Denn nur gemeinsam wird es zu schaffen sein, neue Impulse in die Eisenbahnstraße zu lenken.

2 Bundesinitiative Kooperation konkret

Wissen und Engagement bündeln
– gemeinsame Strategie

„Der Bund, das Land, die Kommunen, karitative Einrichtungen, Bildungsträger, die Bundesagentur für Arbeit oder die Arbeitsgemeinschaften und viele andere Organisationen arbeiten an dem Thema Kooperation und Ressourcenbündelung. Allerdings fehlt oft der berühmte „rote Faden“. Wie kann man das vorhandene Wissen und Engagement bündeln und eine abgestimmte Strategie einschlagen? Wie kann diese Strategie über die verschiedenen Förderprogramme umgesetzt werden?“¹

BMVBS als Initiator

Diese Fragen waren Basis für die Initiierung der Bundesinitiative Kooperation konkret. Initiator ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Insgesamt sechs Kommunen kommen bundesweit in den Genuss dieser Förderung: Altena, Fürth, Leipzig, Magdeburg, Berlin (Wedding, Mikrokosmos Gartenstadt Atlantic in Berlin) und Eberswalde. In allen Städten finden sich mehr oder weniger große städtebauliche und strukturelle Probleme, die im Rahmen der Bundesinitiative gemeinsam angegangen werden sollen. Dabei werden nicht die Investition in Infrastrukturen, die energetische Stadtsanierung oder der Denkmalschutz im Fokus des Interesses stehen, sondern die Menschen, die in den Stadtquartieren leben.

Zusammenführung von
Ressourcen und Akteuren

In den Kommunen, den Rathäusern und Bürgervereinen ist die Zusammenführung verschiedener Ressourcen und Akteure oftmals eine der größten Herausforderungen für die Umsetzung von Stadtentwicklungsprojekten. In der Regel interessieren sich die

¹ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Bundesinitiative Kooperation konkret. Dokumentation der Auftaktveranstaltung am 3. März 2011 in Magdeburg. Berlin. 2011.

Bürger nicht dafür, was aus welchem Finanztopf oder nach welcher Verwaltungsvorschrift zu beantragen, zu finanzieren und letztlich auch abzurechnen ist. Das Ergebnis vor Ort interessiert die Menschen. Die Bündelung unterschiedlicher finanzieller Mittel ist daher eine der wichtigen Zukunftsaufgaben der Stadtentwicklung. Und diese am Beispiel von sechs Pilotprojekten zu testen, ist Hintergrund der Bundesinitiative Kooperation konkret.

mit guten Beispielen voran gehen
– Handlungsspielräume ausloten

Neben dem effizienten Mitteleinsatz aus verschiedenen Förderprogrammen und Etats geht es bei Kooperation konkret auch um die Zusammenarbeit von Verwaltung und lokalen Akteuren. Dabei will Kooperation konkret keine neuen Projekte um jeden Preis initiieren, die möglicherweise nach dem Auslaufen der Förderung wieder eingestellt werden müssen. Genau diesem Phänomen will Kooperation konkret entgegen wirken. Es geht um die Schaffung effizienter Finanzierungs- und Organisationsstrukturen, eine Kooperation zwischen Stadtentwicklern verschiedenster Couleur – vom Stadtplaner bis hin zum Gewerbetreibenden, vom Bürgermeister bis hin zum Nachbarschaftsverein, von der Krankenkasse bis hin zur Kunstgalerie – langfristig und fruchtbar soll ermöglicht werden. Kooperation konkret will als neues Forschungsfeld des Programms Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) in diesem Sinne Strategien und Instrumente für eine integrierte und nachhaltige Stadtentwicklung erproben und mit den sechs Leitprojekten „Best-Practice“-Beispiele schaffen. Dabei wurden den Modellprojekten folgende Forschungsleitfragen mit auf den Weg gegeben:

- ___ Welche Möglichkeiten und Grenzen bestehen vor Ort bei der Bündelung stadtentwicklungspolitisch relevanter Förderprogramme?
- ___ Wie können Kooperationen und Mittelbündelung vor Ort unter Einbeziehung der Zivilgesellschaft optimiert werden?
- ___ Inwieweit können Bund und Land diese Prozesse unterstützen?

Fokus Eisenbahnstraße

Für die Stadt Eberswalde war sehr schnell klar, dass die Eisenbahnstraße der beste Kandidat für dieses Projekt ist. Hier gibt es bereits Akteure, die ihr Können unter Beweis gestellt haben und die großes Interesse an dem Projekt bekundet haben. Zudem standen Marktplatz, AltstadtCarrée und Friedrich-Ebert-Straße in den vergangenen Jahren sehr im Fokus der Stadtentwicklung. Dies ist vor allem dem Umstand geschuldet, dass Eberswalde nach der Wende nahezu ohne Stadtzentrum dastand. Der Wiederherstellung des Zentrums galt demnach das Hauptinteresse. Mittlerweile hat sich das Zentrum und das »Drumherum« entwickelt, nun können die weiteren wichtigen und angrenzenden Quartiere mit Aufmerksamkeit bedacht werden. Die Eisenbahnstraße als die Verbindung vom Bahnhof zum Stadtzentrum ist dabei eines der wichtigen Quartiere.

Eine wichtige Erkenntnis, die sich die Stadt und der Bund von dem Eberswalder Projekt erhoffen, ist die Antwort auf die Frage, wie es gelingen kann, privates und lokales Kapital zu aktivieren - insbesondere mit Blick auf das Ziel, möglichst eigenständige und auf „lange Fahrt“ angelegte Strukturen zu entwickeln. Hierfür wird es notwendig sein, dass die Akteure – nach Abschluss des Modellprojektes – eigenes Kapital in die Hände nehmen, um die Strukturen fortzuführen. So ist z. B. denkbar, dass auch nach Projektabschluss die Eisenbahnstraßenkoordination als „Dreh- und Angelpunkt“ in der Eisenbahnstraße fortgeführt wird.

3 Die Eisenbahnstraße – eine Bestandsaufnahme

Vom einstigen
Haupteinkaufszentrum zum
„Dornröschen“ ...

Vor der Wende wurde die Eisenbahnstraße bevorzugt als Geschäftsstraße genutzt, da das eigentliche Stadtzentrum brach lag war. Die Eisenbahnstraße war zu dieser Zeit die Einkaufsstraße von Eberswalde. Nach der Wende konzentrierte die Stadtentwicklung sich auf die Wiederherstellung der eigentlichen Stadtmitte, so dass die Eisenbahnstraße nach und nach an Bedeutung verlor. In den nachfolgenden Stadtplanungsphasen wurde Ende der 1990er Jahre das „Knochenmodell“ entwickelt, das das Stadtzentrum zwischen Karl-Marx-Platz und den Rathauspassagen (Breite Straße) sah. Die Friedrich-Ebert-Straße fungierte als „Link“ zwischen beiden „Knochenenden“.

Nachdem Marktplatz und die Areale „rund um den Marktplatz“ mittlerweile sehr von der Stadtsanierung der letzten 20 Jahre profitiert haben, wird nunmehr der Fokus stärker in die angrenzenden Quartiere gelenkt. Die Eisenbahnstraße als „die“ Verbindung vom Bahnhof in die Innenstadt übernimmt eine wichtige Funktion für das Stadtzentrum und bildet den Stadteingang vom Bahnhof kommend.

3.1 Gebietsabgrenzung

Für das Projekt Kooperation konkret steht die Eisenbahnstraße von der ersten bis zur letzten Hausnummer im Fokus. Die angrenzenden Häuserblöcke der Seitenstraßen sind ebenfalls in das Projekt einbezogen, so dass sich nachfolgend gekennzeichnete Bereich ergibt:

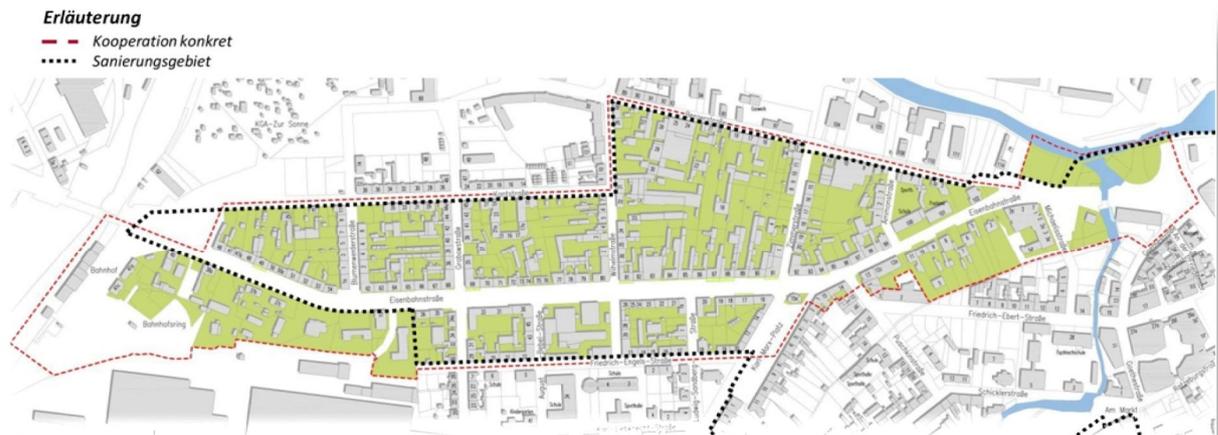


Abbildung 1: Räumliche Abgrenzung der Eisenbahnstraße und des Quartiers Eisenbahnstraße

Die Abgrenzung der angrenzenden Blockstrukturen orientiert sich dabei an der statistischen Abgrenzung, die das Stadtentwicklungsamt für das Monitoring heranzieht.

[Weitere Förderkulissen: s. nachfolgendes Kapitel]

3.2 Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Vorbemerkung

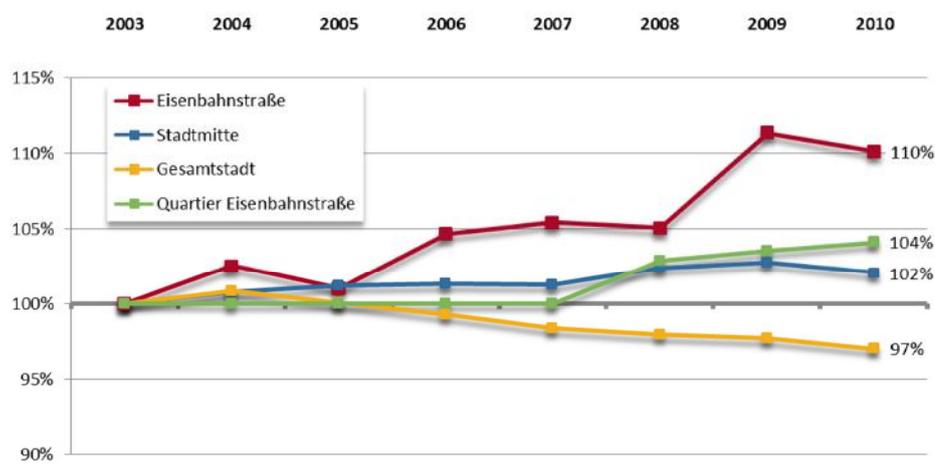
Kleinräumige Daten der Sozialstruktur nicht verfügbar – Befragung kurzfristig erforderlich

Das Integrierte Handlungskonzept soll als Grundlage insbesondere auch die Strukturen der Eisenbahnstraße und des Quartiers Eisenbahnstraße beleuchten. Hierfür ist es notwendig, unterschiedliche Daten zur Bevölkerungs- und Sozialstruktur auf kleinräumiger Ebene auszuwerten. Genau hier werden jedoch die Grenzen einer solchen kleinräumigen Betrachtung offensichtlich: Nur ein Teil der kommunalen Daten liegt auf Adressebene vor. Insbesondere die Daten zur Sozialstruktur (Arbeitslosigkeit, Transferempfänger etc.) liegen nicht auf dieser Ebene vor (kleinste Ebene ist der Bezirk Stadtmitte). Vor diesem Hintergrund sind die nachfolgenden Informationen einzuordnen. Um jedoch eine genauere Einschätzung der Sozialstrukturen in der Eisenbahnstraße und im Quartier zu erhalten, ist eine Befragung unumgänglich. Diese findet sich in den Maßnahmen wieder. Die Eisenbahnstraßenkoordination könnte für die Durchführung der Befragung genutzt werden.

Ende 2010 lebten 871 Menschen in der Eisenbahnstraße. Das Quartier Eisenbahnstraße umfasste zum gleichen Zeitpunkt 1.896 Menschen (dies entspricht rd. 4,7 % der gesamten Einwohnerzahl der Stadt Eberswalde). Vergleicht man diese Daten mit denen des statistischen Bezirks Stadtmitte, so leben rd. 15,2 % der Einwohner dieses Bezirks im Quartier Eisenbahnstraße – fast jeder siebte Einwohner.

Die Bevölkerungsentwicklung – sowohl in der Eisenbahnstraße, als auch im Quartier Eisenbahnstraße – hat sich in den vergangenen sieben Jahren positiv entwickelt. Der Trend auf der Gesamtstadtebene ist ein anderer – hier ist die Einwohnerzahl im gleichen Zeitraum zurückgegangen.

Abbildung 2:
Bevölkerungsentwicklung, vier räumliche Differenzierungen, 2003 = 100. Datenquelle: Stadt Eberswalde.



Die Eisenbahnstraße und das Quartier Eisenbahnstraße haben sich sogar positiver entwickelt, als die Stadtmitte, d. h. beide Areale konnten einen deutlichen Bevölkerungszuwachs erzielen. Offensichtlich sind die strategisch günstige Lage (zwischen Zentrum und Bahnhof) sowie die zur Verfügung stehenden Wohnungsangebote so attraktiv, dass Quartier und Einwohnerzahlen hiervon profitieren.

Die Bevölkerungsstruktur in der Eisenbahnstraße und im Quartier ist deutlich jünger, als die Bevölkerung der Stadtmitte bzw. der Gesamtstadt. Zwei Drittel der Einwohner sind jünger als 45 Jahre – auf gesamtstädtischer Ebene sind dies nur 45 %. Hier kann

davon ausgegangen werden, dass sich diese Altersgruppe vorrangig aus Studenten, jungen Familien und jungen Single-Haushalten bzw. jungen Zwei-Personen-Haushalten zusammensetzt.

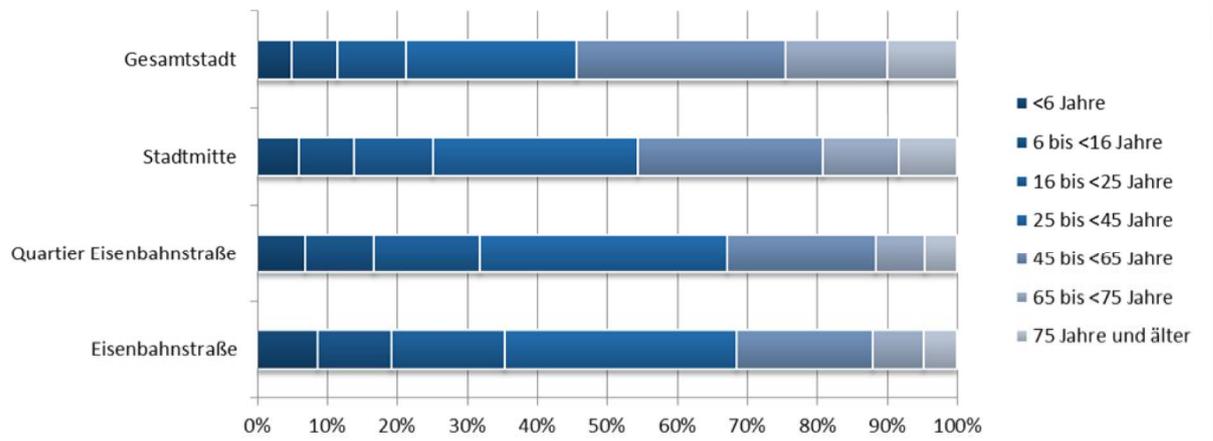


Abbildung 3: Altersstruktur, vier räumliche Differenzierungen, 2010. Datenquelle: Stadt Eberwalde.

Der Anteil an Menschen, die 65 Jahre und älter sind, beträgt in der Eisenbahnstraße rd. 12 %, auf Gesamtstadtebene ist dieser Anteil doppelt so hoch. Auch in der Stadtmitte liegt dieser Anteil bei fast 20 %. Offensichtlich sind Eisenbahnstraße und Quartier wenig attraktiv für ältere Menschen. Einerseits werden entsprechende Angebote (kleine Wohnungsgrößen, 1- bis 2 Zimmer, Barrierefreiheit, erdgeschossnah) fehlen. Andererseits ist das Quartier offenbar nur in geringem Maß von „alteingesessenen“ Bürgerinnen und Bürgern geprägt. Möglicherweise ist das Quartier eher als „Zwischenstation“ für die oben erwähnte Klientel interessant. Dies zeigt sich auch an dem verhältnismäßig geringen Anteil der Altersklasse von 45 bis 65 Jahre (i. d. R. gut situiert, eher in Stadtrandbereichen zu finden) – knapp 20 %. Auf Gesamtstadtebene beträgt dieser Anteil knapp 30 %.

hohes Erwerbepersonenpotenzial

Das Erwerbepersonenpotenzial (Altersstufen zwischen 15 und 65 Jahre) liegt in der Eisenbahnstraße und im Quartier Eisenbahnstraße über dem gesamtstädtischen Durchschnitt und auch über dem Durchschnitt des Bezirks Stadtmitte:

___ Eisenbahnstraße bzw. Quartier Eisenbahnstraße:	69 bzw. 72 %
___ Stadtmitte:	67 %
___ Gesamtstadt:	64 %

sozioökonomische Daten nicht auf kleinräumiger Ebene verfügbar

Weitere sozioökonomische Daten auf der kleinräumigen Ebene Eisenbahnstraße bzw. des Quartiers Eisenbahnstraße liegen weder der Stadtverwaltung, noch der Bundesagentur für Arbeit bzw. dem Amt für Statistik Berlin-Brandenburg vor.

