

STADT EBERSWALDE
Der Bürgermeister



DB/Vorlage Nr. **BV/222/2009**

Datum: 12.08.2009

zur Behandlung in Sitzung:
- öffentlich -

Einreicher/zuständige Dienststelle:

61 - Stadtentwicklungsamt

**Betrifft: Verkehrsentwicklungsplan Beschluss über die
Vorzugsvariante zur östlichen Altstadtumfahrung (2.
Ausbaustufe)**

Beratungsfolge:

Ausschuss für Bau, Planung und Umwelt	08.09.2009	Vorberatung
Stadtverordnetenversammlung	24.09.2009	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung trifft auf Grundlage des Verkehrsentwicklungsplanes 2008 und der „Machbarkeitsstudie zur östlichen Altstadtumfahrung in Eberswalde; 2009“ beschließend folgende verkehrlich - städtebauliche Grundsatzentscheidung:

Die „Hausbergtrasse - kurz“, als Vorzugsvariante der „Machbarkeitsstudie zur östlichen Altstadtumfahrung“ ist die 2. Ausbaustufe der östlichen Altstadtumfahrung gemäß Verkehrsentwicklungsplan.

Die Verwaltung wird beauftragt, umgehend das zur Erlangung von Baurecht für die Hausbergtrasse - kurz notwendige Planfeststellungsverfahren vorzubereiten und durchzuführen.

Die Verwaltung wird beauftragt, die im Rahmen der „Machbarkeitsstudie zur östlichen Altstadtumfahrung in Eberswalde“ herausgearbeitete Knotenpunktverlagerung der B

167/B 168 mit dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (in Auftragsverwaltung der Bundesrepublik Deutschland) abzustimmen und die entsprechenden Planungen durchzuführen.

Boginski
Bürgermeister

Anlagen

- Nr. 1: Beschluss Planungen zum Eichwerderring vom 09.07.2009
(Beschlussnummer: H 23/9/09)
- Nr. 2: Beschluss Planung östliche Altstadtumfahrung vom
09.07.2009 (Beschlussnummer: H 24/9/09)
- Nr. 3: Lageplan
- Nr. 4: CD (Machbarkeitsstudie zur östlichen Altstadtumfahrung
Eberswalde 2009)

Finanzielle Auswirkungen:		VwHH <input type="checkbox"/>	Abstimmungsergebnis:	
Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>		VmHH <input checked="" type="checkbox"/>		
Abgleich mit Haushaltsplan:		HH-Stelle	Planansatz	akt. Kosten-/Einnahmenermittlung
I Ausgaben/ Einnahmen	HHjahr: 2010	61000.96550	117.400,00€	117.400,00€
	HHjahr: 2011	61000.96550	125.000,00€	125.000,00€
	HHjahr:			
	HHjahr:			
	HHjahr:			
Gesamtkosten:			242.400,00€	242.400,00€
Folgekosten pro Jahr:				
II Finanzierungsquellen:		HH-Stellen	Ansatz lt. Plan	voraussichtl. Einnahmen
a) Zweckgeb. FÖM :	2010	61000.36150	88.000,00€	88.000,00€
	2011	61000.36150	93.700,00€	93.700,00€
b) sonst. zweckgeb. Einn.:				
c) Eigenmittel der Stadt:	2010		29.400,00€	
	2011		31.300,00€	
d):				
e):				
Mitzeichnung Amtsleiter/in:			Mitzeichnung AL Kämmerei:	
Erläuterung: Der Kostenansatz bezieht sich auf das Planfeststellungsverfahren unter der Voraussetzung, dass Fördermittel (EFRE - Umweltschutz) beantragt werden können.				

Sachverhaltsdarstellung:

Mit den Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) (Beschlussnummer: 50-632/08), Lärmaktionsplan (Beschlussnummer: 50-633/08) und Luftreinhalteplan (Beschlussnummer: 50-634/08) im Juni 2008 wurde ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept zur nachhaltigen Lösung der Verkehrsprobleme im Stadtgebiet Eberswalde verabschiedet.

Das gemäß VEP beschlossene, dreistufige Handlungskonzept für die Innenstadt sieht in einer kurzfristig umzusetzenden 1. Ausbaustufe den Eichwerderring vor, welcher die Altstadt vom (innerörtlichem) Durchgangsverkehr entlasten wird.

