

Oskar Dietterle

Stadtverordnetenversammlung Eberswalde, Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt
Fritz-Reuter-Straße 9, 16227 Eberswalde

Eberswalde, 07. Oktober 2019

Anfrage-Nr.: AF/0019/2019

- öffentlich -

Betreff: **Straßenverbindung "Lichterfelder Weg"**

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt	08.10.2019	
---	------------	--

Sehr geehrte Frau Fellner,

die Amtsleiterin für Stadtentwicklung Silke Leuschner hat in der Sitzung des ASWU am 10. September 2019 laut der vorliegenden Niederschrift zur zugeschütteten Durchfahrt unter dem Bahndamm im Bereich des Lichterfelder Weges zwischen Leibnizviertel und Kupferhammer erklärt:
»Eine Straßenverbindung wird als kontraproduktiv und unwirtschaftlich angesehen.«

Wie sie selbst darstellte widerspricht diese Aussage dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) von 2008.

Hierzu ergeben sich folgende Fragen:

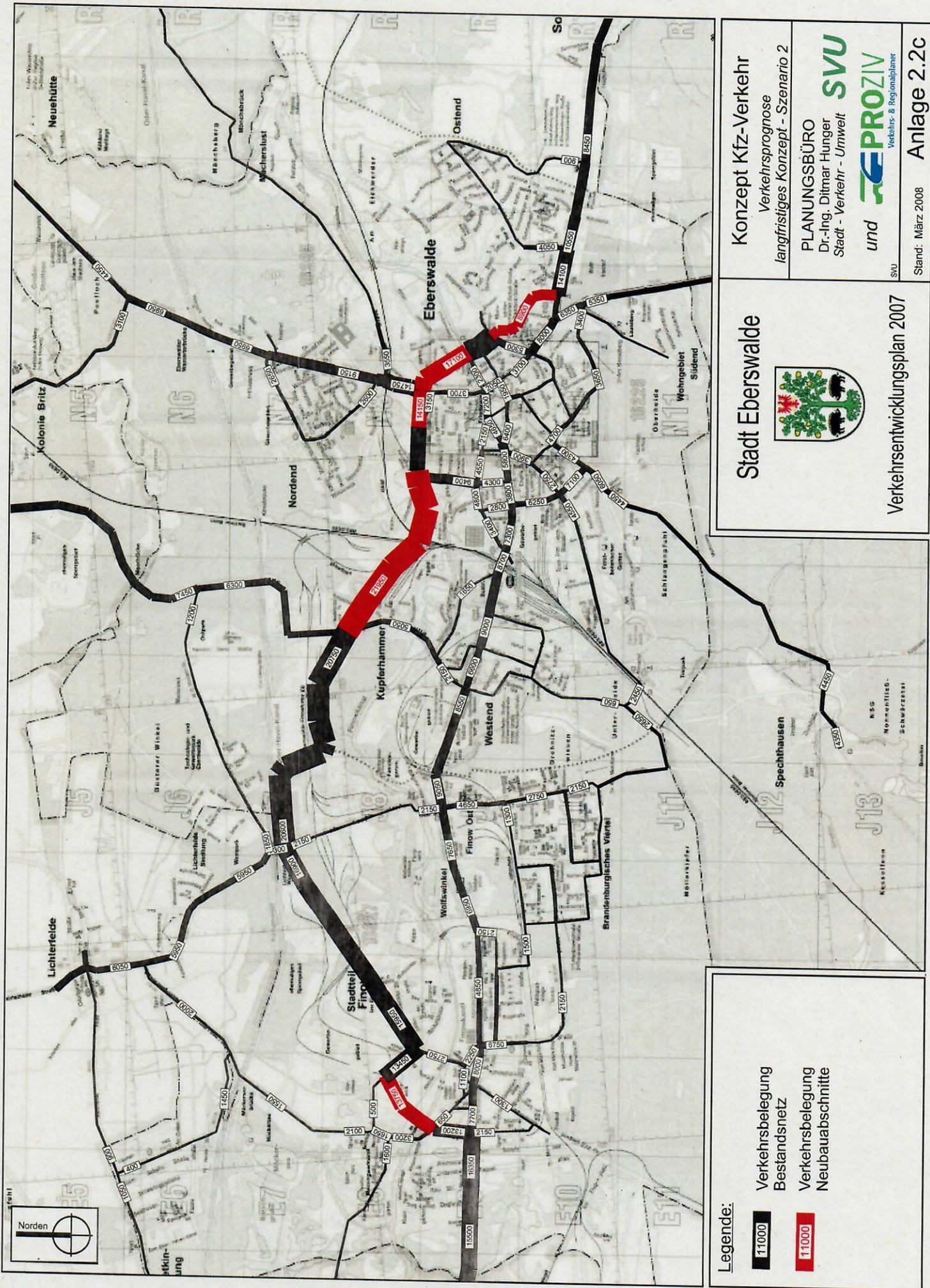
1. Wer sieht eine Straßenverbindung über den Lichterfelder Weg als kontraproduktiv und unwirtschaftlich an?
2. Worauf begründen sich solche Ansichten, die die Aussagen des von der StVV beschlossenen VEP in Frage stellen?
3. In welchem Verhältnis stehen Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung zu den vorgebrachten »Ansichten«?