Die vergleichsweise junge Bevölkerungsstruktur in der Eisenbahnstraße und im Quartier zeigt sich auch in der Darstellung der Bevölkerungsbewegung. In den betrachteten Jahren von 2007 bis 2011 ist der natürliche Saldo (Differenz von Geburten und Sterbefällen) positiv, d. h. es werden mehr Menschen geboren, als sterben. Der Wanderungssaldo (Differenz zwischen Zu- und Fortzügen) zeigt keine einheitliche Tendenz - insbesondere im Jahr 2011 zeigte sich eine deutliche Abwanderung, während die beiden vorherigen Jahre einen positiven Wanderungssaldo zeigen. Im Vergleich zum Bezirk Stadtmitte, der – mit Ausnahme des Jahres 2010 von einer positiven Wanderungssaldo

profitieren konnte – zeigt sich insbesondere die positive natürliche Bevölkerungsentwicklung in der Eisenbahnstraße.

Fast jeder 3. Zuzügler, der in die Stadtmitte zieht, findet sein Quartier in der Eisenbahnstraße. Aber auch jeder 3. Fortzügler aus der Stadtmitte geht aus der Eisenbahnstraße fort. Die Zu- und Fortzugsbewegungen in der Eisenbahnstraße und im Quartier sind vergleichsweise hoch: So ist im Bezirk Stadtmitte pro Jahr nur ca. jeder 10. Einwohner zu- bzw. fortgezogen, im Quartier Eisenbahnstraße ist dies immerhin jeder 5. Einwohner, auf Gesamtstadtebene nur jeder 20. Einwohner. Dies unterstreicht die These, dass das Quartier Eisenbahnstraße heute eher eine „Zwischenstation“ ist – noch kein Ort, um dort länger zu verweilen oder „sesshaft zu werden“.

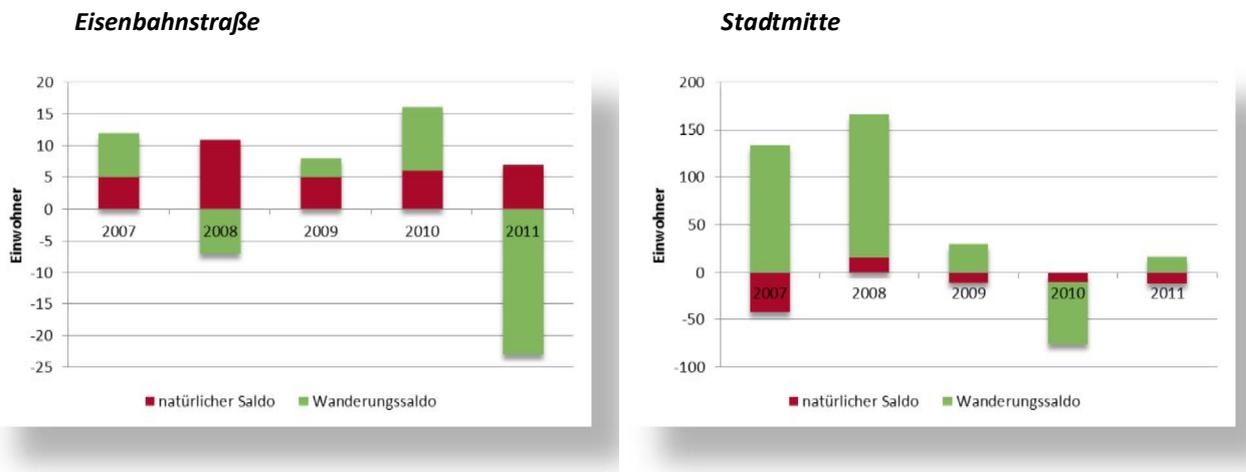


Abbildung 4:
Bevölkerungsbewegungen, vier
räumliche Differenzierungen,
2010. Datenquelle: Stadt
Eberwalde.

Im Jahr 2010 lag der Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund in der Eisenbahnstraße und im Quartier Eisenbahnstraße bei 12 % - in der Stadtmitte und auf Gesamtstadtebene betrug dieser Anteil je rd. 4 %.

Die aktuelle Bevölkerungsvorausschätzung für Eberswalde (Landesamt für Bauen und Verkehr, 2012) prognostiziert einen Bevölkerungsrückgang bis zum Jahr 2030 auf rd. 34.400 Einwohner (Basis 2010: rd. 40.900 Einwohner). Dies entspricht einem prozentualen Rückgang von -16 %. Im Rahmen des Stadtumbaumonitorings hat die Stadt Eberswalde eine kleinräumige Bevölkerungsprognose erarbeitet, die verschiedene Annahmen hinsichtlich des Wanderungsverhaltens zugrunde legt. Für den Bezirk Stadtmitte wird von einem positiven Wanderungssaldo ausgegangen, der den natürlichen negativen Saldo fast ausgleichen kann. So kann die Stadtmitte weiterhin Anziehungskraft auf Zuzügler entfalten. Insofern wird in der Stadtmitte nur ein leichter Bevölkerungsrückgang auf rd. 12.100 Einwohner (von 12.461 Einwohnern im Jahr 2010, Rückgang um rd. -2,6 %) prognostiziert. Eine ähnliche Entwicklung wird auch für die Eisenbahnstraße bzw. das Quartier Eisenbahnstraße angenommen, so dass der Bevölkerungsrückgang eher moderat ausfallen wird.

Haushaltsgrößen

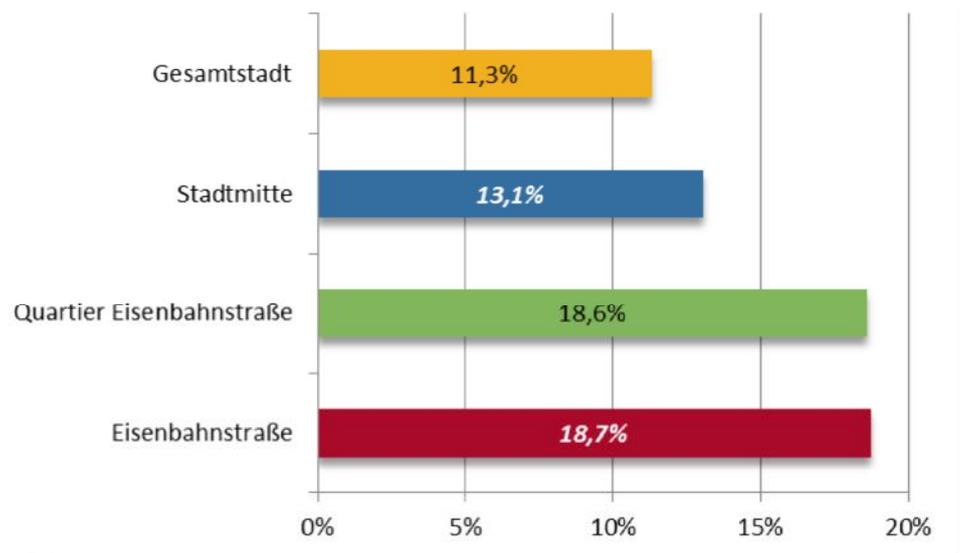
Die statistische Größe der Haushalte lässt sich aus den Einwohnerzahlen sowie der Anzahl der heute bewohnten Wohnungen (s. nachfolgendes Kapitel) errechnen. Demnach ergibt sich für die Eisenbahnstraße und das Quartier Eisenbahnstraße eine Haushaltsgröße von 1,8 Personen pro Haushalt. Damit liegen diese Zahlen geringfügig unter den Haushaltsgrößen für den Bezirk Stadtmitte (1,96 Einwohner pro Haushalt) und der Gesamtstadt (1,97 Einwohner pro Haushalt).

3.3 Wohnen

Im Quartier Eisenbahnstraße befinden sich gem. Gebäude- und Wohnungszählung der Stadt Eberswalde (2009) sowie der Daten der Wohnungsunternehmen WHG (Wohnungsbau- und Hausverwaltungs-GmbH Eberswalde, kommunales Unternehmen) und WBG (Wohnungsbaugenossenschaft Eberswalde-Finow eG) insgesamt 545 Wohneinheiten (WE). Der überwiegende Teil (390 WE) befindet sich im Privateigentum, 155 WE gehören dem kommunalen Unternehmen WHG.

Von den genannten Wohneinheiten standen zum Erhebungszeitpunkt (privat 2009, WHG 2010) insgesamt 102 Wohnungen leer, d. h. die Leerstandsquote beträgt 18,7 %.

Abbildung 5:
Leerstandsquoten, vier räumliche
Differenzierungen, 2009 und 2010.
Datenquelle: Stadt Eberswalde.

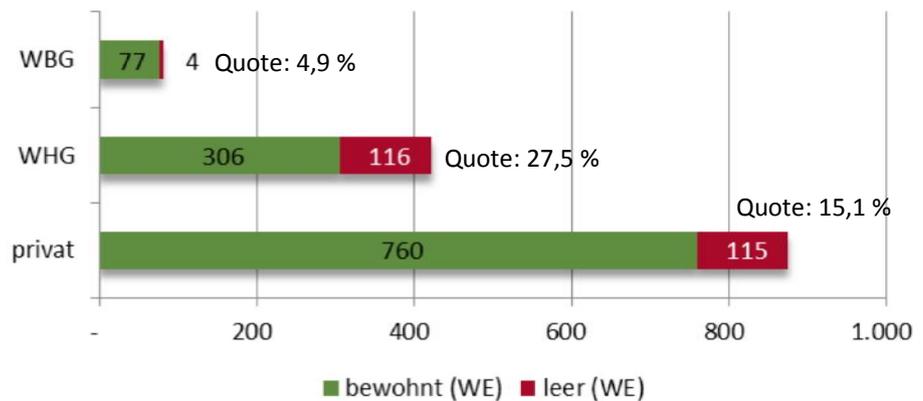


Damit liegt die Leerstandsquote im Quartier Eisenbahnstraße deutlich höher, als diejenige im Bezirk Stadtmitte sowie auf Gesamtstadtebene. Dieser höhere Leerstand resultiert nach Einschätzung der Experten² vorrangig aus unattraktiven Wohnungszuschnitten. Demnach sind die Wohnungen entweder zu groß oder zu klein (Anzahl Räume, Wohnfläche), das „Mittelsegment“ fehlt in der Angebotsstruktur. Darüber hinaus ist die Lage in der Eisenbahnstraße aufgrund der guten Erreichbarkeit zwar ein Vorteil, dieser wird bei der Wohnungsnachfrage zunehmend vom Argument „Lärm“ überlagert.

Der Wohnungsleerstand verteilt sich nahezu zu gleichen Teilen auf die privaten Eigentümer und die kommunale Gesellschaft WHG. Bei den privaten Eigentümern konzentriert sich der Leerstand deutlich auf die Eisenbahnstraße (2/3 der leerstehenden Wohnungen sind hier zu finden). Bei der WHG ist der größte Leerstand dahingegen im Quartier Eisenbahnstraße zu finden, nicht in der Eisenbahnstraße selbst. Der Wohnungsbestand der WBG ist kaum von Leerstand betroffen. Prozentual konzentriert sich jedoch der Leerstand in den Wohnungsbeständen der WHG – hier beträgt die Leerstandsquote 27,5 %.

² Ergebnis Expertenworkshop am 24.11.2011.

Abbildung 6:
Wohnungsleerstände nach
Eigentümern, Quartier
Eisenbahnstraße, 2009 und 2010.
Datenquelle: Stadt Eberwalde.



Die Wohnungsleerstände konzentrieren sich – wie aus nachfolgender Abbildung erkennbar – nicht an einem Ort, sondern sind dispers über das Quartier Eisenbahnstraße verteilt.

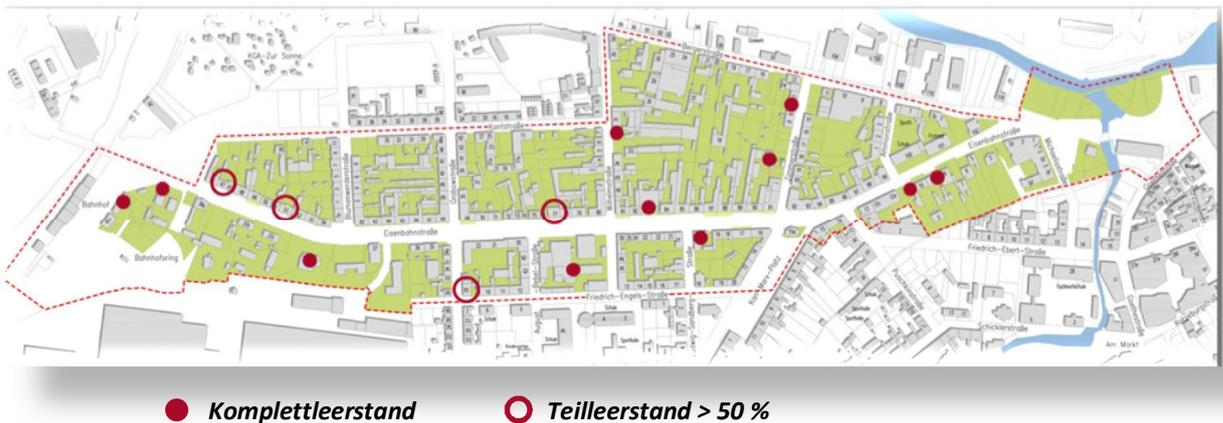
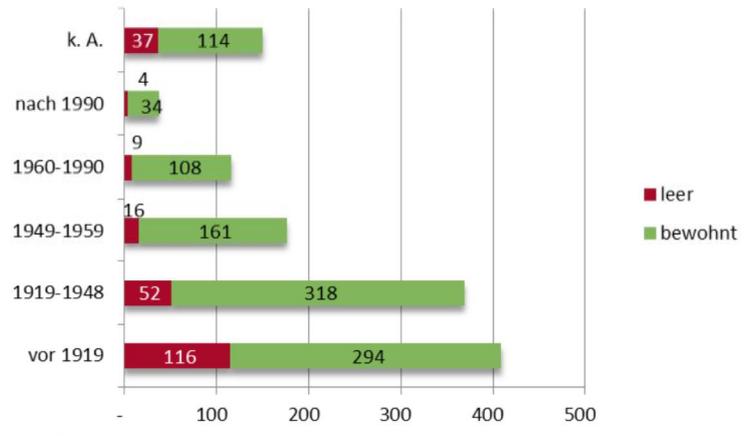


Abbildung 7:
Teil- und Komplettleerstände,
Quartier Eisenbahnstraße, 2009
und 2010. Datenquelle: Stadt
Eberwalde.

Das älteste Gebäude im Quartier Eisenbahnstraße ist der Bahnhof – das Gebäude datiert aus dem Jahr 1842. Die Eisenbahnstraße 84 wurde 1862 errichtet – und ist damit das älteste Wohnhaus im Quartier. Die größten Wohnungsleerstände finden sich in Gebäuden, die vor 1919 errichtet wurden – hier standen insgesamt 116 Wohneinheiten leer, die Leerstandsquote beträgt rd. 39 %. Im Baultersegment 1919 bis 1948 finden sich weitere signifikante Leerstände – mit einer Leerstandsquote von rd. 16 % wurden hier 52 unbewohnte Wohnungen gezählt. In den weiteren Baulterklassen finden sich keine vergleichbaren Wohnungsleerstände.

Abbildung 8:
 Wohnungsleerstände nach
 Baualter, Quartier
 Eisenbahnstraße, 2009 und 2010.
 Datenquelle: Stadt Eberwalde.



Die privaten Eigentümer und die WHG als kommunales Unternehmen weisen in ihren Beständen die fast identische Anzahl an leer stehenden Wohnungen auf. Bei den Privateigentümern findet sich der quantitativ größte Leerstand in Wohnungen, die zwischen 1919 und 1948 errichtet wurden, bei der WHG vor allem in Beständen, die vor 1919 erbaut wurden.

Abbildung 9:
 Wohnungsleerstände im
 Privateigentum nach Baualter,
 Quartier Eisenbahnstraße, 2009
 und 2010. Datenquelle: Stadt
 Eberwalde.