In einer mittelfristig umzusetzenden 2. Ausbaustufe ist die Verlagerung des (innerörtlichen) Durchgangsverkehrs aus dem Innenstadtbereich vorgesehen.

Die 3. Ausbaustufe bestehend aus der Bundesstraße 167 neu (1. und 2. Bauabschnitt) oder alternativ dem Szenario 2 des VEP führt langfristig zu einer ergänzenden Entlastung des gesamten Stadtgebietes.

In der Sitzung am 09.07.2009 beschloss der Hauptausschuss,

dass die Planungen zum Eichwerderring (1. Ausbaustufe) „... mit weiteren Trassenplanungen (z.B. Hausbergtrasse oder Schellengrund als 2. Ausbaustufe) zu koppeln.“ sind. Mit Auftrag vom 18.11.2008 an das unabhängige und fachlich versierte Planungsbüro Schüßler Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Greifswalder Straße 80 A, 10405 Berlin wurden die Hausberg- und Schellengrundtrasse in der „Machbarkeitsstudie zur östlichen Altstadtumfahrung in Eberswalde“ nochmals vertiefend untersucht und verglichen.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden dem ABPU in der Sitzung am 09.06.2009 durch das Planungsbüro Schüßler Plan vorgestellt.

In der Sitzung des Hauptausschusses am 09.07.2009 wurde allen Fraktionen eine Informationsunterlage mit den zusammengefassten Ergebnissen der Machbarkeitsstudie übergeben.

Die gesamte „Machbarkeitsstudie zur östlichen Altstadtumfahrung in Eberswalde“ und die Informationsunterlage vom 09.07.2009 sind auf der beigefügten CD enthalten.

Der nachfolgende Trassenvergleich stellt eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie in Bezug auf die Kurzvarianten dar.

Die ebenfalls untersuchten Langvarianten, mit Finowkanalquerung sind dem Szenario 2 des VEP zuzuordnen, welches den aktuellen Planungen nicht zu Grunde gelegt wird. Die grundsätzliche Machbarkeit einer Weiterführung der Trassen konnte herausgearbeitet werden, sodass die Option einer Trassenverlängerung über den Finowkanal besteht.

Trassenvergleich:

Die **Verkehrswirksamkeit** der Hausbergtrasse, gemessen an der prognostizierten Verkehrsbelegung ist gegenüber der Schellengrundtrasse als erheblich besser einzuschätzen. Die Breite Straße wird im Bereich zwischen Eichwerderstraße und Freienwalder Straße durch die Hausbergtrasse um bis zu 9.400 Kfz/24h durch die Schellengrundtrasse nur um bis zu 6.700 Kfz/24h entlastet.

Beide Trassenvarianten verringern die Trennwirkung der Breiten Straße zwischen Friedensbrücke und Freienwalder Straße, da der (innerörtliche) Durchgangsverkehr auf die Hausberg- oder Schellengrundtrasse verlagert wird und im Stadtzentrum nur noch mit Ziel-, Anlieger- und Parksuchverkehr zu rechnen ist. Im Stadtzentrum ist mit einem Verkehrsaufkommen von maximal 3.600 Kfz/24h (Hausbergtrasse) bzw. 6.300 Kfz/24h (Schellengrundtrasse) zu rechnen.

Auch unter diesem Gesichtspunkt ist die Hausbergtrasse deutlich wirkungsvoller einzuschätzen als die Schellengrundtrasse.

Darüber hinaus wird durch die Hausbergtrasse die Eichwerderstraße, als Teil des Eichwerderrings stärker entlastet (Belastung mit Hausbergtrasse: 1.000 – 1.700 Kfz/24h) als bei der Schellengrundtrasse (Belastung mit Schellengrundtrasse: 2.300 Kfz/24h).

Beide Trassen führen zu einer verkehrlichen Entlastung der Innenstadt von Eberswalde. Die insgesamt wesentlich größere Entlastungswirkung wird durch die Hausbergtrasse erreicht.