Ich bitte neben der Beantwortung in der Ausschusssitzung um eine schriftliche Antwort.

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen

gez. Oskar Dietterle



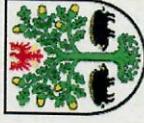
Konzept Kfz-Verkehr
 Verkehrsprognose
 langfristiges Konzept - Szenario 2

PLANUNGSBÜRO
 Dr.-Ing. Dittmar Hunger
 Stadt - Verkehr - Umwelt

und **PROZIV**
 Verkehrs- & Regionalplaner

SVU
 Stand: März 2008 **Anlage 2.2c**

Stadt Eberswalde



Verkehrsentwicklungsplan 2007

Legende:

- Verkehrsbelegung Bestandsnetz
- Verkehrsbelegung Neubauabschnitte



Verkehrsentwicklungsplan

Teil C: Maßnahmenkonzept

- Textteil -

Auftraggeber: Stadtverwaltung Eberswalde

Auftragnehmer: Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger

Stadt·Verkehr·Umwelt **SVU**
Dresden / Berlin

Bearbeiter: Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

und

PROZIV (ÖPNV-Teil)

Regional- und Verkehrsplaner
Berlin

Bearbeiter: Dr. oec. Ralf Günzel
Dipl.-Ing. Alexander Mönch

Stand: Beschluss vom 27.06.2008,
einschließlich redaktioneller Änderungen mit Stand 01.09.2008

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	8
2	ZUSAMMENFASSUNG WESENTLICHER ANALYSEERGEBNISSE	9
3	INTEGRIERTE BEARBEITUNG VEP / LAP / LRP	12
4	SOFORTMAßNAHMENKONZEPT	12
5	MAßNAHMEKONZEPT KFZ-VERKEHR	13
5.1	Nord- bzw. Ostumfahrung B 167n	13
5.2	Trassenvarianten im Bereich des Stadtzentrums	14
5.2.1	Verkehrsbelegungen	17
5.2.2	Variantenvergleich	20
5.2.3	Verkehrsverlagerung Bergerstraße	28
5.3	Gesamtstädtische Trassenuntersuchung	29
5.3.1	Lichterfelder Weg	29
5.3.2	Biesenthaler Straße	31
5.3.3	Südanbindung Autobahn	33
5.3.4	Wolfswinkelspange	34
5.3.5	Kleine Finowumgehung	35
5.4	Strategie zur gesamtstädtischen Verkehrsnetzentwicklung	36
5.5	Straßennetzklassifizierung	37
5.6	Flächendeckende Verkehrsberuhigung	39
5.7	Geschwindigkeitsbegrenzungen im Hauptverkehrsnetz	39
5.8	Straßenraumgestaltung	40
5.8.1	Haupt- und Sammelstraßennetz	40
5.8.2	Nebennetz	46
5.8.3	Rückbau unwirtschaftlicher Straßenabschnitte	48
5.8.4	Verbesserung der Fahrbahnoberflächen	49
5.9	LSA-Koordinierung	49
5.10	Stadt- und Siedlungsentwicklung	50
6	MAßNAHMEKONZEPT ÖPNV	51
6.1	Vorgehensweise	51
6.2	Verkehrliches Gestaltungskonzept	52
6.2.1	Grundsätzliche Gestaltungsmöglichkeiten	52
6.2.2	Maßnahmedefinition und Begründung	53
6.2.3	Ergänzende Erläuterungen zu den Maßnahmeübersichten	58
6.3	ÖPNV-Qualität	62