Privat

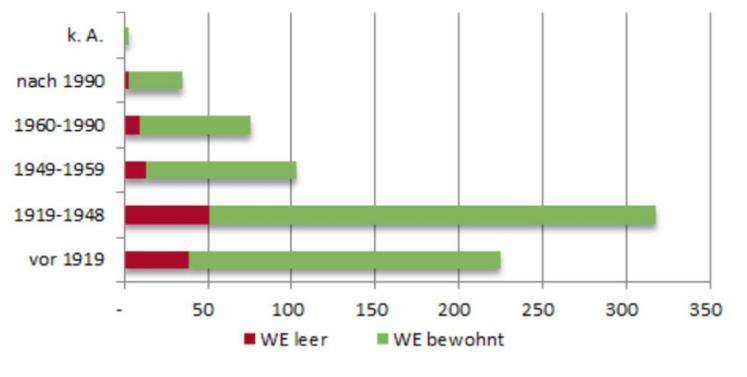
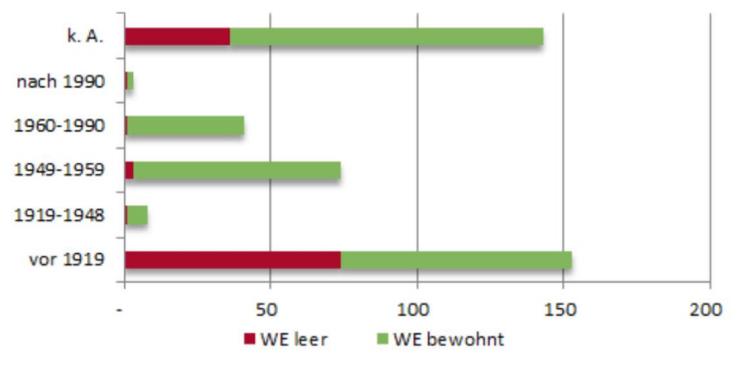


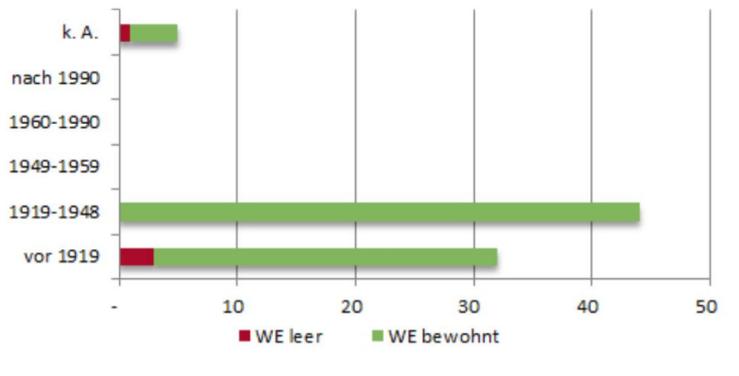
Abbildung 10:
 Wohnungsleerstände im Eigentum
 der WHG nach Baualter, Quartier
 Eisenbahnstraße, 2009 und 2010.
 Datenquelle: Stadt Eberwalde.

WHG



WBG

Abbildung 11:
Wohnungsleerstände im Eigentum
der WBG nach Baualter, Quartier
Eisenbahnstraße, 2009 und 2010.
Datenquelle: Stadt Eberswalde.



Angaben zu Sanierungsständen der Gebäude liegen derzeit nur für den Teil des Privateigentums vor, für die beiden Wohnungsunternehmen nicht. Insofern ist eine Auswertung nach Leerstand und Sanierungsstand zwar wünschenswert, jedoch aufgrund der Datenlage nur wenig aussagefähig.

Offensichtlich ist das Wohnungssegment, das vor 1949 errichtet wurde, in besonderem Maß von Leerstand betroffen. Dies könnte einerseits am Sanierungsstand liegen (s. o.), andererseits könnten Wohnungsgrundrisse oder fehlende Barrierefreiheit Gründe für die Leerstände sein. Insbesondere die Thematik der ausstehenden Sanierung sollte im Rahmen der weiteren Arbeiten in der Eisenbahnstraße näher beleuchtet werden.

Mietspiegel

In regelmäßigen Abständen veröffentlicht die Stadt Eberswalde den Mietspiegel. An seiner Erstellung wirken die WHG, die WBG, die Arbeiterwohlfahrt Stadtverband Eberswalde Haus- und Grundstücksverwaltungs GmbH, die RENTA AG Hausverwaltung, der Mieterverein „VIADRINA“ Frankfurt (Oder) Zweigstelle Eberswalde, der Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümergeverein Eberswalde e. V., die CHORONA Immobilien GmbH und die Stadtverwaltung Eberswalde (Bürgeramt) mit. Im Mietspiegel wurden die Nettokaltmieten von 4.547 Wohnungen berücksichtigt, bei denen die Miete im Zeitraum vom 01.04.2005 bis 31.03.2009 neu vereinbart bzw. geändert wurde (§ 558 Absatz 2 BGB). Dies entspricht etwa 34,8 % des vermieteten Wohnungsbestandes, der für den Mietspiegel relevant ist. Nicht berücksichtigt sind geförderte Wohnungen nach dem Wohnraumförderungsgesetz (WoFG), dem Wohnungsbindungsgesetz (WoBindG) und Wohnungen, bei denen sonstige Förderungen gewährt wurden, sowie Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern. Im Mietspiegel finden nur Mehrfamilienhäuser (Gebäude mit 3 oder mehr Wohnungen) Berücksichtigung.

Tabelle 1:
Mietspiegeltabelle zum VII.
Mietspiegel. Stadt Eberswalde.
2010.
Hier: keine Angaben zu den
jeweiligen Fallzahlen – hierzu s.
Mietspiegel.

Baujahr	Größe	Nettokaltmiete (€/m ² - Mittelwert)				
		unsaniert - Ausstattung			teilsaniert	vollsanziert
		einfach	mittel	gut		
bis 1928	< 41 m ²	2,85	3,20	–	4,00	6,04
	> 41 ... 51 m ²				5,28	
	> 51 ... 62 m ²	2,72	3,06	4,01	3,98	5,28
	> 62 ... 80 m ²		3,03	3,80	3,90	5,09
	> 80 m ²		3,05	3,58	3,77	4,76

Baujahr	Größe	Nettokaltmiete (€/m ² - Mittelwert)					
		unsaniert - Ausstattung			teilsaniert	vollsaniiert	
		einfach	mittel	gut			
1929-1948	< 41 m ²	2,96	3,28	3,64	3,88	5,89	
	> 41 ... 51 m ²		3,15			5,52	
	> 51 ... 62 m ²	–	3,04	3,23	3,67	5,58	
	> 62 ... 80 m ²					3,50	5,48
	> 80 m ²					–	–
1949-1968	< 41 m ²	–	–	–	–	5,72	
	> 41 ... 51 m ²	–	3,36	–	4,42	5,21	
	> 51 ... 62 m ²	–		4,51	5,19		
	> 62 ... 80 m ²	–	3,54	4,11	–	5,05	
	> 80 m ²	–		–	–	4,94	
1969-1990	< 41 m ²	–	–	3,67	4,50	4,54	
	> 41 ... 51 m ²	–	–	3,72		4,61	
	> 51 ... 62 m ²	–	3,38	3,52	4,38	4,34	
	> 62 ... 80 m ²	–		3,52	4,40	4,58	
	> 80 m ²	–		–	3,54	4,36	4,23

Für den leerstehenden Wohnungsbestand der Privaten und Wohnungsgrößen zwischen 62 und 80 m² können demnach im teilsanierten Zustand zwischen 3,67 €/m² und 3,90 €/m² und im vollsanierten Zustand zwischen 5,09 €/m² und 5,58 €/m² als ortsübliche Vergleichsmieten (Nettokaltmiete) ermittelt werden.

Was plant die Stadt?

Die Eisenbahnstraße und das Quartier Eisenbahnstraße liegen im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Eberswalde“. Lediglich der südliche Teil der Eisenbahnstraße vom Bahnhof bis zur Eisenbahnstraße Nr. 37-41 liegen außerhalb des Areals. Darüber hinaus ist das Quartier Bestandteil der Stadtumbaukulisse (Schwerpunkt Aufwertung) und es ist Teil des Vorranggebietes Wohnen (Wohnungsbauförderung).

Altbauaktivierungskonzept

Die Stadt Eberswalde hat ein Altbauaktivierungskonzept erarbeitet, das Planungsgrundlage für die Mobilisierung von Altbauten mit Wohnungsleerstand bereitstellt. Im Quartier Eisenbahnstraße wurde eine Reihe von stadtbildprägenden Gebäuden lokalisiert, die besonders erhaltenswürdig sind. Eine entsprechende Berücksichtigung im Umsetzungsplan ist erfolgt, die Maßnahmen sind jeweils dem Programm „STUB SSE“³ zugeordnet.

Im Umsetzungsplan für die Jahre 2012 bis 2014, der jeweils für einen Drei-Jahreszeitraum aufgestellt und mit dem Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) sowie dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) abgestimmt wird, sind folgende Maßnahmen benannt:

³ Stadtumbau Ost – Teilprogramm Sicherung, Sanierung und Erwerb von Altbauimmobilien (SSE)

Tabelle 2: Übersicht über die
Maßnahmen der Stadtsanierung
2012-2014

Maßnahmen ⁴	Programm	Zeitraum
ab 2011		
Karl-Marx-Platz, Erschließungsstraße	Sanierung	2011 bis 2013
Michaelisstraße	Sanierung	2011 bis 2013
Blumenwerderstraße 2	STUB SSE	2011 bis 2012
Eisenbahnstraße 99, Sicherung	STUB SSE	2011 bis 2012
ab 2012		
Gehweg Knoten Friedensbrücke	Sanierung	2012 bis 2014
Eisenbahnstraße 83	STUB SSE	2012 bis 2014
Freilegung Bergerstraße 24/25	Aufwertung	2012 bis 2014
Bergerstraße 26	Rückbau	2012 bis 2014
Eisenbahnstraße 40, Hinterhaus	Rückbau	2012 bis 2014
Blumenwerderstraße 5	STUB SSE	2012 bis 2014
Blumenwerderstraße 9	STUB SSE	2012 bis 2014
Eisenbahnstraße 83	STUB SSE	2012 bis 2014
Ludwig-Sandberg-Straße	Sanierung	2012 bis 2014
ab 2013		
Eisenbahnstraße 27-29, (Brauerei)	Sanierung	2013 bis 2014
Ammonstraße	Sanierung	2013 bis 2014
Zimmerstraße	Sanierung	2013 bis 2014
Gehweg Eisenbahnstraße, 4. BA	Aufwertung	2013
Eisenbahnstraße 27-29, (Brauerei)	Aufwertung	2013 bis 2014
Bergerstraße 24/25, (Eisengießerei)	Aufwertung	2013 bis 2015
ab 2014		
Eisenbahnstraße 20	Aufwertung	2014 bis 2015
Gehwege Friedensbrücke	Sanierung	2014
Blumenwerderstraße	Sanierung	2014-2015
Bergerstraße 8	STUB SSE	2014 bis 2015
Eisenbahnstraße 51	STUB SSE	2014 bis 2015
Eisenbahnstraße 77	STUB SSE	2014 bis 2015
Wilhelmstraße 5	STUB SSE	2014 bis 2015
Zimmerstraße 1	STUB SSE	2014 bis 2015

3.4 Stadtraum

dichte, urbane Bebauung

Der Stadtraum Eisenbahnstraße wird wesentlich durch die geschlossene Bebauung geprägt. Lediglich der südliche Bereich der Eisenbahnstraße vom Bahnhof bis zur Grabowstraße weist eine offene Bebauung auf. Die Bebauung ist sehr dicht und urban, die Innenhöfe sind in dem Bereich mit Nebengebäuden bebaut. Der Anteil an Bau-

⁴ STUB SSE: Stadtumbau | Teilprogramm Sicherung, Sanierung und Erwerb von Altbauimmobilien

denkmälern und historischer Bausubstanz ist relativ hoch. Die Eisenbahnstraße verfügt nicht über öffentliche Plätze, die Aufenthalts- oder Belegungsfunktion übernehmen könnten. Der Bahnhofsvorplatz im Westen wird seinem Namen gerecht, dort findet vor allem das Ein- und Umsteigen statt. Der Karl-Marx-Platz südlich der Eisenbahnstraße bietet ein wenig mehr Aufenthaltsqualität.

drei- bis viergeschossige Bebauung
– Gewerbe im Erdgeschoss

Neben der Bebauung beeinflusst die Funktion der Hauptverkehrsstraße maßgeblich den Stadtraum. Auch die Seitenstraßen, die zum Quartier Eisenbahnstraße gehören, sind nahezu komplett durch eine geschlossene Bebauung geprägt. Die Gebäude weisen i. d. R. drei bis vier Vollgeschosse und zusätzlich ein Dachgeschoss auf. Ein Großteil der Gebäude in der Eisenbahnstraße verfügt im Erdgeschoss über Gewerberäume sowie darüber liegende Wohnräume. In den Seitenstraßen dominiert die Wohnnutzung.

Die Eisenbahnstraße hat vor allem „Durchgangsfunktion“: Für den Kfz-Verkehr und für den Fußgänger- sowie Radfahrerverkehr. Die vorhandenen Einzelhandels- und Gewerbeeinrichtungen werden vorrangig gezielt aufgesucht, eine klassische Einkaufsmeile ist die Eisenbahnstraße nicht.

dominierende Verkehrsanlagen

Die zweistreifige Straße, deren wichtige Kreuzungsbereiche zu drei Fahrstreifen aufgeweitet sind, muss ihrer Verbindungs- und Durchgangsfunktion als Bundesstraße gerecht werden (s. auch Kapitel 3.5). Fußgänger werden auf beidseitigen Gehwegen durch die Eisenbahnstraße geführt, Radfahrer nutzen die Radwege. Der O-Bus erschließt die Eisenbahnstraße und das Quartier durch verschiedene Linien, so sind entsprechende Bushaltestellen zu finden. Parkplätze, die insbesondere für die Kunden der Einzelhändler und Fachgeschäfte vorgesehen sind, finden sich nahezu durchgehend auf beiden Seiten der Eisenbahnstraße. Die durchgängige beidseitige Begrünung der Eisenbahnstraße prägt diesen Stadtraum ebenfalls.

stadtbildprägende Gebäude –
bisher noch unsaniert

Die Bebauung in der Eisenbahnstraße weist eine Reihe von stadtbildprägenden Gebäuden auf, die noch nicht saniert sind. Gerade diese Objekte stören Stadtbild und Stadtraum nachhaltig. Diese Gebäude befinden sich im privaten Eigentum, Verhandlungen mit den Eigentümern über die Durchführung der Sanierung waren bisher nicht erfolgreich. Folgende Gebäude zählen zu den wichtigsten:



Eisenbahnstraße 9 (Baudenkmal)
[Quelle: Stadt Eberwalde, Altbauaktivierungskonzept]



Eisenbahnstraße 20
[Quelle: Stadtverwaltung Eberswalde]



Eisenbahnstraße 27-29 (Brauerei)
[Quelle: <http://sicherheitsampel.blogspot.de>]



Stand Oktober 2012



Alte Kommandantur 37/37a
[Quelle: Stadtverwaltung Eberswalde]



Eisenbahnstraße 83 (Passagekino)
 [Quelle: Stadt Eberwalde, Altbauaktivierungskonzept]



Eisenbahnstraße 99 (Baudenkmal)
 [Quelle: Stadt Eberwalde, Altbauaktivierungskonzept]



Bergerstraße 24/25 (Alte Eisengießerei)
 [Quelle: <http://maps.google.de/>]

keine stadtbildstörenden
 Baulücken

Stadtbildstörende Baulücken sind in der Eisenbahnstraße nicht vorhanden. Das Areal der Alten Brauerei (Nr. 27-29) fällt jedoch als größter zusammenhängender und unsanierter Block deutlich auf. Für dieses Areal bestehen jedoch konkrete Nutzungsideen, die Stadt plant hier, eine Nahversorgungseinrichtung (Lebensmittel) anzusiedeln. Die Baumaßnahmen hierfür haben bereits begonnen.

das östliche „Ende“ wird sehr
 durch die Verkehrsanlage
 dominiert

Am westlichen und östlichen Ende der Eisenbahnstraße mündet die Bergerstraße ein. Mit dieser Einmündung beginnend hat die Eisenbahnstraße einen eher kreuzungsartigen Charakter, der Fahrbahnquerschnitt ist auf drei Fahrstreifen aufgeweitet. Nördlich dieses Kreuzungsbereiches befindet sich eine – derzeit noch nicht aufgewertete – Grünfläche am Finowkanal und an der Schwärzemündung. Vis à vis prägen großflächige Parkplatzanlagen das Stadtbild.

urbaner, jedoch wenig
 einladender Charakter

Durch die kompakte und geschlossene Bebauung, die starke Dominanz des Verkehrsweges, der fehlenden Aufenthaltsmöglichkeiten hat die Eisenbahnstraße einen sehr starken urbanen, jedoch wenig einladenden Charakter. Der Blick hinter die Fassaden lohnt sich jedoch, hier finden sich sehr attraktive Blockinnenlagen, z. T. mit Hofgebäuden versehen, begrünt und durch die Gebäudefronten vom Verkehrslärm der Eisen-

straße abgeschirmt. Öffentlich zugänglich sind die wenigsten der Innenhöfe. Hier liegt jedoch ein großes Potenzial, um die Attraktivität der Eisenbahnstraße zu steigern, neue Aufenthaltsmöglichkeiten zu finden und unkonventionelle Wegeverbindungen – abseits der viel befahrenen Straße – zum nördlich des Quartiers fließenden Finowkanal zu erschließen.