Beide Trassen führen noch zu keiner Entlastung der Marienstraße und Bollwerkstraße, sowie des Knotenpunktes Friedensbrücke, aber zu einer deutlichen Verbesserung im Verkehrsablauf.

Für den Fall, dass Szenario 2 des VEP 2008 zum Tragen kommt, bieten beide Trassen die Möglichkeit einer Verlängerung über den Finowkanal in Richtung Norden und würden so die vorgenannten Straßenzüge zum Teil stark entlasten. Erste Untersuchungen haben ergeben, dass auch eine „Langversion“ der Hausbergtrasse, aufgrund der räumlichen Nähe zum Stadtzentrum wesentlich verkehrswirksamer ist, als eine „lange“ Schellengrundtrasse.

Die **Anzahl der Verknüpfungspunkte** mit dem bestehenden Straßennetz unterscheiden sich bei beiden Trassen. Die Hausbergtrasse wird an vier Knotenpunkten mit dem Bestandsnetz verknüpft, die Schellengrundtrasse weist aufgrund der größeren Länge (2.470 m) und der verwinkelten Trassenführung insgesamt sieben Verknüpfungspunkte mit dem Bestandsstraßennetz (siehe Informationsunterlage vom Juni 2009) auf.

Ingenieurbauwerke sind nur an der Hausbergtrasse notwendig (zwei Stützwände: Länge ca. 150 m; Höhe 12 – 15 m; Fläche 4.200 m²). Die Schellengrundtrasse ist ohne Ingenieurbauwerke realisierbar.

Die **Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen** stellen sich bei beiden Trassen differenziert dar. Zur Realisierung der Hausbergtrasse ist der Verlust eines Wohngebäudes nicht zu vermeiden, welcher bei der Herstellung der Schellengrundtrasse nicht notwendig ist.

Die Lärmneubelastungen sind aufgrund der Troglage und des Trassenverlaufes durch das Wohngebiet an der Saarstraße bei der Schellengrundtrasse wesentlich größer, als bei der Hausbergtrasse, die zum Großteil über bisher kleingärtnerisch genutzte Bereiche verläuft.

Die **Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen** sind ausschließlich bei der Schellengrundtrasse relevant. Bei der Realisierung würde ein gesetzlich geschütztes Biotop (Fläche 200 m²) sowie ein hoch bis sehr hoch bewertetes Biotop (Fläche 2.300 m²) verloren gehen. Bei der Realisierung der Hausbergtrasse sind keine Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen zu erwarten.

Die **Auswirkungen auf das Schutzgut Boden** stellen sich bei beiden Trassen ähnlich dar. Für die Hausbergtrasse ist mit einer Neuversiegelung anthropogen (durch den Menschen) überformter Böden von 11.300 m² sowie von 1.100 m² naturnaher Böden zu rechnen. Durch die Schellengrundtrasse würden 14.400 m² anthropogen überformter Böden neu versiegelt.

Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind nur bei der Schellengrundtrasse gegeben, da ein Oberflächengewässer gequert werden müsste. Die Hausbergtrasse lässt keine Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser vermuten.

Es sind bei beiden Trassen keine **Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft** zu erwarten.

Die **Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild und Erholung** ist sehr unterschiedlich. Zur Realisierung der Hausbergtrasse würden insgesamt 20.500 m² Kleingärten und innerstädtische Grünflächen verloren gehen, bei der Schellengrundtrasse, aufgrund der Lage im Tal des Schellengrunds nur 4.800 m². Allerdings ist bei der Schellengrundtrasse davon auszugehen, dass die Erholungsfunktion dieses Grünzuges dauerhaft und nachhaltig beeinträchtigt wird. Darüber hinaus werden bei Realisierung der Schellengrundtrasse, aufgrund der Troglage 62.000 m² Kleingärten und innerstädtische Grünflächen mit erhöhten Schallbelastungen beeinträchtigt. Bei der Hausbergtrasse nur 45.400 m².

Bei beiden Trassen müssten die Herstellungsarbeiten archäologisch begleitet werden, da bekannte **Bodendenkmale** beansprucht werden.

Die **Baukosten** betragen für die Hausbergtrasse Brutto rund 2.672.000 Euro (inkl. 3 % Kosten Landschaftsbau), wovon 1.500.000 Euro auf die notwendigen Stützwandkonstruktionen entfallen. Die Kosten für den Straßenbau der Hausbergtrasse entsprechen den Herstellungskosten der Schellengrundtrasse.