6.3.1	Qualität der ÖPNV-Durchführung	62
6.3.2	Fahrzeuge	63
6.3.3	Personal	63
6.3.4	Haltestellen	64
6.4	Wirkungsabschätzung	69
6.4.1	Verkehrliche & ökologische Wirkungen, Auswirkungen für die Stadtentwicklung	69
6.4.2	Verkehrsnachfrage, Mobilität und Modal Split	70
6.4.3	Wirtschaftlichkeit des Konzepts	71
7	MAßNAHMEKONZEPT RADVERKEHR	72
7.1	Grundsätze der Netzgestaltung	73
7.2	Radverkehrsführungsformen	75
7.3	Verkehrsverlagerungspotential zu Gunsten des Radverkehrs	81
7.4	Wunschliniennetz	82
7.5	Netzplanung	83
7.6	Maßnahmekonzept	84
7.6.1	Allgemeine Maßnahmen	84
7.6.2	Maßnahmen auf den Haupttrouten	85
7.6.3	Maßnahmen auf den Nebenrouten	89
7.7	Radabstellanlagen	94
7.8	Maßnahmenpriorisierung	95
8	MAßNAHMEKONZEPT FUßGÄNGERVERKEHR	96
8.1	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und Barrierefreiheit	97
8.1.1	Haupt- und Sammelstraßennetz	97
8.1.2	Nebennetz	100
8.1.3	Abbau von Barrieren	101
8.2	Verbesserung der Gehwegoberflächen	101
8.3	Ergänzung des Gehwegnetzes	102
9	MAßNAHMEKONZEPT RUHENDER VERKEHR	104
9.1	Fortschreibung der Parkraumbewirtschaftung	104
9.2	Zusätzliche Stellplatzkapazitäten	105
9.3	Parkinformations- und Wegweisungssystem	106
9.4	Ordnung des ruhenden Verkehrs	109
10	MAßNAHMEKONZEPT WIRTSCHAFTS-, BINNENSCHIFFFAHRTS-, LUFT- UND EISENBAHNGÜTERVERKEHR	109
11	VERKNÜPFUNG MIT LÄRMAKTIONS- & LUFTREINHALTEPLANUNG	111
12	MAßNAHMENPRIORISIERUNG	111

Die durch die Verkehrsverlagerung entstehenden Auswirkungen auf der Bergerstraße sind aufgrund der geringeren Betroffenenzahlen im Vergleich zu den Entlastungen im Zuge der Eisenbahnstraße sowohl im Hinblick auf die Entwicklung der Lärm- als auch Luftschadstoffbelastungen als verträglich einzuschätzen. Zusätzlich erfolgt eine Kompensation durch begleitende straßenraumgestalterische Maßnahmen und in den bewohnten Bereichen durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Nacht.

