



Als Sprecher der Bürgerinitiative „Gegen die B 167 neu“ freue ich mich über die Gelegenheit, hier erneut unsere Bedenken hinsichtlich des geplanten Baus der B 167 neu darzulegen zu können.

Es ist unbestritten, dass es in Eberswalde und den Nachbarorten, wie Finowfurt, Lichterfelde und Britz stellenweise erhebliche Verkehrsprobleme mit großen Belastungen durch Lärm und lange Fahrzeiten gibt. Eine wesentliche Ursache dieses Problems liegt im Bandstadtcharakter von Eberswalde, das durch die Eisenbahnlinie Berlin-Stralsund geschnitten wird, über die es derzeit nur eine leistungsfähige Querung gibt mit mehr als 20.000 KFZ, ja sogar bis 30.000 Fahrzeugen pro Tag.

Hinzu kommt noch eine größere Zahl an Lastwagen, die die Situation zusätzlich verschlimmert und die Lebensqualität in der Innenstadt, in Finow, aber auch in Lichterfelde oder Britz zum Teil stark beeinträchtigt.

Aus diesem Grund gibt es schon seit Jahrzehnten, nämlich seit kurz nach der Wende Überlegungen, diese Situation durch eine Entlastungsstraße für die Eberswalder Innenstadt zu verbessern. Klar ist, dies geht nicht ohne eine zweite Querung der Bahnlinie. Der Bahnübergang am Zoo ist dafür eher ungeeignet, weil dies zu einer starken Belastung des Krankenhauses führen würde, aber bereits 1924 gab es Planungen, die Bahn im Bereich des jetzigen Leibnitz-Viertels in Richtung Lichterfelder Weg zu queren.

Nach der Wende entstanden auch die Pläne zum Blauen Netz, die für Eberswalde eine Ortsumgehung für den überregionalen Verkehr vorsahen. Ziel dieser neuen Bundesstraße war und ist nicht die Entlastung der Eberswalder Bürger vom Verkehr, sondern eine Entlastung des überregionalen Verkehrs von Eberswalde. Hier kollidieren also zwei Konzepte. Der Bund präferiert eine Schnellstraße, die tatsächlich Eberswalde umgeht, möglichst wenig Anschlussstellen hat und stadtfremd verläuft, während Eberswalde eine möglichst innenstadtnahe Entlastungsstraße braucht, die die Wohngebiete und Gewerbegebiete verbindet und zweckmäßigerweise an die Autobahn Richtung Berlin anschließt. Eine Analyse der Verkehrsströme ergab nämlich, mehr als 90% des Verkehrsaufkommens in Eberswalde ist Binnen-, Quell- oder Zielverkehr und nur 6 bis 7% oder in absoluten Zahlen weniger als 1.000 Fahrzeuge pro Tag sind wirklich überregionaler Verkehr. Daran hat sich nach meinem Kenntnisstand bis heute nichts geändert.

Für so wenig KFZ soll eine Bundesstraße für zig Millionen Euro errichtet werden und in Ahrensfelde fehlt das Geld für die dringend nötige Entlastung.

Wie begründet der Bund die Notwendigkeit, die B 167 neu in den vordringlichen Bedarf einzustufen? Er postuliert eine Zeitersparnis von 20 Minuten für täglich 8.000 Fahrzeuge bei der Nutzung der neuen Bundesstraße. Daraus errechnet er ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 10 und begründet damit den vordringlichen Bedarf. Das ist eine reine Mogelpackung, um es nicht drastischer zu formulieren. Denn diese Einsparung genießen nur die wenigen Fahrzeuge, die die gesamte Strecke von kurz vor Hohenfinow bis zur Kaiserwegbrücke nutzen! Das sind besagte weniger als 1.000 Kfz /24 h. Alle übrigen Fahrzeuge, die meisten aus Eberswalde selbst, müssen erst über Umwege (L200, Boldtstraße usw.) auf die Bundesstraße gelangen. Selbst wenn der zweite Bauabschnitt fertig ist, was nach Aussage von Frau Fellner in absehbarer Zukunft nicht passieren wird, wird kaum ein Kraftfahrer aus Richtung Freienwalde, der in die Eberswalder Innenstadt will, den beschwerlichen Umweg über die L200 in Nordend nehmen! Realistische Schätzungen kommen auf ein NKV zwischen 1,7 und allerhöchstens 2,5. Liebe Abgeordnete, lassen Sie es nicht zu, dass auf diese Weise mehr als 50 Mio € verschleudert werden, die andernorts fehlen.

Es gibt aber noch andere Gründe, gegen dieses Straßenbauprojekt zu stimmen. In Deutschland liegt der Anteil des Verkehrs am CO<sub>2</sub>-Ausstoß bei 18%, davon entfallen 95% auf den Straßenverkehr! Es liegt auch in unserer Verantwortung hier gegenzusteuern, beispielsweise durch Verlagerung von Gütern auf Schiff und Bahn, Eberswalde ist doch gut angeschlossen.