Die Hauptwegebeziehungen durchziehen das Quartier in West-Ost-Richtung entlang der Eisenbahnstraße. Nicht nur der Kfz-Verkehr, sondern auch der Fußgänger- und Radfahrerverkehr nutzen diese Achse entlang der vorhandenen Wegenetze. Der Finowkanal, der nördlich des Quartiers Eisenbahnstraße verläuft, bildet – neben Marktplatz und Bahnhof – einen wichtigen Anlaufpunkt. Der Treidelweg, der den Finowkanal auf seiner gesamten Länge im Stadtgebiet (und darüber hinaus) fast durchgängig begleitet, stellt eine wichtige Naherholungsachse dar. Die Wilhelmstraße führt direkt zum Finowkanal (und darüber hinweg). In diesem Bereich ist das südliche Ufer des Finowkanals jedoch nur schwer zugänglich (Eigentum, fehlende Wegeverbindung/Treidelweg).

Barrierefreiheit –in weiten Teilen vorhanden

Die Barrierefreiheit entlang der Eisenbahnstraße ist weitgehend vorhanden, insbesondere in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen sind hier jedoch noch kleinere Barrieren zu finden. In den z. T. unsanierten Seitenstraßen bestehen jedoch erhebliche Defizite im Hinblick auf die Barrierefreiheit. Im Zuge der weiteren Sanierung werden auch hier Schritte zur Barrierefreiheit unternommen. Die Einzelhandels- und Gewerbeeinrichtungen entlang der Eisenbahnstraße sind ebenfalls nur zum Teil barrierefrei erreichbar. Oftmals sind einige Stufen zum Erdgeschoss zu überwinden, z. T. sind die Geschäfte jedoch auch schon mit Rampen o. ä. versehen.

Stadtpromenade am Finowkanal

Das Areal zwischen Finowkanal und Innenstadt wird derzeit aufgewertet – hier wird die Stadtpromenade am Südufer des Finowkanals mit einer neuen Anlegestelle, Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten und der Zugänglichkeit von Finowkanal und Schwärze hergestellt. Bislang lag diese Fläche brach.

3.5 Verkehr

Thema „Verkehr“ hat besondere Bedeutung für die Eisenbahnstraße

Das Thema „Verkehr“ hat für die Eisenbahnstraße eine besondere Bedeutung. Im Kapitel Stadtraum wurde die starke Dominanz der Verkehrsfunktion (und –anlagen) beleuchtet. In den Diskussionen mit Akteuren vor Ort wird das Thema Verkehr immer wieder als eines der wichtigsten benannt. Vor diesem Hintergrund sind im nachfolgenden Kapitel die wesentlichen Fakten und Planungen zum Thema Verkehr dargestellt.

Verschiedene Planungen 2006 bis 2008

Grundlage für die Darstellung der Daten und Fakten zum Themenfeld Verkehr bilden der Verkehrsentwicklungsplan [2008], der Lärmaktionsplan [2008] sowie der Luftreinhalteplan/Aktionsplan [2006] für die Stadt Eberswalde. Datenbasis für die genannten Werke ist ein Verkehrsmengengerüst, das Stadt und Umweltamt 2006 gemeinsam erfasst und aktualisiert haben.

Motorisierter Verkehr

Ein Blick auf die Verkehrsbelegung im Jahr 2006 zeigt, dass sich der am stärksten frequentierte Straßenabschnitt im Eberswalder Straßennetz auf der Bahnbrücke befindet:

buslinien. In der Haupt- sowie der Nebenverkehrszeit (zwischen 6 und 20 Uhr) kann das Verkehrsangebot als sehr komfortabel bezeichnet werden. Lediglich in der Zeit von 20 bis 0 Uhr können die Empfehlungen für Bedienungsstandards gem. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen nicht gewährleistet werden.

Mobilitätsdrehscheibe
Hauptbahnhof Eberswalde

Der Hauptbahnhof Eberswalde liegt an der Bahnstrecke Berlin-Stralsund (RE 3). Die Regionalbahn fährt innerhalb von 32 Minuten im Halbstundentakt zum Berliner Hauptbahnhof. Die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) ergänzt das Angebot mit Fahrten bis Berlin-Lichtenberg. Der Hauptbahnhof als „Mobilitätsdrehscheibe“ stellt den wichtigsten Verknüpfungspunkt zum inter- und multimodalen Verkehr dar.

Fußgänger und Radfahrer

größtenteils gut ausgebaute Geh-
und Radwege – mit Ausnahmen

Die Eisenbahnstraße hat nicht nur für den motorisierten Verkehr eine hohe Bedeutung. Aufgrund ihrer Verbindungsfunktion von den westlichen Stadt- und Ortsteilen zur Innenstadt kommt der Eisenbahnstraße auch im Radverkehr eine wichtige Verbindungsfunktion zu.

fehlende Barrierefreiheit -
Konfliktbereiche

Entlang der sanierten Abschnitte der Eisenbahnstraße finden sich beidseitig und getrennte Geh- und Radwege. Der unsanierte Abschnitt zwischen Ammonstraße und Breite Straße verfügt über keinen separaten Radweg, der Gehweg stellt den Nutzer aufgrund der fehlenden Barrierefreiheit z. T. vor größere Herausforderungen. Konfliktbereiche zwischen Fußgängern und Radfahrern bestehen insbesondere im Bereich der Knotenpunkte Eisenbahnstraße/Rudolf-Breitscheid-Straße sowie Eisenbahnstraße/Puschkinstraße.

zu wenige Querungsmöglichkeiten
– starke Barrierewirkung der
Eisenbahnstraße

Aufgrund der stark frequentierten Eisenbahnstraße sind Querungsmöglichkeiten an Lichtsignalanlagen vorhanden. Der Verkehrsentwicklungsplan sieht jedoch in der Eisenbahnstraße – aufgrund der hohen Zahl an Versorgungseinrichtungen – einen flächenhaften Querungsbedarf.

Ausbau Radwegenetz – Erhöhung
der Verkehrssicherheit

Im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes wurde eine Experten-(Bürger)-Befragung durchgeführt, um detaillierte Informationen zum Verkehrsverhalten, zur Einschätzung des bestehenden Verkehrssystems und zu Verbesserungsvorschlägen aus Sicht der Nutzer zu erhalten. Im Ergebnis dieser nicht repräsentativen Umfrage wurden rd. 500 Fragenbögen beantwortet. Ein wichtiger Aspekt war hierbei das Radverkehrsnetz, dessen weiterer Ausbau für viele der Befragten ein wichtiger Handlungsschwerpunkt ist. Auch die Erhöhung der Sicherheit für den Radfahrverkehr stand oben auf der Agenda.

Für die Eisenbahnstraße formuliert der Verkehrsentwicklungsplan folgende Aufgaben mit Blick auf den Fußgängerverkehr:

— Einrichtung eines durchgehenden Mittelstreifens – sofern die B167n realisiert ist (s. nachfolgende Skizzen)

Abbildung 13:
Vorschlag Regelquerschnitt
Eisenbahnstraße Bergerstraße –
Puschkinstraße
[Quelle:
Verkehrsentwicklungsplan.
Beschlussfassung vom 27.6.2008]

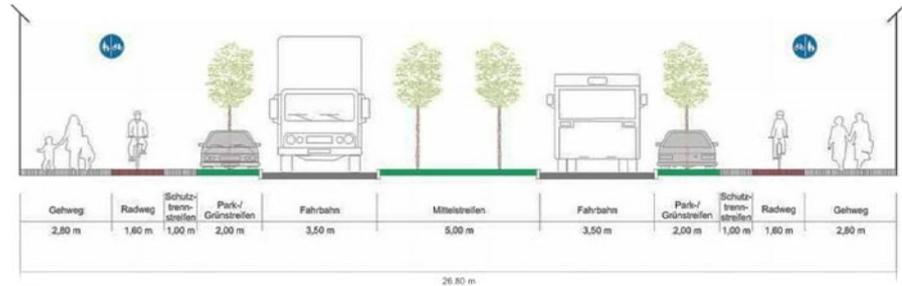
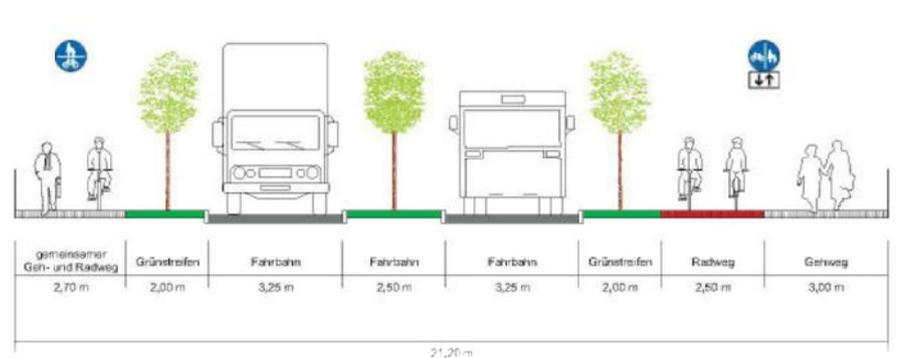


Abbildung 14:
Vorschlag Regelquerschnitt
Eisenbahnstraße Puschkinstraße –
Breite Straße (4. Bauabschnitt)
[Quelle:
Verkehrsentwicklungsplan.
Beschlussfassung vom 27.6.2008]



— Straßenraumgestaltung im Bereich Einmündung Rudolf-Breitscheid-Straße bis Knotenpunkt Breite Straße

— Einrichtung einer Querungsstelle/Mittelinsel zwischen Einmündung Friedrich-Ebert-Straße und Ammonstraße

— Umgestaltung der Knotenpunkte Bergerstraße und Breite Straße

Modal Split

Schwerpunkt: MIV

Ebenfalls Ergebnis der o. g. nicht repräsentativen Befragung war die Einschätzung der Verkehrsmittelwahl. Demnach wird der Großteil der Wege mit dem MIV zurückgelegt (rd. 48 %), rd. 25 % zu Fuß, rd. 15 % mit dem ÖPNV und rd. 12 % mit dem Rad.

Ruhender Verkehr

objektiv ausreichende
Parkmöglichkeiten vorhanden

Im östlichen Bereich der Eisenbahnstraße sowie im Bereich des Karl-Marx-Platzes sind gebührenpflichtige Parkplätze vorhanden. Im westlichen Bereich der Eisenbahnstraße existiert eine zeitliche Beschränkung der Parkdauer (2 Stunden). Anwohner benötigen ausschließlich in Nebenstraßen Parkausweise für ihre Fahrzeuge. Durch das vorhandene Parkleitsystem werden die Parkplatzsuchenden adäquat gelenkt, Parkplätze stehen i. d. R. in ausreichendem Maß zur Verfügung.

unterschiedliche Auffassungen
hinsichtlich der Parkraumsituation

Nach Einschätzung der Hauseigentümer bzw. der Gewerbetreibenden in der Eisenbahnstraße besteht jedoch ein Konflikt zwischen den parkplatzsuchenden Kunden und den parkplatzbesetzenden Mietern. Aufgrund fehlender privater Parkmöglichkeiten auf Grundstücken, z. B. auf den Hinterhöfen, stehen die Fahrzeuge der Mieter auf den dafür vorgesehenen Parkplätzen – im öffentlichen Straßenraum. Kunden der Gewerbe-

treibenden haben es somit schwer, einen Kurzzeitparkplatz in der Nähe der Gewerbestandorte zu finden. Das aktuelle Parkraumbewirtschaftungskonzept besagt jedoch, dass in der Eisenbahnstraße auch mit Anwohnerparkausweis nicht ohne zeitliche Begrenzung geparkt werden kann – auch hier gilt die Höchstparkdauer von zwei Stunden. Auch verschiedene Zählungen sowie Beobachtungen an unterschiedlichen Tageszeiten und Wochentagen ergaben, dass objektiv ausreichender Parkraum in der Eisenbahnstraße und den Nebenstraßen zur Verfügung steht.

Lärm und Schadstoffe

Die hohe Verkehrsbelastung lässt erwarten, dass auch die Lärmbelastung für die Anwohner sehr hoch ist – der Lärmaktionsplan sieht in der Eisenbahnstraße einen von fünf Betroffenheitsschwerpunkten in der Stadt Eberswalde. Die Eisenbahnstraße ist – aufgrund der hohen Verkehrsbelastung - insbesondere im Bereich von der Bahnhofsbücke bis zur Einmündung Puschkinstraße in besonderem Maß NO_2 -Emissionen ausgesetzt. Auch die Feinstaubemissionen (PM10) sind auf dem Abschnitt zwischen Puschkinstraße und Ammonstraße besonders hoch.

Abbildung 15:
Rasterlärmkarte Stadtzentrum,
Eisenbahnstraße, Bergerstraße
[Quelle: Lärmaktionsplan für die
Stadt Eberswalde. 2008.]

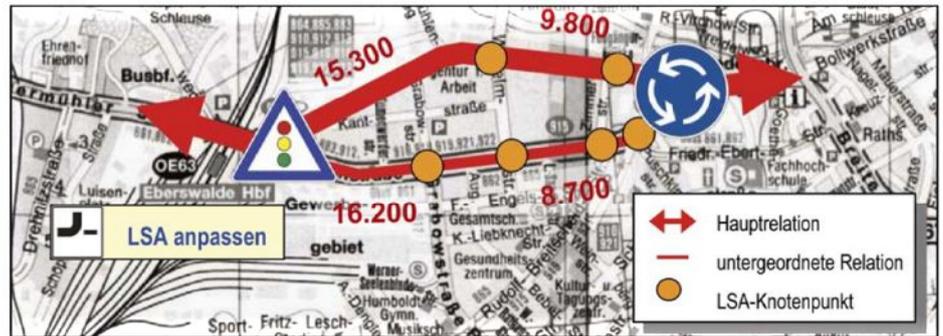


Der Lärmaktionsplan für die Stadt Eberswalde schlägt folgende Maßnahmen zur Minderung der Lärmemissionen für den Bereich Eisenbahnstraße vor:

- ___ Verbesserung der Fahrbahnoberfläche (Abschnitt Puschkinstraße bis Breite Straße, 4. BA)
- ___ Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit in den Nachtstunden
- ___ Verlagerung von Verkehrsströmen in die Bergerstraße (über vorhandene Lichtsignalanlage am Hauptbahnhof und Kreisverkehrsplatz am östlichen Ende der Bergerstraße)
- ___ Verstetigung des Verkehrsablaufs (über Koordinierung Lichtsignalanlagen und Geschwindigkeitsreduzierung)
- ___ Kreisverkehrsplätze Bergerstraße und Breite Straße

Der Luftreinhalteplan/Aktionsplan für die Stadt Eberswalde entwarf bereits im Jahr 2006 folgenden Lösungsvorschlag:

Abbildung 16:
Verkehrsaufteilung
Eisenbahnstraße / Bergerstraße in
der Planung
[Quelle: Luftreinhalteplan/
Aktionsplan. 2006]



Durch die Aufteilung des Verkehrsstromes, der heute über die Eisenbahnstraße abgewickelt wird, können deutliche Verbesserungen für die Anwohner der Eisenbahnstraße erreicht werden. Die Betroffenheiten in der Bergerstraße sind aus dem Grund geringer, da hier weniger Einwohner vorhanden sind und die Bebauung weniger stark verdichtet ist.

Wegeleitsystem

fehlende Ausweisung des
Stadtzentrums – Leit- und
Informationssystem für Fußgänger
in Vorbereitung

In vielen Gesprächen wurde abermals kritisiert, dass das Stadtzentrum auf den Vorwegweisern (Zeichen 438 StVO, gelbe Tafeln) nicht ausgewiesen ist. Hierzu haben bereits zahlreiche Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßenwesen (LS) stattgefunden – eine gemeinsame Lösung hierfür ist in Planung.

Um u. a. die Wegeverbindung vom Hauptbahnhof zum Stadtzentrum deutlicher auszuweisen, ist derzeit bei der Stadt ein Leit- und Informationssystem für Fußgänger in Bearbeitung. Das Leit- und Informationssystem wird auch verschiedene weitere Stadtrundgänge bzw. Wegenetze einbeziehen (s. auch Maßnahmen).

Barrierefreiheit

Nachholbedarf Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit ist zum einen im Bereich der Bushaltestellen, zum anderen im Bereich von Straßenquerungen sowie insbesondere in den noch nicht sanierten Straßenabschnitten (4. Bauabschnitt Eisenbahnstraße, Nebenstraßen) nicht durchgängig gegeben. Auch die Zugänge zu Geschäften und Büros in der Eisenbahnstraße sind nicht vollständig barrierefrei zu erreichen.

Was plant die Stadt?

Im Handlungsfeld Verkehr sind in den kommenden Jahren folgende Maßnahmen geplant. Weitere Erläuterungen zu den Projekten finden sich im Folgenden.

