

# „Mobil in Eberswalde“ Mobilitätsplan 2030+

## Rahmenplan



# Dokumentinformationen

---

Titel	Mobil in Eberswalde – Mobilitätsplan 2030+
Auftraggeber	Stadt Eberswalde Breite Straße 41 – 44 16225 Eberswalde
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH Cunnersdorfer Str. 25 01189 Dresden
in Kooperation mit	Lohmeyer GmbH Niederlassung Dresden Mohrenstraße 14 01445 Radebeul  EBP Deutschland GmbH Am Hamburger Bahnhof 4 10557 Berlin
Herausgabe	20.10.2020
Dokument	Mobilitätsplan 2030+ Lesefassung
Hinweis zur Lesbarkeit:	Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

---

## Inhalt

1	Motivation – Mobilitätsplan 2030+ _____	5
2	Bausteine Mobilitätsplan 2030+ _____	7
2.1	Verkehrsentwicklungsplan _____	8
2.2	Lärmaktionsplanung _____	9
2.3	Luftreinhalteplanung _____	11
2.4	Mobilitätsmanagement _____	12
3	Maßnahmen Mobilitätsplan 2030+ _____	13
4	Handlungskonzept Mobilitätsplan 2030+ _____	16
	Anlage _____	19

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Maßnahmenliste _____	14
Tabelle 2:	Übersicht zu möglichen betrieblichen Mobilitätsmanagement- Maßnahmen _____	15
Tabelle 3:	Umsetzungspakete Verkehrsentwicklungsplan 2030+ _____	16

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Integrierten Planung – Abhängigkeit der einzelnen Bausteine _____	6
Abbildung 2:	Leitbild Mobilitätsplan 2030+ _____	8

## 1 Motivation – Mobilitätsplan 2030+

Seit 2008 ist der Verkehrsentwicklungs-, Luftreinhalte- sowie der Lärmaktionsplan als integriertes Planwerk gültig. Diese Bestandteile bilden die Basis der aktuellen Verkehrsentwicklungsplanung in Eberswalde. Eine Vielzahl von Maßnahmen wurden zielführend umgesetzt. In der Zwischenzeit haben sich die Rahmenbedingungen aufgrund wichtiger Entscheidungen bzw. Entwicklungen geändert. Das bezieht sich auf Entscheidungen der Stadt Eberswalde selbst sowie auf übergeordnete Planungsebenen. Beispielhaft werden genannt:

- Entscheidungen der Stadt Eberswalde zur Verkehrsentwicklung oder zu Maßnahmen, welche die Verkehrsentwicklung beeinflussen (Stichworte: Ortsumgehung (OU) B167n, Stärkung umweltfreundlicher Mobilitätsformen)
- die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans, der Eberswalde als „Stadt in der 2. Reihe“ eine besondere Aufgabe im Hinblick auf die Entlastungsfunktion für die Metropole Berlin und den berlinnahen Raum zuweist
- demographische Entwicklungen (Zunahme der älteren Bevölkerung, aber auch Zuzug von jungen Menschen und Familien) und räumliche Verteilung innerhalb der Stadt Eberswalde sowie in Bezug auf das Umland
- Entwicklung der Verkehrsnachfrage, konkret die Anzahl an Wegen und die Wahl des Verkehrsmittels (Modal Split) sowie in Bezug auf Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

Aufbauend auf den neuen Anforderungen ergibt sich die Notwendigkeit der Neuaufstellung des „Mobilitätsplanes 2030+“. Angestrebtes Ziel ist die Verbesserung der Lebensqualität durch die Steigerung der Effizienz der Verkehrssysteme bei gleichzeitiger Verringerung der aus dem Verkehrsgeschehen resultierenden Belastungen. Das ist eine wesentliche Leitlinie, welche die Stadt mit ihrem integrierten Stadtentwicklungskonzept „Strategie Eberswalde 2030“ formuliert hat. Neben dem integrierten Stadtentwicklungskonzept ist es notwendig, weitere städtische, regionale, überregionale und nationale Planungsgrundlagen und Konzepte zu berücksichtigen.