5.3 Gesamtstädtische Trassenuntersuchung

Nachfolgend werden weitere potentielle innerstädtische Verkehrsstrassen im Einzelnen betrachtet. Hierbei handelt es sich um Verkehrszüge, welche teilweise bereits im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes aus dem Jahr 1994 diskutiert wurden bzw. für die kurz- bis mittelfristig eine strategische Grundsatzentscheidung erforderlich ist. Auf Grundlage der jeweiligen verkehrlichen, städtebaulichen, naturräumlichen und ökonomischen Auswirkungen sowie der daraus resultierenden Vor- und Nachteile der Trassenvarianten wird im Rahmen einer gesamtstädtischen Abwägung unter Berücksichtigung der zwei städtischen Verkehrsentwicklungsszenarien eine Handlungsempfehlung vorgegeben.

5.3.1 Lichterfelder Weg

Der Lichterfelder Weg verbindet die G.-F.-Hegel-Straße mit der Angermünder Straße und bietet eine direkte Verbindung zwischen den Stadtgebieten Leibnizviertel / Nordend und den Gewerbeansiedlungen am Oder-Havel-Kanal (einschließlich Kaufland Angermünder Straße) und dem TGE / Ostpark, so dass attraktive Bedingungen insbesondere für Binnenverkehre entstehen. Die Trasse im Zuge des ehemaligen Bahndammes ist durch eine entsprechende Berücksichtigung im Flächennutzungsplan weitestgehend von Bebauung freigehalten. Die Betroffenheiten sind vergleichsweise gering. Angrenzend sind ausschließlich Kleingartenanlagen vorhanden. Größere bauliche Aufwände sind im Bereich der Eisenbahnunterführung der Hauptstrecke Berlin-Stralsund zu erwarten. Der bestehende Durchstich des Bahndammes sowie die Brückenanlage müssten im Rahmen der Umnutzung als Hauptverkehrsstraße erweitert werden.

Allerdings wird mit dem Bau der Nordtangente (B 167n, 1. BA) bereits eine Verkürzung der Wegebeziehungen auf den o. g. Quelle-Ziel-Beziehungen erreicht.² Der parallele Neubau des Lichterfelder Weges als vierte Bahnquerung ist daher wirtschaftlich fraglich und wirkt sich zudem sowohl verkehrsinduzierend als auch kontraproduktiv für den Umweltverbund aus.

² Unter der Voraussetzung, dass eine direkte Anbindung des TGE / Ostparks sowie der östlichen Angermünder Straße an die Nordtangente über den sog. Britzer Knoten gewährleistet wird.

Einzig für den Fußgänger- und Radverkehr ist der Lichterfelder Weg auch parallel zur B 167n von hoher Bedeutung. Für das Verkehrsentwicklungsszenario ohne B 167n (Szenario 2) ergeben sich durch den Bau des Lichterfelder Weges bei einer entsprechenden gesamtstädtischen Vernetzung jedoch wesentliche Entlastungspotentiale für das Stadtzentrum. Insbesondere die angestrebte Verbesserung der Wohn-, Aufenthalts- und Stadtqualität im Zuge der Eisenbahnstraße kann dadurch wesentlich unterstützt werden.

Empfehlung

Der Lichterfelder Weg sollte in jedem Fall mittel- bis langfristig als Radverkehrsstrasse ausgebaut werden (siehe Abb. 4). Die Wegebeziehungen zwischen Nordend / Leibnizviertel und TGE / Angermünder Straße verkürzen sich dadurch deutlich. Die Nutzung des Umweltverbundes auf diesen Verkehrsbeziehungen wird gestärkt. Zudem werden das Stadtzentrum, insbesondere die Straßenzüge Eisenbahnstraße und Bergerstraße, aber auch die Boldtstraße und der Kupferhammer Weg leicht entlastet. Unter Beibehaltung der bestehenden Dammlage ist diese Trasse auch für Freizeitaktivitäten attraktiv, da sie mit ihrem Stadtblick zum spazieren einlädt und durch die Führung abseits von Hauptverkehrsstraßen auch für den Freizeitradverkehre sowie für andere sportliche Aktivitäten (z. B. Skaten oder Joggen) anziehend ist. Der bauliche Aufwand ist insbesondere im Bereich der Bahnquerung überschaubar, da hierfür die vorhandenen Durchlässe ausreichend sind.