Tabelle 3:
Übersicht Maßnahmen –
Handlungsfeld Verkehr

Maßnahme	Federführung	voraussichtliche Umsetzung
B167n	Land Brandenburg - Landesbetrieb Straßenwesen	nach 2015
4. Bauabschnitt Eisenbahnstraße Knotenpunkt Bergerstraße	Fahrbahn: Land Brandenburg - Landesbetrieb Straßenwesen Gehwege und Randbereiche: Stadt Eberswalde	2013

Maßnahme	Federführung	voraussichtliche Umsetzung
— Knotenpunkt Friedensbrücke	— <i>Fahrbahn: Land Brandenburg - Landesbetrieb Straßenwesen</i> — <i>Gehwege und Randbereiche: Stadt Eberswalde</i>	— 2014
— <i>Barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen</i>	— <i>Stadt Eberswalde</i>	— <i>bis Ende 2013</i>
— <i>Leit- und Informationssystem für Fußgänger</i>	— <i>Stadt Eberswalde</i>	— <i>bis Ende 2013</i>

B167n

Planung des Baulastträgers Land

Das Land Brandenburg plant den Bau einer neuen Ortsumgehung B167n (zweistreifiger Ausbau), die insbesondere die Innenstadt vom Verkehr entlasten soll. Die neue B167 (B167n) soll bereits ab der Anschlussstelle an die BAB11 die Ortslage Finowfurt entlasten, indem eine Trasse parallel zum Oder-Havel-Kanal vorgesehen ist (Nord- und Ostumfahrung). Die Anbindung an das vorhandene Straßennetz erfolgt östlich der Stadt Eberswalde an die B167 (Richtung Bad Freienwalde).

deutliche Entlastung in der Eisenbahnstraße erzielbar

Vor diesem Hintergrund hat die B167n eine wesentliche Bedeutung für die Eisenbahnstraße (und die Innenstadt): Im Bereich der Eisenbahnstraße könnte die Verkehrsbelegung um bis zu 6.300 Kfz/24h reduziert werden. Damit könnten sich die Verkehrsbelegungen wie nachfolgend dargestellt vermindern:

Abbildung 17:
Auszug Verkehrsentwicklungsplan.
Verkehrsprognose – Szenario 1 –
mit B167n
[Quelle:
Verkehrsentwicklungsplan.
Beschlussfassung vom 27.6.2008]

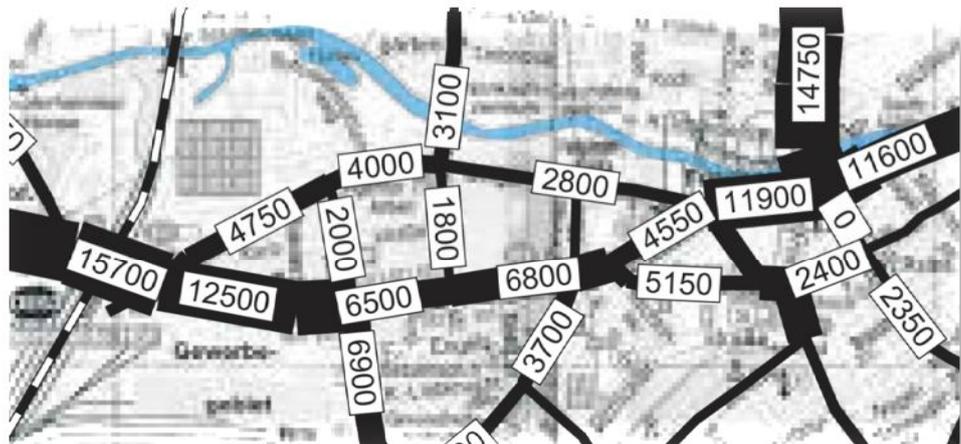
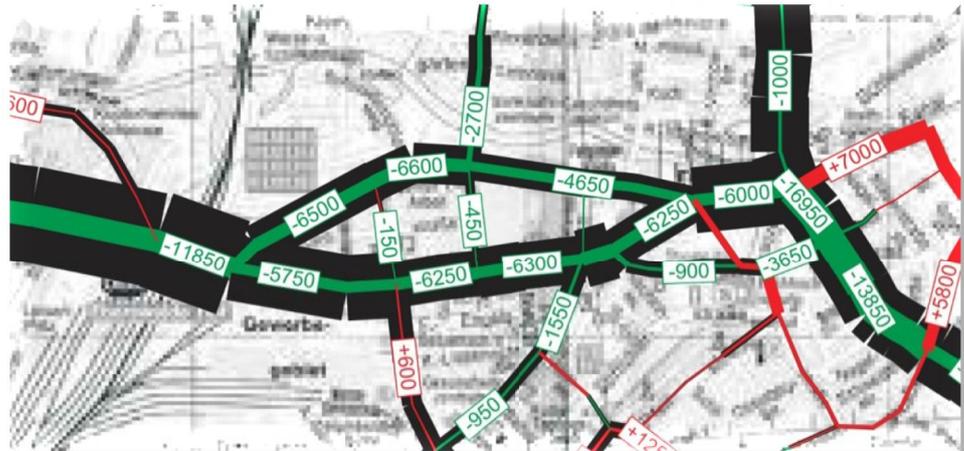


Abbildung 18: Auszug
Verkehrsentwicklungsplan.
Verkehrsprognose – Szenario 1 –
mit B167n – Veränderung zum Ist-
Zustand
[Quelle:
Verkehrsentwicklungsplan.
Beschlussfassung vom 27.6.2008]



Planungen laufen – Realisierung
nicht vor 2015

Entsprechend des Investitionsrahmenplanes 2011 – 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP, Dezember 2011) ist die Ortsumfahrung Finowfurt und Eberswalde in die Kategorie D „weitere wichtige Vorhaben“⁵ eingestuft. Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

Das Raumordnungsverfahren wurde im Jahr 2009 bereits abgeschlossen. Maßnahme besteht aus zwei Bauabschnitten:

- ___ 1. BA: Finowfurt – Eberswalde
- ___ 2. BA: Eberswalde – Bad Freienwalde.

Das Planfeststellungsverfahren für den 1. Bauabschnitt wurde im August 2011 eingeleitet. Die Linienbestimmung für den 2. BA liegt vor. Derzeit wird der technische Entwurf (RE) erarbeitet.

4. Bauabschnitt Eisenbahnstraße

Planung des Landes –
Diskussionsbedarf seitens der
Stadt

Von der Einmündung Puschkinstraße bis zur Kreuzung Breite Straße ist die Eisenbahnstraße derzeit noch nicht ausgebaut. Straßenbaulastträger für die B167 inkl. Radweg ist das Land Brandenburg, d. h. die Planungen hierfür führt der Landesbetrieb Straßenwesen (LS) durch. Baulastträger für die Seitenbereiche, d. h. für Gehwege, Parkräume, Begrünung und Beleuchtung ist die Stadt Eberswalde. Für die Realisierung dieses 4. Bauabschnittes sind entsprechende Mittel eingeplant, die Finanzierung des städtischen Anteiles erfolgt über die Städtebauförderung (Sanierungsgebiet).

Kreisverkehr oder Einmündung?

Bisher war vorgesehen, die beiden Knotenpunkte Eisenbahnstraße/Bergerstraße und Eisenbahnstraße/Breite Straße als Kreisverkehre auszubilden. Nach dem derzeitigen Abstimmungsstand nimmt das Land jedoch Abstand von diesen Kreisverkehrslösungen. Der Teilabschnitt Puschkinstraße bis zum Knotenpunkt Bergerstraße wird 2013 realisiert. Der Knotenpunkt Friedensbrücke mit dem Abschnitt Bergerstraße bis Breite Straße wird im Jahr 2014 realisiert.

⁵ Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z.B. Vorentwurf, Vorentwurf genehmigt, Linienbestimmung), deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll

Barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen

Beitrag zur Umsetzung des
Konzepts „Barrierefreies
Eberswalde – eine Stadt für alle“
(2010)

Die Bushaltestellen in der Eisenbahnstraße sind sämtlich entsprechend der barrierefreien Grundsätze hergestellt bzw. saniert. Im Rahmen der Förderung EFRE Nachhaltige Stadtentwicklung (EFRE NSE) ist der Umbau von insgesamt 66 Haltestellen (von 151 Haltestellen im Stadtgebiet) vorgesehen. Die Haltestellen in der Eisenbahnstraße entsprechend bereits diesen Grundsätzen

Leit- und Informationssystem für Fußgänger

Für die Innenstadt Eberswalde plant die Stadt derzeit ein Leit- und Informationssystem für Fußgänger. Schwerpunkt werden das Stadtzentrum sowie zwei Projekte, die im Rahmen von EFRE NSE gefördert werden, sein. Das Wegeleitsystem wird ebenfalls über EFRE NSE realisiert, ein entsprechender Förderantrag wurde eingereicht. Das Fußgängerleitsystem beginnt am Bahnhof, am Parkplatz in der Marienstraße und am Zoo. Von diesen unterschiedlichen Ausgangspunkten führen verschiedenen Routen in das Stadtzentrum – zum Marktplatz.

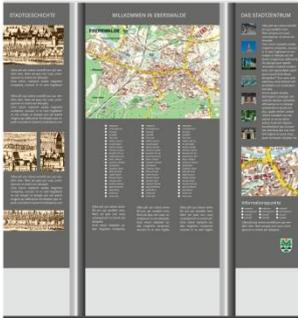
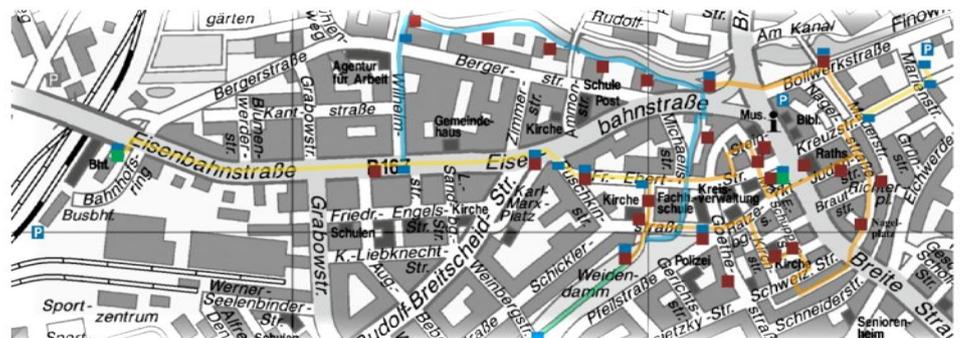


Abbildung 19:
Ausschnitt Lageplan – Konzept
Wegeleitsystem
[Quelle: ProLineConcept. 2011]



3.6 Handel, Dienstleistung und Gewerbe

In der Eisenbahnstraße sind rd. 100 verschiedene Handel-, Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe zu finden. Neben Einzelhändlern (Bekleidung, Freizeit- und Sportartikel, Buchhandel, Lebensmittel) sind verschiedene Dienstleister des Finanzgewerbes (Versicherungen, Banken) und des Immobiliengewerbes (Makler) zu finden. Eine Reihe von gastronomischen Einrichtungen ergänzt das Angebot (von Imbiss über Café und Bar). Darüber hinaus sind karitative Einrichtungen zu finden. Die Qualität der Angebote reicht dabei von hochwertig und individuell bis „Massenware“.

Die Handel-, Dienstleistungs- und Gewerbeeinrichtungen finden sich größtenteils in den Erdgeschossen der Gebäude. In den Seitenstraßen des Quartiers sind relativ wenige Einrichtungen vorhanden, das Gros der Einrichtungen konzentriert sich in der Eisenbahnstraße. Trotz der „gefühlten“ Konkurrenz zum Stadtzentrum (Markt, Friedrich-Ebert-Straße, AltstadtCarrée), stehen nur sehr wenige der Ladengeschäfte leer. Der Wohnungsleerstand ist in der Eisenbahnstraße sehr viel dominanter.

Derzeit erfolgt eine Befragung und Bestandaufnahme des Gewerbebestandes im Quartier Eisenbahnstraße durch die Eisenbahnstraßenkoordination. Nach Vorlage und Auswertung dieser Daten kann eine entsprechende Ergänzung an dieser Stelle erfolgen.

Einzelhandels-Zentrenkonzept
[2010]

Mit Blick auf Handel, Dienstleistung und Gewerbe hat die Stadt Eberswalde im Jahr 2010 ihr Einzelhandels-Zentrenkonzept (EZK) aus dem Jahr 2007 überarbeitet. Für die Eisenbahnstraße sind folgende Punkte mit gesamtstädtischem Blick von Relevanz:

- ___ Das Einzugsgebiet für die Gesamtstadt umfasst rd. 72.500 Einwohner (u. a. Oderberg, teilweise Bad Freienwalde, Biesenthal, Finowfurt, Werbellin, Altenhof, Britz, Chorin). Mehr als die Hälfte dieser Einwohner gehören zur Stadt Eberswalde.
- ___ Diese Menschen verfügen über rd. 79 % der Kaufkraft⁶, die im Bundesdurchschnitt ermittelt wird. Der Landesdurchschnitt beträgt rd. 85 %.
- ___ Die Kaufkraftbindung bei Waren des überwiegend kurzfristigen Bedarfs (Nahrungsmittel, Bäcker, Metzger, Blumen, Gartenbedarf, Drogerie, Zeitungen, Bücher) beträgt 104 %. Beim überwiegend mittelfristigen Bedarf (Bekleidung, Schuhe, Hausrat, Spielwaren, Sportartikel) beträgt die Kaufkraftbindung 96 %. Lediglich beim überwiegend langfristigen Bedarf (Möbel, Haushaltsgeräte, Unterhaltungselektronik, Foto, Optik, Uhren, Schmuck) können nur 71 % Kaufkraftbindung erreicht werden.
- ___ Pro Kopf standen im Jahr 2010 rd. 4.900 € zur Verfügung, die einzelhandelsrelevant sind.
- ___ In der Prognose geht das EZK davon aus, dass das Kaufkraftpotenzial um 5 bis 10 % zurückgehen wird, da die Einwohnerzahl sinken wird. Die Kaufkraft wird gleichbleiben bzw. leicht ansteigen.
- ___ Pro Einwohner stehen heute 1,42 m² Verkaufsfläche zur Verfügung, das EZK schätzt dies als guten Durchschnittswert für ein Mittelzentrum ein.
- ___ Zur Sicherung des aktuellen Umsatzniveaus ist die Steigerung des regionalen Marktanteils erforderlich. Dies wird nicht über ein quantitatives Flächenwachstum zu erzielen sein. Die qualitative Entwicklung von Angebotsstrukturen muss im Zentrum der Überlegungen stehen.
- ___ Der östliche Teil der Eisenbahnstraße (Wilhelmstraße bis Breite Straße) liegt im zentralen Versorgungsbereich „Stadtmitte“. Der zentrale Versorgungsbereich „Stadtmitte“ übernimmt Versorgungsfunktionen für das gesamte Stadtgebiet und das weitere Einzugsgebiet mit Waren des kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfs. Hier sind knapp ein Drittel der Einzelhandelsflächen konzentriert.
- ___ Insbesondere der Abschnitt der Eisenbahnstraße zwischen Karl-Marx-Platz und der Rathauspassage (Breite Straße) soll der „Hauptentwicklung des Einzelhandels“ dienen.
- ___ Am westlichen Ende der Eisenbahnstraße (Heegermühler Straße) findet sich der ergänzende Einzelhandelsstandort „Fachmarktzentrum am Hauptbahnhof“ (Bau- markt, Lebensmittel, Bekleidung). Hier sind Erweiterungen ausschließlich im nicht zentrenrelevanten Angebot möglich.
- ___ Insofern verbindet die Eisenbahnstraße den zentralen Versorgungsbereich „Stadtmitte“ und den ergänzenden Einzelhandelsstandort „Fachmarktzentrum“ räumlich miteinander. Für die Eisenbahnstraße bedeutet dies, dass sie sich mit Blick auf Einzelhandel und Gewerbe in besonderer Weise profilieren muss, um eine wirkliche Ergänzung der bestehenden Angebote darzustellen.

B-Plan zur strategischen
Steuerung des Einzelhandels

Zur Erhaltung und Entwicklung der zentralen Versorgungsbereiche „Stadtmitte“, „Finow“, „Westend“ und „Brandenburgisches Viertel“ wurde der Bebauungsplan Nr. I „Strategische Steuerung des Einzelhandels“ aufgestellt. Damit erfolgt die planungs-

⁶ Kaufkraft: Summe aller Nettoeinkünfte

Standortgemeinschaften als
strategisches Instrument nutzen

rechtliche Untersetzung des Einzelhandels-Zentrenkonzept. Neben der räumlichen Festlegung der Versorgungsbereiche ist auch eine abschließende Auflistung der zentrenrelevanten Sortimente definiert.

Im Jahr 2008 hat das Institut für nachhaltige Unternehmens- und Regionalentwicklung Eberswalde e. V. (AN-Institut der HNEE) für die Städte Eberswalde und Schwedt/Oder in Strategiewerkstätten analysiert, wie die Innenstädte belebt werden können. Dabei stehen attraktive Einkaufsmöglichkeiten und gastronomische Angebote ganz oben auf der Wunschliste der Nutzer. Öffentliches Grün und eine gute Aufenthaltsqualität folgen auf den Rängen drei und vier. Die Angebotspalette soll dabei in den Augen der Nutzer vor allem vielfältig sein, d. h. auf einen guten Branchenmix legen die Kunden großen Wert. Im Rahmen der Strategiewerkstätten wurden insbesondere die Handlungsmöglichkeiten von Standortkooperationen ausgelotet, d. h. von Zusammenschlüssen der Gewerbetreibenden, zumeist unter der Führung des Einzelhandels. I. d. R. verfolgen solche Gemeinschaften das Ziel, den jeweiligen Standort zu stärken, das Einkaufen dort attraktiver zu gestalten und mit gemeinsamen Aktionen Kunden an den betreffenden Standorten zu binden, damit die Kaufkraftabflüsse verringert/vermieden werden können.