Ein weiterer möglicher Weg, den Straßenverkehr zu reduzieren, könnte der Ausbau des ÖPNV sein. Gerade Eberswalde hat mit dem Obus-Netz beste Erfahrungen auf diesem Gebiet. Ich schlage vor, dieses Netz entschieden stärker auszubauen, als dies zurzeit geplant ist, kombiniert mit P+R-Plätzen an der Peripherie. Es geht nicht um Verbote oder Zwang. Der Obus muss bequem zu erreichen sein, also ein enges Netz aufweisen und günstige Taktzeiten haben, damit er noch mehr als jetzt angenommen und das Auto stehengelassen wird. Das hätte nur positive Folgen. Abgesehen von der Klimawirkung bedeutete dies eine spürbare Entlastung unserer Bürger von Lärm und Abgasen. Die Parkplatzmisere würde sich entspannen und die Innenstädte würden an Attraktivität gewinnen. Unsere älteren Mitbürger hätten wieder eine Chance, am öffentlichen Leben teilzunehmen. Wenn ich morgens mit dem Bus zur Arbeit wollte, dann brauchte ich dafür mindestens eine dreiviertel Stunde aus der Clara-Zetkin-Siedlung zur Fachhochschule. Wahrscheinlich würden auch Kosten für die Allgemeinheit gespart werden.

Kombiniert werden könnte die Verbesserung des ÖPNV mit einem behutsamen Ausbau einer innerstädtischen Entlastungsstraße, wie sie der Eberswalder Schwung und andere Alternativen (VEP2008) aufzeigen. In der Kurzdokumentation vom August 1997 macht Dr. Schneewolf, der Autor des VEP1994 Vorschläge, wie diese Entlastung sogar schrittweise erreicht werden kann. Wichtig wäre auch, das Radwege-Netz auszubauen und vorhandene Radwege instand zu setzen. Viele gerade junge Leute nutzen heute das Rad. Radschutzstreifen halte ich dabei für einen gefährlichen Irrweg.

Liebe Abgeordnete, wir dürfen es nicht zulassen, dass der Bund (LS) sinnvolle Lösungen für Eberswalde weiterhin blockiert! Wenn es nach dem LS geht, muss Eberswalder Verkehr auf die Bundesstraße verlagert werden, was Umwege und Stau

auf L200 bedeutet, zusätzliche Belastung der Boldstraße und der Coppistraße, die dafür nicht ausgelegt sind usw. Sie haben selbst Beispiele dafür im Entwurf Ihrer Stellungnahme formuliert.

Eine weitere teure Konsequenz für Eberswalde besteht in der Herabstufung der alten B 167 zur Stadtstraße mit allen Kosten der Unterhaltung für die Stadt und wenn dann demnächst die LKW-Maut auf alle Bundesstraßen ausgeweitet wird, was ich prinzipiell begrüße, werden findige Brummifahrer den Weg durch die Eberswalder Innenstadt wählen.

In Ihrer Stellungnahme zur B 167 neu formulieren Sie:

**Der Bau der B167neu und den damit verbundenen schnellen und direkten Anschluss an die BAB 11 bedeuten insbesondere für die im Norden ortsansässigen Gewerbebetreibenden nachhaltige Entwicklungspotenziale und bewirkt unter Annahme der prognostizierten Verkehrsmengen für Bewohner entlang der „alten B167“ eine große Entlastung.**

Wir haben gesehen, dass dies eine Illusion ist. Zusätzlich hat die Stadt die Errichtung immer neuer Märkte entlang der alten B 167 zugelassen (EDEKA in der alten Brauerei, Lidl, Takko und Reno am Bahnhof, Westend-Center, Coppistraße/Spechthausener Straße, Kaufland und Netto am kleinen Stern). Wie sollen da die Innenstadt, Westend, Finow entlastet werden? Auf der anderen Seite: wenn Fahrzeuge auf die B 167 neu umgeleitet werden, wer kauft dann noch in der Innenstadt ein? Führt dies nicht zu einer Verödung der Innenstadt?

Und noch einen letzten Aspekt, der mit der B 167 neu verbunden ist, muss ich erwähnen, nämlich die Entwertung und Zerstörung der Naherholungsgebiete entlang des Oder-Havel-Kanals. Derzeit leben und erholen sich Bürger in Besters Fließ, auf dem Campingplatz am Üdersee, an der Kiesschütte, in Conradshöhe, an der Barschgrube bei Finow und auch nördlich von Nordend an der Bahnunterführung. Der Erholungswert all dieser Juwelen, die wir für unser Wohlbefinden brauchen und auf die wir nicht verzichten wollen, wird durch dieses unsinnige Straßenbauprojekt nachhaltig zerstört. Ganz abgesehen davon, dass dadurch die Attraktivität Eberswaldes für Touristen sinkt und damit die Gastronomie ebenfalls leidet.

Ist das Ihr Weg, die nachhaltige, städtebauliche und verkehrliche Entwicklung, welche die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Aspekte in Einklang bringen, zu forcieren?

Ich sage Ihnen, der Bau der B 167 neu wird jede sinnvolle Verkehrsentwicklung in Eberswalde auf Jahrzehnte verhindern. Lassen Sie uns gemeinsam für eine bessere Alternative kämpfen.