Bei einer Realisierung der Schellengrundtrasse sind keine Ingenieurbauwerke vorzusehen, weshalb die Baukosten Brutto rund 1.039.000 Euro (inkl. 5 % Kosten Landschaftsbau) betragen würden.

Die anteilige Refinanzierung der Maßnahme soll über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gemäß der Förderrichtlinie Umweltschutz erfolgen. Der Förderhöchstsatz beträgt 75,0 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

In der Kostenermittlung wurden nicht berücksichtigt:

- Grunderwerbskosten
- Kosten für (zusätzliche) Lärmschutzmaßnahmen
- Kosten für Sicherungs-, Anpassungs- und Umverlegungsmaßnahmen an Versorgungsleitungen
- Erhaltungsmaßnahmen kleineren Umfangs an den Bestandsstraßen
- Prospektions- und Sicherungskosten für Bodendenkmale

Vorzugsvariante

Nach der Abwägung aller entscheidungsrelevanten Trassenmerkmale ist die Hausbergtrasse aus folgenden Gründen als Vorzugsvariante zu benennen:

- Die Hausbergtrasse erreicht die größte verkehrliche Entlastungswirkung im Innenstadtbereich.
- Die Auswirkungen auf Schutzgüter sind in der Summe bei der Hausbergtrasse weniger negativ zu bewerten und leichter auszugleichen.
- Durch die notwendigen Stützwandkonstruktionen, wird gleichzeitig ein wirksamer Schallschutz für die umliegenden Nutzungen erreicht, zusätzliche Schallschutzmaßnahmen in diesem Bereich sind wahrscheinlich entbehrlich.
- Die Reduzierung der Schall- und Luftschadstoffbelastung in der Breiten Straße (zwischen Friedensbrücke und Freienwalder Straße) sowie der Eichwerderstraße (zwischen Marienstraße und Breite Straße) fällt bei der Hausbergtrasse am deutlichsten aus. Die zu erwartenden Neubelastungen sind innerhalb der zulässigen Parameter, sodass durch die Hausbergtrasse der bisherige Fokus der Schall- und Luftschadstoffbelastung im Zuge der Breiten Straße abgebaut und im Bereich der Hausbergtrasse die Grenzwerte eingehalten werden können.
- Die Hausbergtrasse wird aufgrund der geringen Gesamtlänge deutliche geringere Unterhaltungskosten binden.
- Für den Fall, dass Szenario 2 des Verkehrsentwicklungsplanes zum Tragen kommt, ist davon auszugehen, dass die „Langversion“ der Hausbergtrasse, aufgrund der räumlichen Nähe zum Stadtzentrum am verkehrswirksamsten ist.

weitere Verfahrensweise

Nach dem Beschluss der Vorzugsvariante Hausbergtrasse wird durch die Verwaltung die Planungsleistung ausgeschrieben, um die erforderlichen Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren erarbeiten zu lassen.

Die Antragsunterlagen enthalten u. a. die detaillierte Objekt- und Umweltplanung zum Vorhaben.

Anschließend wird bei der Anhörungsbehörde (Landesamt für Bauen und Verkehr) gemäß § 38 Absatz 1 BbgStrG der Antrag zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gestellt und durch die Anhörungsbehörde die öffentliche Auslegung der Planunterlagen vorbereitet.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung werden Behörden, Träger öffentlicher Belange und Betroffene aufgefordert, zu den eingereichten Planunterlagen Stellung zu nehmen.

Nachdem die Anhörungsbehörde die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung an die Planfeststellungsbehörde (Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung) übermittelt hat, wird der Planfeststellungsbeschluss und somit Baurecht erteilt.

Es wird damit gerechnet, dass die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens aufgrund seiner Komplexität rund 3 Jahre in Anspruch nehmen wird.

Hieraus ergibt sich auch der akute Handlungsbedarf, da die beabsichtigte Förderung der Baumaßnahme nur innerhalb der laufenden Förderperiode bis 2013 (+ 2 Jahre Finanzierungsnachlauf) erfolgen kann.