Fortführung des Engagements
sinnvoll und notwendig

Die genannten Erfolgsfaktoren sind in der Tat keine neuen Erkenntnisse. Für die weitere Entwicklung der Eisenbahnstraße sollten sich die maßgeblichen Akteure (unter der Federführung des WIR e. V.) weiter über diese Denkansätze beraten. Das Etablieren und Zusammenhalten solcher Aktivitäten ist sicherlich mit einem hohen Arbeits- und Überzeugungsaufwand verbunden. Ohne diese Aktivitäten wird es jedoch nicht gelingen, die Eisenbahnstraße wieder ein Stück weiter „nach vorn“ zu bringen.

Was plant die Stadt?

ehemalige Brauerei –
innerstädtisches
Nahversorgungsangebot

Im Bereich der *ehemaligen Brauerei* erfolgen derzeit die planerischen Vorbereitungen zur Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes unter Einbezug der denkmalgeschützten Bausubstanz zur Erweiterung des innerstädtischen Nahversorgungsangebotes. Das Areal befindet sich im Privateigentum. Nachdem in vielen verschiedenen Anläufen mögliche Nachnutzungen für Gebäude und Flächen mit dem Eigentümer diskutiert wurden, konnte nun eine neue Perspektive für die Fläche eröffnet werden. Die Aufstellung eines Bebauungsplanes wurde durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Das Areal ist bisher nicht innerhalb des o. g. zentralen Versorgungsbereiches.

An der *Friedrich-Ebert-Straße Süd* (südöstlich des Quartiers, Richtung Marktplatz) plant die Stadt die Errichtung eines Wohn- und Geschäftshauses (rd. 85 Wohnungen, rd. 4.000 m² Gewerbefläche). Nach dem derzeitigen Stand der Planungen werden sich hier zwei Filialisten aus dem Bereich der Oberbekleidung niederlassen. Die Größe der vorgesehenen Gewerbefläche wurde in der Stadt – und auch im Rahmen der Auftaktveranstaltung – sehr kontrovers diskutiert. Die Akteure der Eisenbahnstraße sehen die Planungen jedoch als neuen Anlaufpunkt im Eberswalder Stadtzentrum, der mehr Kaufkraft anziehen kann, von der auch die Unternehmen in der Eisenbahnstraße profitieren können. Gleiches gilt für den neuen Lebensmittelhandel auf dem alten Brauereigelände.

3.7 Öffentliche Einrichtungen, soziale Einrichtungen, Bildungseinrichtungen, Kunst und Kultur

In der Eisenbahnstraße und im Quartier finden sich verschiedene öffentliche und nicht öffentliche Einrichtungen. Das Angebot rundet das Angebot der City (Marktplatz und Friedrich-Ebert-Straße, AltstadtCarrée) ab. Südlich des Quartiers finden sich zwei Schulstandorte (Oberschule und Freie Montessorischule, beide in der Friedrich-Engels-Straße). Die Johann-Wolfgang-von-Goethe-Schule (Oberschule mit Grundschule) hat ihren Standort ebenfalls in der Friedrich-Engels-Straße. Die Kita „Sonnenschein“ (kommunale Trägerschaft) ist südlich an das Quartier angrenzend zu finden. Des Weiteren sind zwei Einrichtungen der Schülerhilfe in der Eisenbahnstraße vorhanden.

Medizinische Einrichtungen sind vorrangig im westlichen Bereich der Eisenbahnstraße zu finden. Der evangelische Kirchenkreisverband hat in der Eisenbahnstraße Nr. 84 ein Gemeindezentrum.

Das Medienhaus in der Eisenbahnstraße 92-93 ist der zentrale Ort der „Informationsbündelung“ über das Stadtgeschehen. Mit dem Lokalfernsehen ODF und der Wochenzeitung „Der Blitz“ erfolgt hier die Berichterstattung über aktuelles in Eberswalde (und Umgebung).

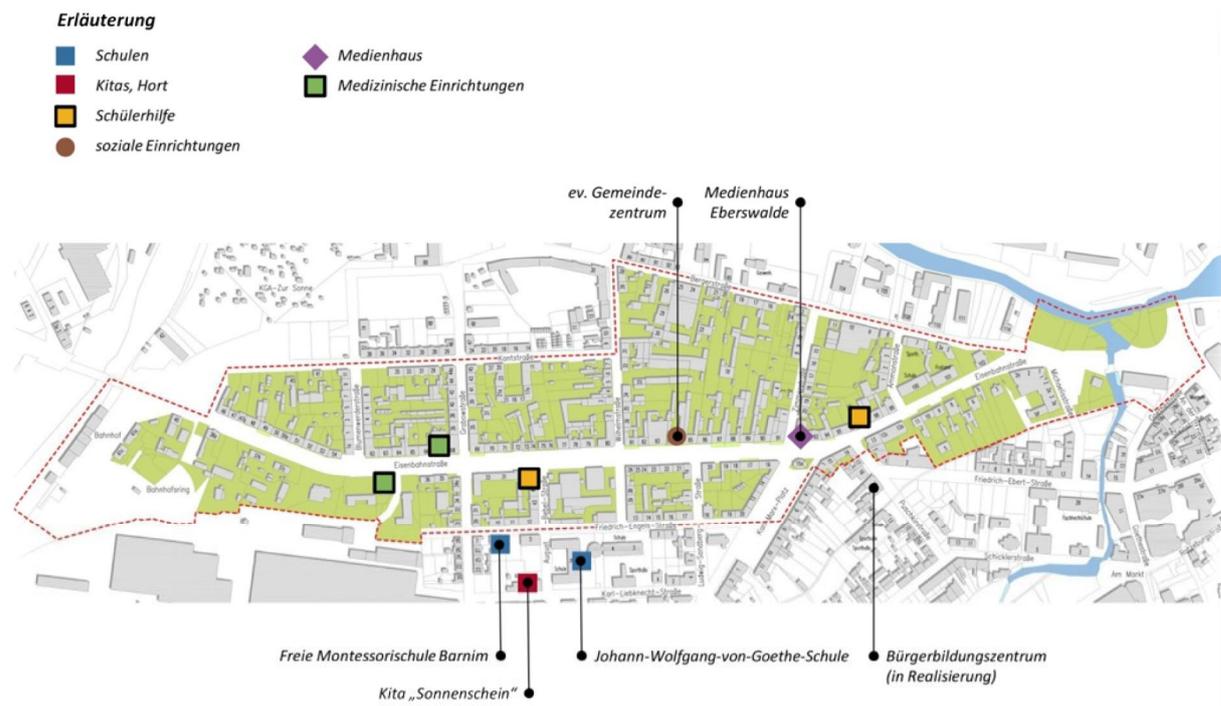


Abbildung 20: Einrichtungen im Quartier Eisenbahnstraße.

Das Bürgerbildungszentrum in der Puschkinstraße ist derzeit im Entstehen, hier werden künftig auch Einrichtungen der Weiterbildung sowie eine kommunale Kita zu finden sein (südlich des Quartiers Eisenbahnstraße). Weitere öffentliche Einrichtungen sind im Quartier nicht vorhanden (dafür im Stadtzentrum zu finden).

Kunst und Kultur sind punktuell zu finden, so z. B. auf einigen Hinterhöfen oder an Hausfassaden, die jedoch nicht immer zugänglich sind. Einige der Hinterhöfe werden

zu bestimmten Anlässen, z. B. für Gartenkonzerte geöffnet. Kreative und Künstler sind in der Eisenbahnstraße an verschiedenen Orten zu finden – so z. B. in Marketing- und Werbeagenturen.

3.8 Akteure und Aktivitäten



Quelle: www.wir-fuer-eberswalde.de



Kunst trifft Wirtschaft - Lebensraum Eisenbahnstraße
Straßenfest
Sa. | 28.08.2010 | 11 Uhr



Als Motor für viele Aktivitäten und vor allem das Projekt Kooperation konkret »Eisenbahnstraße – gemeinsam für mehr Lebensqualität« ist der Wirtschafts-Interessenring Eberswalde e. V. zu nennen. Der Verein gründete sich 1997. Unter seinem Dach sind Unternehmer, Freiberufler und interessierte Einwohner vereint. Sie haben sich gemeinsam zum Ziel gesetzt, „mit Wirtschaftsförderung und politischer Arbeit ein lebendes, lebenswertes Eberswalde zu schaffen.“⁷ Darüber hinaus ist die Stärkung der Netzwerkbildung unterschiedlichster Akteure erklärtes Ziel des Vereins. Für die Eisenbahnstraße hat sich der Verein vorgenommen, „sie wieder als Tor zur Stadt für Bewohner und Besucher spürbar werden zu lassen“.

Im August 2010 ist es dem Verein in Zusammenarbeit mit dem Mühle e. V. gelungen, mit dem Projekt »Kunst trifft Wirtschaft – Lebensraum Eisenbahnstraße« die Industrie- und Handelskammer zu überzeugen, so dass der Verein mit diesem Projekt den Wettbewerb der IHK „City-Offensive 2010“ gewann. Das Preisgeld wurde zur Ausrichtung des Straßenfestes in der Eisenbahnstraße (28. August 2010) eingesetzt. Dieses Fest hat Anklang in der gesamten Stadt gefunden. Symbolisch wurde ein roter Teppich vom Bahnhof bis in die Innenstadt ausgerollt – in vielen Arbeitsstunden von den Akteuren hergestellt. Das Fest war bisher eine einmalige Aktion – und findet vielleicht im Rahmen von Kooperation konkret einen Nachfolger.

Das nebenstehende Logo wurde anlässlich des o. g. Projektes entwickelt. Das Logo orientiert sich an der Geschichte der Eisenbahnstraße. Der Hauptbahnhof Eberswalde lag einst nahezu außerhalb der Stadt. Die Eisenbahnstraße entstand im Laufe der Jahrzehnte als Verbindung vom Bahnhof zum Zentrum. Und sie ist typisch für den Bandstadtcharakter Eberswaldes – symbolisiert wird dieses durch den grauen Strich. Die Punkte und Linien machen auf das Geschäftsleben, das sich links und rechts der Straße wieder stärker entwickeln soll, aufmerksam. Der Schriftzug „Unsere Eisenbahnstraße“ spricht für das Engagement, das Gewerbetreibende, Hauseigentümer und Anwohner gemeinsam entwickeln. Entworfen wurde das Logo von Götz und Eckehard Herrmann.

Im Rahmen des Projektes Kooperation konkret ist der WIR e. V. Projektpartner und für die Eisenbahnstraßenkoordination zuständig. Er ist damit weiter vor Ort tätig, ist Anlauf- und Infostelle für die Akteure vor Ort, betreut das Koordinierungsbüro in der Eisenbahnstraße 30 und wird mit seinen Beiträgen zum Gelingen des Projektes beitragen. Für die Eisenbahnstraßenkoordination hat sich der WIR e. V. Unterstützung von einem externen Planungsbüro geholt.

⁷ Quelle: www.wir-fuer-eberswalde.de

4 Stärken-Schwächen-Profil

Als Synopse der Bestandsanalyse, der Expertengespräche, der Gespräche mit Gewerbetreibenden, Anwohnern und Interessierten sowie der durchgeführten Workshops, erfolgt eine zusammenfassende Übersicht der Stärken und Schwächen. Die in Punkt 5 und 6 benannten Leitlinien sowie Maßnahmen sollen dazu beitragen, die Stärken weiter auszubauen und die Schwächen zu minimieren. Ob dies gelingen kann, wird sehr stark vom Engagement der Menschen in der Eisenbahnstraße und ihren kreativen Ideen – auch zur Nutzung von Fördermitteln – abhängen.

Tabelle 4:
Stärken und Schwächen

Stärken	Schwächen
Stadtraum	
<ul style="list-style-type: none"> — Zentrumsnähe und Bahnhofsnähe (als Potenzial für Pendler) — historische Baustruktur, Architektur — urbanes Flair, urbane Stadtqualität — gute Flaniermöglichkeiten – breite Gehwege — tagsüber sehr gute Erreichbarkeit und sehr gute Erschließung durch den ÖPNV — insgesamt ausreichend Parkraum im Quartier vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> — „Schrottimmobilien“ — fehlender Stadteingang — Bahnhof: kein Eingangstor zur Innenstadt, Bahnhofsvorplatz mit „wenig Charme“, Beschilderung im Bahnhof (Buslinien, Innenstadt) — hohes Verkehrsaufkommen, hohe Lärm- und Schadstoffemissionen, starke Trennwirkung, fehlende Querungsmöglichkeiten — fehlende Straßensanierung im 4. BA — geringes ÖPNV-Angebot an in den Abendstunden und an den Wochenenden — keine durchgängig barrierearme Gestaltung der Gehwege in den Nebenstraßen — Erschließung für den Radverkehr in den Nebenstraße zum Teil unzureichend — fehlende Aufenthaltsqualität und daher fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten — fehlende Vernetzung mit dem Umfeld — fehlende Wegeverbindungen – abseits der vielbefahrenen Straße — fehlende Parkraumangebote für die Mieter auf den Grundstücken, nicht im öffentlichen Raum — Konflikte zwischen parkraumsuchenden Kunden und parkraumbesetzenden Mietern
Wohnen	
<ul style="list-style-type: none"> — günstige Mieten — attraktive Lage in der Stadt (zwischen Bahnhof und Zentrum) — große, grüne und überwiegend ruhige Höhe/Blockinnenbereiche 	<ul style="list-style-type: none"> — hoher Wohnungsleerstand, besonders in Gebäuden, die vor 1949 errichtet wurden — Sanierungsrückstau im privaten Eigentum — unattraktive Wohnungszuschnitte (zu groß oder zu klein), fehlendes Mittelsegment — attraktive Lage vom Argument „Lärm“ überlagert — geringe Handlungsspielräume von Akteuren und Stadt gegenüber „sanierungsunwilligen“ Eigentümern

Stärken	Schwächen
	<ul style="list-style-type: none"> — hohe Hürden für ältere Eigentümer zur Durchführung der Sanierung mit Fördermitteln (Komplettsanierung)
Kultur & Leben	
<ul style="list-style-type: none"> — junges Quartier – Familien, Studenten, junge Haushaltsgründer, Single- und Zwei-Personen-Haushalte — trotz gesamtstädtischem Bevölkerungsrückgang wird Quartier Eisenbahnstraße stabil bleiben — gute medizinische Infrastruktur — gutes Angebot an Bildungseinrichtungen (Schulen, Kitas, Nachhilfe) 	<ul style="list-style-type: none"> — relativ hohe Zu- und Fortzugsraten, geringe „Bleibekraft“ des Quartiers, „Zwischenstation“ für die Jüngeren — fehlende Spielmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche — unattraktive Wegeverbindung vom Bahnhof zum Zentrum (Verkehr, Lärm) — gastronomisches Angebot wird vornehmlich durch Imbisse dargestellt – zu wenig qualitätsvolle Ergänzungen — Sauberkeit (gelbe Säcke, Hundekot) — fehlende Aufenthaltsräume — Ordnung und Sicherheit, z. B. zu viele Graffiti — hohe Verkehrsbelastung mit einhergehenden Lärm- und Schadstoffemissionen
Wirtschaft	
<ul style="list-style-type: none"> — hohes Erwerbspersonenpotenzial — kaum Leerstand von Gewerberäumen — vielfältige gewerbliche Durchmischung — Parkplatzangebote für Kunden in den Eisenbahnstraße 	<ul style="list-style-type: none"> — geringe Kaufkraft — Branchenmix wird von den Akteuren eher kritisch gesehen – zu wenige klassische und qualitativ hochwertige Einzelhandels-einrichtungen, zu wenig qualitativ hochwertige Gastronomie — großes qualitatives Spektrum der Einzelhandels- und gastronomischen Einrichtungen – von sehr gut bis zum anderen Ende der Skala — Gefahr des Verlustes heutiger „Qualitätsbringer“ — fehlende attraktive Einzelhandelsangebote – wenig einladend zum „flanieren“ — zum Teil keine barrierefreien Zugänglichkeit von Gewerberäumen
Zusammenhalt	
<ul style="list-style-type: none"> — engagierte Bürgerschaft — WIR e. V. wirkt als Motor — Initiative Freiraum Eberswalde als „Kreativ-Spot“ — gemeinsam erfolgreiches Straßenkultur-fest durchgeführt 	<ul style="list-style-type: none"> — Engagement ruht noch auf zu wenigen Schultern — Kontinuität gemeinsamer Aktivitäten fehlt

Stärken	Schwächen
Identifikation & Image	
	<ul style="list-style-type: none">— Image eher unterdurchschnittlich (Durchgangscharakter, starke Konkurrenz zu Marktplatz, Altstadt Carrée und Friedrich-Ebert-Straße)— Identifikation nur punktuell vorhanden

Das Stärken-Schwächen-Profil soll im weiteren Prozess der Entwicklung der Eisenbahnstraße fortgeschrieben und aktualisiert werden.