Abb. 4 Radtrasse Lichterfelder Weg (Wegeverbindung Bestand → Blau und Planung → Grün)

Parallel zur Umsetzung der Radverkehrsverbindung ist der Lichterfelder Weg, als Trassenfreihaltung für die zukünftige Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet Eberswalde zu berücksichtigen. Für den Fall, dass die Umsetzung der Nordtangente (B 167n) scheitert, ist unter bestimmten Bedingungen der Ausbau des Lichterfelder Weges zu empfehlen. Die Nutzung müsste dann im Sinne einer ortsnahen Umgehung, in Kombination mit der kleinen Finowumgehung (siehe Kapitel 5.3.5) erfolgen. Parallel sind Rückbaumaßnahmen im Zuge der bestehenden Ortsdurchfahrt (Eisenbahnstraße, Heegermühler Straße) vorzunehmen.

Weiterhin denkbar ist die Nutzung des Lichterfelder Weges als Teil der B 167n ab dem Britzer Knoten. Entsprechende Anregungen wurden sowohl im Rahmen der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens zum ersten Bauabschnitt der B 167n, als auch in der Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren für den zweiten Bauabschnitt der B 167n an die zuständige gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, zwecks Berücksichtigung im Rahmen der Variantenuntersuchung übermittelt.

Insgesamt ist daher festzustellen, dass der Trassenverlauf des Lichterfelder Weges auch zukünftig als perspektivische Verkehrsfläche (Radweg oder Straßenverbindung) von Bebauung freizuhalten ist.

5.3.2 Biesenthaler Straße

Die Biesenthaler Straße ist aktuell für den Verkehr gesperrt und aufgrund von Oberflächenschäden generell nur eingeschränkt nutzbar. Sie verbindet die Ortschaft Biesenthal mit dem Ortskern Finow und durchquert dabei ein FFH-Gebiet. Seitens des Bau-
lastträgers wird die Abstufung der Landesstraße angestrebt.

Unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsbelegung am Ortseingang der B 2 / L 200 aus Richtung Süden mit ca. 4.420 Kfz/24h sowie der Detailauswertung der Quelle-Ziel-Beziehungen an der zugehörigen Befragungsstelle ergibt sich eine von der B 2 / L 200 auf die Biesenthaler Straße verlagerbare Verkehrsmenge von ca. 800 Kfz/24h. Zusätzlich sind Verlagerungseffekte von der BAB 11 auf die Biesenthaler Straße in einer Größenordnung von ca. 2.800 Kfz/24h zu erwarten.

Begründet werden diese Werte dadurch, dass sich Wegevorteile nur für einzelne Fahrbeziehungen zwischen Biesenthal und Ortskern Finow ergeben. Statt der bisher ca. 20 km langen Verbindung über die B 2 / L 200 bzw. ca. 23 km langen Verbindung über die BAB 11 müssten nur noch ca. 11 km zurückgelegt werden. Die Zahl der Verkehrsteilnehmer, die in diesem Maße von der Verkürzung der Wegebeziehungen profitieren, ist jedoch gering. Für geräumigere Verkehrsbeziehungen, z. B. ausgehend von der Stadt Bernau, relativieren sich die Entfernungsvorteile bereits. Für Wegebeziehungen in das Eberswalder Stadtzentrum hat die Biesenthaler Straße keine Relevanz.

Empfehlung

Der Ausbau der Biesenthaler Straße ist sowohl aus wirtschaftlichen als auch aus verkehrlichen Erwägungen abzulehnen. Es werden Verkehre aus dem übergeordneten Bundesnetz (BAB 11) auf ländlich geprägte Straßenverbindungen einschließlich der zugehörigen Ortsdurchfahrten verlagert. Zudem zerschneidet die Trassenführung ein weitestgehend zusammenhängendes Waldgebiet südlich des Siedlungsraumes Eberswalde / Finowfurt. Die Gefahr von Wildunfällen ist dadurch und aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsbelegungen besonderes hoch (siehe Abb. 5).