Der „Mobilitätsplan 2030+“ umfasst die Bausteine Verkehrsentwicklungsplanung, Lärmaktionsplanung, Luftreinhalteplanung sowie das Mobilitätsmanagement. Die einzelnen Planungen sind fachlich und inhaltlich aufeinander abgestimmt. Dadurch ist eine integrierte Gesamtplanung gewährleistet.

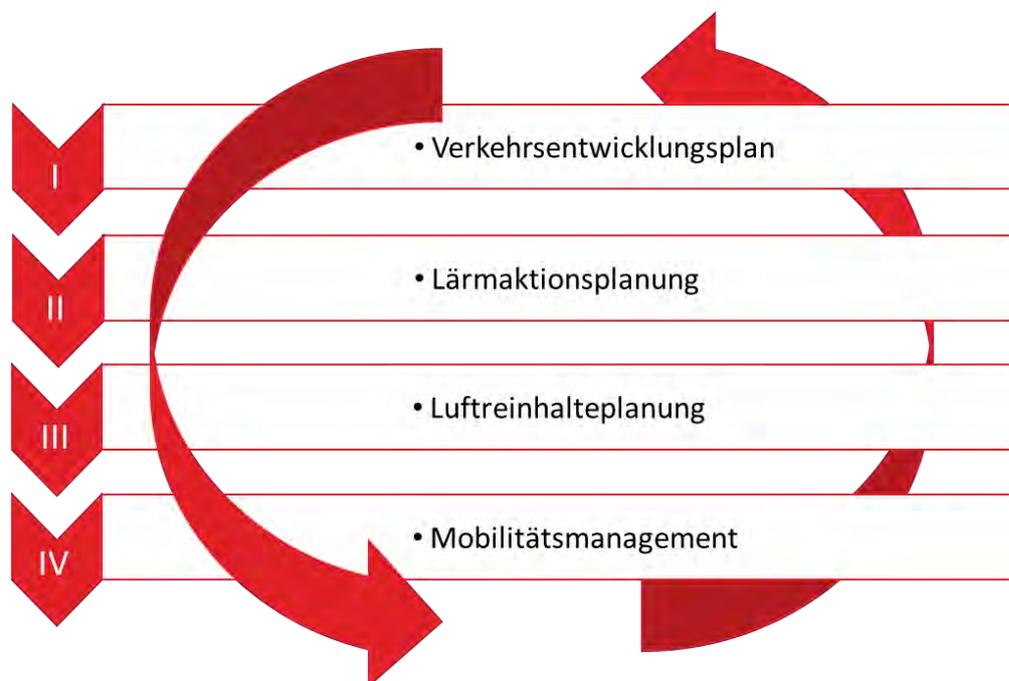


Abbildung 1: Integrierten Planung – Abhängigkeit der einzelnen Bausteine

Der folgende Bericht beschreibt die Inhalte des Mobilitätsplanes 2030+ für die Stadt Eberswalde. Er fasst die Ergebnisse der vier Bausteine zusammen. Danach werden die Maßnahmen der einzelnen Bausteine zusammengeführt und ein ganzheitliches Handlungskonzept aufgestellt.

Die detaillierten Dokumentationen der einzelnen Bausteine Verkehrsentwicklungsplan, Lärmaktionsplanung, Luftreinhalteplanung und Mobilitätsmanagement wurden jeweils in separaten Berichten vorgenommen.

## 2 Bausteine Mobilitätsplan 2030+

Der Mobilitätsplan 2030+ für die Stadt Eberswalde agiert auf zwei zeitlichen Betrachtungsebenen: dem Ist-Zustand und der Prognose. Der Ist-Zustand bildet den heutigen Zustand ab. Er beschreibt die verkehrlichen Verhältnisse, so wie sie aktuell in Eberswalde vorzufinden sind.