5 Leitbild | Handlungsfelder | Leitlinien

Für die Eisenbahnstraße und das Quartier Eisenbahnstraße wird folgendes Leitbild vorgeschlagen:

»Eisenbahnstraße – gemeinsam für mehr Lebensqualität«

Dieser kurze Slogan drückt prägnant aus, in welche Richtung die Entwicklung der Eisenbahnstraße gelenkt werden soll.

gemeinsam

- die Zusammenarbeit, die Kooperation steht im Mittelpunkt
- zum einen sind die heute bereits Aktiven gemeint, zum anderen sollen neue Akteure einbezogen werden: Die Stadtverwaltung, Gebäude- und Grundstückseigentümer, Gewerbetreibende, Mieter und all diejenigen, die sich in diesen Prozess einbringen wollen
- alle Akteure verfolgen ein gemeinsames Ziel: Mehr Lebensqualität
- die Möglichkeiten und auch die Grenzen der Zusammenarbeit sollen „erfahren“ werden
- gemeinsame Lösungen für die Herausforderungen werden gesucht, dabei wird nicht immer das Interesse des Einzelnen im Vordergrund stehen

Lebensqualität

- Wohnqualität verbessern, Wohnungsleerstand vermindern, Sanierung insbesondere der Schlüsselgebäude vorantreiben, Schaffung von attraktiven Wohnungen auch für „Besserverdienende“
- Lärm- und Schadstoffbelastung durch den Straßenverkehr vermindern
- Entwicklung eines attraktiven Mixes von Handels-, Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen, Ergänzung durch attraktive gastronomische Einrichtungen – die Eisenbahnstraße ist die perfekte Ergänzung zum Stadtzentrum
- Schaffung von Aufenthaltsräumen
- Öffnung der Hinterhöfe z. B. für kulturelle (temporäre) Nutzungen (»Grün statt Grau«, »Hinterhof statt Straßenfront«)
- identitätsstiftende Momente finden, Qualitätsbewusstsein entwickeln

- ___ für ein positives Image aktiv werden
- ___ mehr Menschen für die aktive Unterstützung des Lebensortes Eisenbahnstraße gewinnen
- ___ mehr Ordnung und Sauberkeit – in Eigenverantwortung

Handlungsfelder und Leitlinien

Handlungsfeld	Ziele
Stadtraum – gemeinsam gestalten	<ul style="list-style-type: none"> ___ Brachen und unsanierte Schlüsselgebäude vorantreiben ___ Aktivierung der Eigentümer, die Chancen und Mittel für die Gebäudesanierung (jetzt) zu nutzen ___ Leerstand beseitigen – Hemmnisse der Sanierung erforschen ___ neue Wege in der Sanierung beschreiten: z. B. niedrigschwellige Sanierung, Grundrissänderungen, Eigentümerwechsel ___ neue Wege beschreiten: Wegeverbindungen über die Hinterhöfe – abseits der Straße – ausprobieren – vom Bahnhof bis zum Finowkanal ___ privates Kapital aktivieren ___ rechtliche Möglichkeiten bei „sanierungsunwilligen“ Eigentümern ausloten ___ Aufenthaltsräume schaffen (z. B. Bahnhofsvorplatz, Karl-Marx-Platz) ___ mehr Grün ___ Initiative für mehr Sauberkeit ins Leben rufen ___ mehr Querungsmöglichkeiten schaffen ___ Umsetzung 4. BA ___ Verkehrsentlastung wird in spürbarem Maß nur durch die B167n erzielbar sein
Wohnen – gemeinsam gegen den Leerstand	<ul style="list-style-type: none"> ___ neue Möglichkeiten zur Vermittlung leerstehender Wohnungen ausprobieren (z. B. Probewohnen) ___ Zwischennutzungen in leerstehenden Wohnungen zulassen, z. B. für kreative Projekte
Kultur und Leben - gemeinsam aktiv sein	<ul style="list-style-type: none"> ___ Geschichte der Gebäude erzählen und erlebbar machen ___ Hinterhöfe öffnen und „bespielen“, für kulturelle Nutzungen öffnen ___ Kunst im Stadtraum etablieren ___ temporäres Grün ausprobieren ___ Beleuchtungsaktionen planen

Handlungsfeld	Ziele
Wirtschaft – gemeinsam Qualität entwickeln	<ul style="list-style-type: none"> — Spezialisierung von Handel, Gewerbe und Dienstleistung – in Ergänzung zum Zentrum — Qualitätsbewusstsein hierfür entwickeln — Strahlkraft des geplanten Einzelhandels in der Friedrich-Ebert-Straße Süd für neue Impulse in der Eisenbahnstraße nutzen — aktive Förderung der Unternehmen vor Ort (KMU-Förderung)
Zusammenhalt - gemeinsam und füreinander	<ul style="list-style-type: none"> — Zusammenhalt durch gemeinsame Aktionen (Feste) und Erfolge stärken — Informationsdichte und –tiefe über die Eisenbahnstraße durch Befragungen erhöhen — Netzwerke aufbauen und pflegen – z. B. mit Schulen, Unternehmen — offene Treffpunkte im Quartier (Räumlichkeiten) bereitstellen und etablieren, ggf. leerstehende Räume nutzen, Koordinierungsbüro in der Eisenbahnstraße Nr. 30 nutzen — Offenheit gegenüber Initiativen entwickeln — Spielmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche schaffen, sie in die Planungen einbeziehen
Identifikation und Image – gemeinsame Botschafter für die Eisenbahnstraße	<ul style="list-style-type: none"> — eigene Identität finden («Das Beste am Kern ist das Drumherum»), die perfekte Ergänzung zum Stadtzentrum — Identität selbstbewusst nach außen transportieren — Imagekampagne entwickeln — Marketing gemeinsam vorantreiben

Sinnbildlich lassen sich Leitlinien und Ziele wie folgt darstellen:



Abbildung 21: Entwicklungsleitlinien Eisenbahnstraße

6 Maßnahmen

Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen stellen eine erste Ideenskizze dar. Im weiteren Verlauf des Projektes soll dieser Maßnahmenkatalog fortgeschrieben werden. Eine wesentliche Aufgabe übernimmt hierbei die Eisenbahnstraßenkoordination, die gemeinsam mit den Akteuren vor Ort weitere Maßnahmen sammeln und strukturieren wird.

Bei den Maßnahmen sind zwei verschiedene Ebenen zu unterscheiden:

- die kleinteiligen und kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen, die im Rahmen des Aktionsfonds Kooperation konkret realisiert werden können,
- die größeren, zeitlich und finanziell aufwändigen Maßnahmen, die im Rahmen der Städtebauförderung, der Wohnungsbauförderung, der Infrastrukturförderung oder anderen Förderungen umgesetzt werden.

Abbildung 22:
Darstellung der unterschiedlichen
Projektebenen

zwei Ebenen



- » kleinteilig
- » kurzfristig umsetzbar
- » Aktionsfonds
- » privates Kapital/
Engagement



- » großformatig
- » zeitlich/finanziell aufwändig
- » Umsetzung im Rahmen von
Förderungen

Wesentlich wird dabei sein – und dies entspricht vor allem dem Forschungsansatz des Projektes – privates Kapital zu aktivieren. Die kleinteiligen Maßnahmen, die über den Aktionsfonds umgesetzt werden können, sollen dabei Anreize schaffen. Am Ende des Projektes wird man schauen, inwiefern dies tatsächlich gelungen ist.

Die nachfolgende Übersicht ist nach den maßgeblichen Inhalten, Akteuren und Finanzierungsmöglichkeiten differenziert. Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgte im Rahmen der 2. Werkstatt Eisenbahnstraße am 8. Oktober 2012. Hier wurden für die benannten Projektvorschläge Punkte⁸ verteilt, die in der nachfolgenden Tabelle dargestellt sind.

⁸ 26 Teilnehmer, jeder Teilnehmer hat fünf Punkte verteilt

6.1 Vorschläge für Einzelmaßnahmen

Lfd. Nr.	Titel	Handlungsfeld	kurze Beschreibung	Akteure		Punkte	Kosten (geschätzt)	Finanzierung
				federführend	unterstützend			
1	(Weihnachts-) Beleuchtung 	Stadtraum/ Wirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> — Konzept für Beleuchtung entwerfen (z. B. in Verbindung mit der Hochschule Wismar, dort gibt es die Fakultät Gestaltung mit dem Studiengang Architectural Lighting Design) — mit Eigentümern, Stadtverwaltung, ggf. BBG abstimmen — mitwirkungsbereite Akteure finden und versammeln — ggf. Sponsoren einwerben 	Eisenbahnstraßenkoordination	Gewerbe Eigentümer	13	in Abhängigkeit vom konkreten Konzept ermitteln	z. B. Aktionsfonds, ergänzt durch Eigenanteile der Unternehmen, Sponsoren
2	4. Bauabschnitt 	Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> — Realisierung 4. Bauabschnitt Eisenbahnstraße 	Stadtentwicklungsamt	Landesbetrieb Straßenwesen	10	gem. separater Planung	Städtebauförderung
3	Kunst in der Stadt 	Kultur und Leben	<ul style="list-style-type: none"> — Kunstaktionen für die Eisenbahnstraße planen — Künstler aktivieren — ggf. Sponsoren einwerben — Öffentlichkeitsarbeit 	Eisenbahnstraßenkoordination	Künstler Interessierte	8	in Abhängigkeit von Einzelmaßnahmen festlegen	z. B. Aktionsfonds
4	temporäres Grün 	Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> — in Anlehnung an den „Grünen Bahnhof“ — grüne Eisenbahnstraße, grünes Quartier Eisenbahnstraße — Bepflanzung von Baumscheiben — Aufstellen von Pflanzkübeln, Begrünung Gewerbeeinheiten mit mobilen Blumenkästen, Anbringen von Pflanzkästen an Straßenbeleuchtungsmasten 	Eisenbahnstraßenkoordination	Mieter Eigentümer Gewerbe	8	in Abhängigkeit von Einzelmaßnahmen festlegen	z. B. Aktionsfonds

Lfd. Nr.	Titel	Handlungsfeld	kurze Beschreibung	Akteure		Punkte	Kosten (geschätzt)	Finanzierung
				federführend	unterstützend			
			<ul style="list-style-type: none"> — (sichere Höhe) — Unterstützer finden — ggf. Sponsoren einwerben — Öffentlichkeitsarbeit 					
5	»Aktion Straßenfeger« 	Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> — gemeinsame Aktion für mehr Sauberkeit — Straßen und Gehwege reinigen — Papierkörbe aufstellen — Fahrradständer im öffentlichen Raum/vor den Geschäften — öffentliche Hundetoiletten — öffentliche Toiletten 	Eisenbahnstraßenkoordination	Eigentümer Stadtverwaltung Gewerbe Mieter	7	in Abhängigkeit von Einzelmaßnahmen festlegen	z. B. Aktionsfonds
6	Passagekino 	Stadtraum/ Wohnen	<ul style="list-style-type: none"> — Sanierung und Nachnutzung des Gebäudes — der Eigentümer wird laufend von der Stadtverwaltung über Fördermöglichkeiten informiert, bisher ist keine Mitwirkungsbereitschaft zu erkennen 	Stadtentwicklungsamt	Eigentümer	7	in Abhängigkeit von der Planung	Städtebauförderung
7	Spielräume (wird z. T. umgesetzt mit Spielplatz Kita Sonnenschein, Multigenerationsplatz am Schützenplatz) 	Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> — Standort finden — generationsübergreifend „denken“ – Kinder, Jugendliche, Erwachsene, Senioren — Zielgruppen einbeziehen — Ideen und Konzept entwickeln — Spielleitplanung der Stadt berücksichtigen 	Eisenbahnstraßenkoordination	Kinder Jugendliche Senioren Kinder- und Jugendparlament	5	in Abhängigkeit von Einzelmaßnahmen festlegen	z. B. Stadtsanierung

Lfd. Nr.	Titel	Handlungsfeld	kurze Beschreibung	Akteure		Punkte	Kosten (geschätzt)	Finanzierung
				federführend	unterstützend			
8	Imagekampagne entwickeln 	Identifikation und Image	<ul style="list-style-type: none"> — Diskussion mit Akteuren der Eisenbahnstraße über Image(faktoren) — Image herausarbeiten — Arbeitsschritte für Imagekampagne (Markenbildung) entwickeln (z. B. gemeinsame Aktionen der Händler, Logo verbreiten, Nutzung Homepage, ...) 	Eisenbahnstraßenkoordination	alle Interessierten	4	in Abhängigkeit von Einzelmaßnahmen	Projekt Kooperation konkret
9	»Grün statt Grau« 	Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> — Öffnen der Hinterhöfe — Events (Kunst, Musik, ...) auf den Hinterhöfen durchführen — Abstimmung und Information mit den Anwohnern — „Tauschgärten“ anbieten 	Eisenbahnstraßenkoordination	Eigentümer Mieter/ Anwohner	4	in Abhängigkeit vom Umfang festzulegen	z. B. Aktionsfonds
10	Bahnhof(svorplatz) 	Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> — Beschilderung für ankommende Gäste verbessern (Ausschilderung zu Buslinien, zum Zentrum, ...) — Einbindung in geplantes Leit- und Informationssystem für Fußgänger in Eberswalde (Stadtentwicklungsamt) — ggf. Möblierung/Ausstattung ergänzen — Standort für ein wetterfestes Stadtmodell Eberswalde? — weitere Aktionen »Grüner Bahnhof« planen 	Stadtverwaltung	Stadtverwaltung BBG Bahn weitere Akteure	3	in Abhängigkeit von geplanten Maßnahmen	z. B. Aktionsfonds, EFRE NSE
11	»Sie sind gefragt« 	Identifikation und Image/ Zusammenhalt	<ul style="list-style-type: none"> — Befragungen im Quartier Eisenbahnstraße durchführen — Fragebogen entwerfen, abstimmen, Vorschläge: <ul style="list-style-type: none"> » Informationen zur Sozialstruktur (Einkommen, Beschäftigung, ...) » Wollen die Mieter in der Eisenbahnstraße bleiben oder planen sie kurz- bis mittelfristig einen Fortzug? » Bleiben: Warum wollen sie dort bleiben? 	Eisenbahnstraßenkoordination	alle	2	Nebenkosten ca. 500 €	Projekt Kooperation konkret 1. Personal: Eisenbahnstraßenkoordination 2. Nebenkosten: Öffentlichkeitsarbeit

Lfd. Nr.	Titel	Handlungsfeld	kurze Beschreibung	Akteure		Punkte	Kosten (geschätzt)	Finanzierung
				federführend	unterstützend			
			<ul style="list-style-type: none"> » Fortzug: Was müsste sich ändern, damit die Mieter bleiben? » Wie beurteilen die Mieter/Eigentümer ihr Wohnumfeld? » Welche Maßnahmen in der Eisenbahnstraße „für mehr Lebensqualität“ wären aus Sicht der Mieter/der Eigentümer sinnvoll und notwendig? » Welche Fördermittel können für welche Gebäude in Anspruch genommen werden? (Erleichterung der Investitionen für private Eigentümer) » Welche Eigentümer planen Sanierungsmaßnahmen an ihren Gebäuden, welche nicht? » Falls nicht, aus welchen Gründen bzw. wo liegen die Hemmnisse? » Welche Bedingungen müssten gegeben sein, um doch zu investieren? <p>— begleitende Infokampagne entwerfen (z. B. Presse, Stadtfernsehen, Plakate, ...)</p>					
12	<p>»Zeitspuren«</p> 	Kultur und Leben	<ul style="list-style-type: none"> — mitwirkungsbereite Eigentümer finden — Geschichte der Gebäude recherchieren und aufbereiten — Texte für Infotafeln erstellen, Bildmaterial recherchieren, Hinweise/Vorschriften der Stadt (Sanierungsgebiet) beachten — Tafeln herstellen und montieren — historisches Bildmaterial ausstellen 	Johann-Wolfgang-von-Goethe-Schule	Eigentümer Mühle e. V. Heimatkundeverein	2	ca. 500 € pro Tafel	z. B. Aktionsfonds, Stadtsanierung (nur in Verbindung mit saniertem Projekt)

Lfd. Nr.	Titel	Handlungsfeld	kurze Beschreibung	Akteure		Punkte	Kosten (geschätzt)	Finanzierung
				federführend	unterstützend			
13	Fassadengestaltung/-bemalung 	Kultur und Leben	<ul style="list-style-type: none"> — Gebäude/Fassaden auswählen, Eigentum beachten — Gestaltung durch Künstler — Motive zur Eisenbahnstraße entwickeln — der Eisenbahnstraße damit ein unverwechselbares Gesicht geben 	Eisenbahnstraßenkoordination	Eigentümer	2	in Abhängigkeit vom Umfang festzulegen	z. B. Aktionsfonds, Stadtsanierung (nur in Verbindung mit saniertem Objekt)
14	Aktion Graffiti 	Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> — Graffiti beseitigen — Workshops zur Prävention und zum Umgang mit Graffiti 	Eisenbahnstraßenkoordination	Eigentümer	1	in Abhängigkeit von Einzelmaßnahmen festlegen	z. B. Aktionsfonds, Eigenmittel
15	Häuserbörse, Wohnungsbörse 	Wohnen	<ul style="list-style-type: none"> — Projekt entwickeln, Realisierbarkeit prüfen <ul style="list-style-type: none"> » Ziele, Zielgruppen » welche Informationen sollen vermittelt werden? » gibt es dafür bereits gute Lösungen? » wer pflegt und aktualisiert die Börse? » Kosten ermitteln » Finanzierung prüfen 	Eisenbahnstraßenkoordination	Eigentümer ggf. HNEE (Umsetzung)	1	in Abhängigkeit vom konkreten Projekt	z. B. Aktionsfonds
16	Weihnachtskalender 	Kultur und Leben	<ul style="list-style-type: none"> — Türen der Eisenbahnstraße für „Eisenbahnstraßenkalender“ fotografieren — Kalender gestalten — Rabattaktionen der Händler/Dienstleister, z. B. als Gutscheinkalender 	Eisenbahnstraßenkoordination	Eigentümer Gewerbe Heimatverein	1	ca. 500 €	z. B. Aktionsfonds

Lfd. Nr.	Titel	Handlungsfeld	kurze Beschreibung	Akteure		Punkte	Kosten (geschätzt)	Finanzierung
				federführend	unterstützend			
17	Barnimtaler mit Eisenbahnstraßenmotiv 	Kultur und Leben/ Wirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> — Kontaktaufnahme mit BARNI Marketing & Service Limited (Vertrieb Barnimtaler) — Klärung finanzieller Rahmenbedingungen — Motiv recherchieren, Rechte prüfen — Unterstützungsbereitschaft der Akteure klären 	Eisenbahnstraßenkoordination	BARNI Marketing & Service Limited Gewerbe	1	Klärung mit Vertriebsgesellschaft	z. B. Aktionsfonds, Beteiligung der Unternehmen
18	„Verlangsamung“ Eisenbahnstraße 	Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> — Einbau von Querungshilfen zur Geschwindigkeitsreduzierung — die Reduzierung der Geschwindigkeit wird derzeit geprüft, Lärmschutzgutachten liegt bereits vor 	Stadtentwicklungsamt	Landesbetrieb Straßenwesen	1	in Abhängigkeit vom Umfang festzulegen	zu klären
19	Alte Kommandantur 	Stadtraum/ Wohnen	<ul style="list-style-type: none"> — Sanierung und Nachnutzung des Gebäudes — abhängig von der Mitwirkungsbereitschaft des Eigentümers 	Stadtentwicklungsamt	Eigentümer	1	in Abhängigkeit von der Planung	Städtebauförderung
20	Eisenbahnstraße 20 	Stadtraum/ Wohnen	<ul style="list-style-type: none"> — Sanierung und Nachnutzung des Gebäudes — abhängig von der Mitwirkungsbereitschaft des Eigentümers 	Stadtentwicklungsamt	Eigentümer	1	in Abhängigkeit von der Planung	Städtebauförderung

Lfd. Nr.	Titel	Handlungsfeld	kurze Beschreibung	Akteure		Punkte	Kosten (geschätzt)	Finanzierung
				federführend	unterstützend			
21	Hinterhöfe öffnen »Grüner Pfad« Akteure vor Ort Stadtverwaltung	Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> — Wegeverbindung über die Hinterhöfe vom Bahnhof zum Finowkanal — Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer eruieren — Wegeverbindung konzipieren — in Verbindung mit dem Projekt 11 »Grün statt Grau« denken — Anschlusspunkte an den öffentlichen Straßenraum definieren — ggf. auf einem Teilabschnitt beginnen, um weitere Mitwirkende zu überzeugen 	Eisenbahnstraßenkoordination	Eigentümer	–	in Abhängigkeit vom Umfang festzulegen	z. B. Aktionsfonds
22	Vereinheitlichung Öffnungszeiten Akteure vor Ort Stadtverwaltung	Wirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> — einheitliche Öffnungszeiten für die Einzelhändler gemeinsam festlegen — ggf. mit den Akteuren in der Friedrich-Ebert-Straße, dem Marktplatz und im AltstadtCarrée abstimmen (via Citymanagement) 	Eisenbahnstraßenkoordination	Händler	–	keine	entfällt
23	Wettbewerbe Akteure vor Ort Stadtverwaltung	Kultur und Leben/ Zusammenhalt	<ul style="list-style-type: none"> — der schönste Blumenkasten — der schönste Fahrradständer — die schönste Bank — die schönste Fassade ... 	Eisenbahnstraßenkoordination	Unternehmen Eigentümer	–	Preisgeld	z. B. Aktionsfonds
24	Karl-Marx-Platz Akteure vor Ort Stadtverwaltung	Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> — Gestaltung Stadtraum — ggf. mit »Spielräumen« koordinieren — mehr Aufenthaltsqualität, z. B. Boulebahn, Schachfeld — Hinweis Stadtentwicklungsamt: Eine Aufwertung bzw. Ergänzung ist möglich, wenn nicht geförderte Teile dafür entfallen. — Möglichkeiten mit der Stadtentwicklung ausloten 	Eisenbahnstraßenkoordination	Stadtentwicklungsamt Anwohner Interessierte	–	in Abhängigkeit von geplanten Maßnahmen	z. B. Städtebauförderung, Ergänzung durch Aktionsfonds

Lfd. Nr.	Titel	Handlungsfeld	kurze Beschreibung	Akteure		Punkte	Kosten (geschätzt)	Finanzierung
				federführend	unterstützend			
25	Nachnutzung Alte Brauerei 	Stadtraum/ Wirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> — laufendes Projekt — Nachnutzungsoption ist gefunden — Realisierung wird voraussichtlich in Kürze erfolgen — Ansiedlung Filialist Lebensmittel 	Stadtentwicklungsamt	Eigentümer	–	in Abhängigkeit von der Planung	Städtebauförderung
26	Eisenbahnstraße 99 	Stadtraum/ Wohnen	<ul style="list-style-type: none"> — Sanierung und Nachnutzung des Gebäudes — abhängig von der Mitwirkungsbereitschaft des Eigentümers 	Stadtentwicklungsamt	Eigentümer	–	in Abhängigkeit von der Planung	Städtebauförderung
27	Alte Eisengießerei 	Stadtraum/ Wohnen/ Wirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> — Sanierung und Nachnutzung des Gebäudes — abhängig von der Mitwirkungsbereitschaft des Eigentümers 	Stadtentwicklungsamt	Eigentümer	–	in Abhängigkeit von der Planung	Städtebauförderung
28	KMU-Förderung 	Wirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> — laufendes Projekt 	Amt für Wirtschaftsförderung und Tourismus	Unternehmen	–	abhängig von den Einzelmaßnahmen	EFRE Nachhaltige Stadtentwicklung
29	Gehwege 	Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> — Gehwegpflasterung erneuern/verbessern/ ausbessern, barrierefrei/-arm herstellen 	Stadtentwicklungsamt	Stadtentwicklungsamt	–	gem. separater Planung	zu klären

Lfd. Nr.	Titel	Handlungsfeld	kurze Beschreibung	Akteure		Punkte	Kosten (geschätzt)	Finanzierung
				federführend	unterstützend			
30	Bestandsaufnahme der gewerblichen Angebote 	Wirtschaft	— Bestandsaufnahme und Analyse Gewerbestruktur	Eisenbahnstraßenkoordination	Gewerbe	–	keine	entfällt
31	Aktivierung/Nutzung von Leerstand 	Stadtraum	— Bereitschaft zum Zulassen von Zwischennutzungen bei den Eigentümern erfragen (z.B. für kulturelle Zwecke) — Vermittlung von Zwischennutzern und Räumlichkeiten für Zwischennutzungen — Modell Wächterhäuser in Eisenbahnstraße anwendbar? — Ausstellungen in leerstehenden Gewerbeeinheiten organisieren (Schaufensternutzung)	Eisenbahnstraßenkoordination	Eigentümer	–	in Abhängigkeit von der Planung	z.B. Aktionsfonds
32	Immobilienigentümergeamtstammtisch 	Stadtraum	— Angebot für Informations- und Diskussionsrunden für Immobilienigentümer zum Erfahrungsaustausch (z.B. bei Sanierung, Umnutzung, ...)	Eisenbahnstraßenkoordination	Eigentümer Stadtverwaltung Eberswalde Eigentümerverbände	–	in Abhängigkeit von der Planung	z.B. Aktionsfonds
...	bitte fortschreiben!							

6.2 Finanzierung

Ziel der Maßnahmen: Aktivierung
von privaten Mitteln

Für die Finanzierung der einzelnen Maßnahmen stehen unterschiedliche Möglichkeiten zur Verfügung. Die oben angegebenen Finanzierungsquellen sind dabei als Vorschläge zu verstehen. Im Rahmen der Konkretisierung der einzelnen Projekte sind diese Finanzierungsmöglichkeiten jeweils zu prüfen. Maßgebend wird hierbei sein, inwieweit es den Projektakteuren gelingen kann, zusätzlich zu den heute zur Verfügung stehenden Mitteln, weitere private Mittel zu akquirieren. Denn ohne diese privaten Mittel, z. B. zur Unterstützung von kleinteiligen Maßnahmen des Aktionsfonds oder aber auch zur Sanierung von Gebäuden, werden viele Maßnahmen nicht umsetzbar sein.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit Kooperation konkret steht ein Projektbudget zur Verfügung, das für die Befragung, die Imagekampagne, Plakate, Flyer etc. genutzt werden kann.

Anschubfinanzierung: Der
Aktionsfonds

Der Aktionsfonds wird aus dem Projektvolumen »Kooperation konkret« finanziert. Für 2012 stehen insgesamt 9.000 €, für 2013 insgesamt 18.000 € für diese Projekte zur Verfügung. Weitere Informationen zum Aktionsfonds sind über die Eisenbahnstraßenkoordination (www.eisenbahnstrasse-eberswalde.de) und über das Stadtentwicklungsamt zu beziehen.

Spielregeln Aktionsfonds

- ___ Für jede Projektidee wird ein Projektverantwortlicher benannt, der für die Beantragung, Mittelverwaltung, Abrechnung zuständig ist.
- ___ Die Projektidee soll einen Beitrag zu den genannten Handlungsfeldern leisten.
- ___ Als Maximalbetrag werden pro Projekt 2.500 € benannt.
- ___ Die Eisenbahnstraßenkoordination sammelt Projektideen, berät zu Anträgen und prüft (bewertet) diese vorab.
- ___ Die Steuerungsgruppe (Baudezernat, Stadtentwicklungsamt, Amt für Wirtschaftsförderung und Tourismus, WIR e. V.) entscheidet über die Umsetzung der Ideen.
- ___ Wer zuerst kommt, mahlt zuerst.
- ___ Die Förderrichtlinie für den Aktionsfonds regelt die Punkte im Detail. Diese ist über die Eisenbahnstraßenkoordination bzw. die Internetseite www.eisenbahnstrasse-eberswalde.de zu beziehen.

7 Ausblick

Umsetzung Maßnahmen –
Eisenbahnstraßenkoordination –
Aktivierung privaten Kapitals

Handlungskonzept und Maßnahmenvorschläge sollen im Rahmen des laufenden Projektes »Eisenbahnstraße – gemeinsam für mehr Lebensqualität« fortgeschrieben werden. Die Maßnahmenvorschläge werden durch die Akteure in der Eisenbahnstraße unter Anleitung der Eisenbahnstraßenkoordination geprüft, ggf. verworfen, verändert und um neue Vorschläge ergänzt. Wesentlich wird dabei sein, dass privates Kapital für weitere Maßnahmen aktiviert werden kann. Auch aus diesem Grund ist der WIR e. V. ein wichtiger Projektpartner, da unter seinem Dach zahlreiche Unternehmer der Ei-

senbahnstraße vereinigt sind. So kann es möglicherweise einfacher gelingen, privates Kapital für gemeinsame Projekte zu aktivieren.

Fortführung des Projektes nach
Abschluss der Förderphase

Ein wesentlicher Punkt der Arbeit der kommenden Wochen und Monate wird auch sein, die Mitwirkungsbereitschaft der Akteure in der Eisenbahnstraße im Hinblick auf die Fortführung der Eisenbahnstraßenkoordination nach Abschluss der Förderphase zu klären. Ziel soll sein, dass sich selbsttragende Strukturen entwickeln und die Finanzierung von Koordination und Projekten von den Akteuren vor Ort übernommen wird. Beispielsweise könnte ein jährlicher Beitrag der Unternehmer zur Finanzierung der Koordination beitragen, zudem wäre darüber auch ein Projektfonds zu speisen, aus dem weitere kleinteilige Projekte in der Eisenbahnstraße durchgeführt werden könnten. Zum Ende des Projektes sollen hierzu konkrete Aussagen getroffen werden.

perspektivisch: Etablierung eines
Stadtentwicklungsfonds

Falls der Aktionsfonds ein »Erfolgsmodell« in der Eisenbahnstraße wird, könnte die Stadt einen sog. Stadtentwicklungsfonds ins Leben rufen. Dieser könnte für die Fortführung von kleineren (und größeren) Maßnahmen in und um die Eisenbahnstraße genutzt werden. Der Stadtentwicklungsfonds speist sich aus privatem Kapital der Akteure in der Eisenbahnstraße und wird zu gleichen Teilen von der Stadtverwaltung ergänzt. Auch könnte z. B. ein Zusammenschluss mit den Akteuren des Citymanagements nach Abschluss der Projektphase und zur Umsetzung des Stadtentwicklungsfonds sinnvoll sein.

kleinräumiges Monitoring sinnvoll
– aber auch realisierbar?

Ergänzend zur Koordination und zu konkreten Projekten könnte die Etablierung eines kleinräumigen Monitorings sinnvoll sein. Die für die Status Quo Analyse wünschenswerten Daten stehen z. T. nicht auf der kleinräumigen Ebene zur Verfügung, so dass insbesondere Aussagen zur Sozialstruktur nur sehr schwer zu fassen sind. Dem Wunsch nach kleinräumig zur Verfügung stehenden Daten steht jedoch auch immer der hohe Aufwand der Datenbeschaffung und Einpflege in das bestehende Monitoringsystem (Stadtmonitor) gegenüber. Insofern wird man auch hier zwischen Aufwand und Nutzen abwägen müssen.

A1 Verwendete Dokumente

- Bredow, Dirk (Hrsg.): Reader zu den Strategiewerkstätten der IHK Ostbrandenburg zur Belegung der Innenstädte von Eberswalde (2.6.2008) und Schwedt/Oder (3.6.2008). Eberswalder Arbeitspapiere. Eberswalde. 2008.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP). 14.12.2011.
- Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (Hrsg.): Luftreinhalteplan/Aktionsplan für die Stadt Eberswalde. 21.12.2006.
- Stadt Eberswalde (Hrsg.): Altbauaktivierungskonzept für das Gebiet der Stadt Eberswalde. Juli 2011.
- Stadt Eberswalde (Hrsg.): Barrierefreies Eberswalde - eine Stadt für alle. Konzeption und Maßnahmenplan. Mai 2010.
- Stadt Eberswalde (Hrsg.): Einzelhandels-Zentrenkonzept der Stadt Eberswalde. 20.9.2007.
- Stadt Eberswalde (Hrsg.): Fortschreibung der Stadtumbaustrategie der Stadt Eberswalde bis zum Jahr 2020 als Fachplanung und Modul des INSEK. 2010.
- Stadt Eberswalde (Hrsg.): 1. Fortschreibung des Wirtschaftsstandort-Entwicklungskonzeptes für den RWK Eberswalde (WISTEK). 2010.
- Stadt Eberswalde (Hrsg.): Grundlagen für einen Masterplan zur Stärkung der Innenstadt und Empfehlungen für den Aufbau eines Innenstadtmanagements. 2008
- Stadt Eberswalde (Hrsg.): Lärmaktionsplan für die Stadt Eberswalde. 29.7.2011. Fortschreibung auf der Grundlage des von der Stadtverordnetenversammlung im Jahr 2007 beschlossenen Einzelhandels-Zentrenkonzept.
- Stadt Eberswalde (Hrsg.): Mietspiegel gemäß § 558c BGB für den nicht preisgebundenen Wohnraum in der Stadt Eberswalde. 2010.
- Stadt Eberswalde (Hrsg.): Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt und Bahnhofsvorstadt von Eberswalde. 2008.
- Stadt Eberswalde (Hrsg.): Rahmenplan Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Eberswalde“. Fortschreibung. 2012.
- Stadt Eberswalde (Hrsg.): Sozialstudie Brandenburgisches Viertel – Eberswalde. Vergleich mit anderen Stadtteilen. 2012.
- Stadt Eberswalde (Hrsg.): Spielleitplanung Eberswalde. 2010.
- Stadt Eberswalde (Hrsg.): Stadtumbaustrategie Eberswalde2020. 2011.
- Stadt Eberswalde (Hrsg.): »Strategie Eberswalde 2020«. Gesamtkonzept 2007 (Integriertes Stadtentwicklungskonzept INSEK und Wirtschaftsentwicklungskonzept WISTEK). 2008.
- Stadt Eberswalde (Hrsg.): Verkehrsentwicklungsplan. Teile A bis D. Beschlussfassung vom 27.6.2008 einschließlich redaktioneller Änderungen mit Stand 1.9.2008.
- Stadt Leipzig (Hrsg.): Integriertes Handlungskonzept „Georg-Schumann-Straße“. August 2009.

A2 Daten

s. separate Excel-Datei