Der Planungshorizont wird für das Jahr 2030 – sowie die folgenden Jahre – festgelegt. Auf das Jahr 2030 beziehen sich die aktuellen Planungen des Landes. Somit ist eine Kongruenz der Planungsebenen sichergestellt.

Für den Planungshorizont werden zwei generelle Betrachtungsweisen der Verkehrsprognose unterschieden:

Prognose-Nullfall Der Prognose-Nullfall beschreibt das künftige Verkehrsgeschehen in Abhängigkeit der zu erwartenden Entwicklung der Raumstruktur sowie der indisponiblen Maßnahmen. Damit beschreibt der Prognose-Nullfall den Zustand, der sich verkehrlich in der Stadt Eberswalde einstellen wird, wenn keine weiteren städtischen Maßnahmen zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele angegangen werden.

Prognose-Planfall Der Prognose-Planfall baut auf dem Prognose-Nullfall auf und berücksichtigt zusätzliche Maßnahmen. Für den Mobilitätsplan werden zwei Planfälle untersucht.

Damit kann im Vergleich zwischen Ist-Zustand und Prognose sowie zwischen Prognose-Nullfall und den Planfällen die verkehrliche Wirksamkeit von Maßnahmen bewertet werden. In den folgenden Ausführungen sowie in den zum Mobilitätsplan gehörenden Einzelplanungen wird einheitlich mit diesen Begriffen umgegangen.

Der zeitliche Horizont 2030+ bezieht sich auf das Jahr 2030 und auf die folgenden Jahre. Vor diesem Hintergrund definiert der Mobilitätsplan langfristige Zielstellungen, die entsprechend der heutigen politischen Entscheidungen auch über das Jahr 2030 hinaus gelten sollen. Es wird eine langfristig-strategische Sichtweise definiert, die mit den Maßnahmen und dem Handlungskonzept unterstützt werden.

In Abstimmung mit allen Beteiligten wurden die hier festgelegten Maßnahmen geplant und bewertet. Sie sollen in den kommenden Jahren schrittweise umgesetzt werden. Deren Wirksamkeit ist regelmäßig zu evaluieren. Es ist anhand der Evaluation festzustellen, ob mit der Umsetzung der Maßnahmen die avisierten Zielstellungen erreicht wurden. Falls erforderlich, sind entsprechende Anpassungen zu diskutieren. Das hat immer vor dem Hintergrund der jeweiligen Rahmenbedingungen zu erfolgen; auch die Rahmenbedingungen können sich im zeitlichen Verlauf ändern.

Der Mobilitätsplan ist demnach einerseits ein Rahmenplan und Leitlinie für künftige politische Entscheidungen. Auf der anderen Seite stellt er eine wesentliche Grundlage für anstehende Planungen dar. Er versteht sich als konkretisierte Planungsgrundlage für die Stadt Eberswalde im Gesamtzusammenhang aller Planungsgrundlagen, die wiederum vom Mobilitätsplan beachtet werden.

### 2.1 Verkehrsentwicklungsplan

Unsere Gesellschaft wird zunehmend mobiler. Wir reisen mehr als je zuvor und verbringen immer mehr Zeit im Verkehr. Auch Waren werden heute auf den Punkt geplant und geliefert. Daher ist es wichtig, die künftige Verkehrsentwicklung mit einer Vision zu planen, die auf folgende Fragen eingeht:

- Wohin soll die Reise gehen?
- Was ist dazu notwendig?
- Wie soll es realisiert werden?

Ausgangspunkte in der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Eberswalde sind die vorhandene Verkehrssituation, die bestehenden Konzepte auf Bundes-, Landes-, regionaler und städtischer Ebene sowie die an die Stadtverwaltung herangetragenen und auf den Workshops diskutierten Anliegen und Hinweise der Bürger.

Das Leitbild für den neuen Mobilitätsplan 2030+ heißt:

#### GEMEINSAM – ZUKUNFTSORIENTIERT – MOBIL

Das soll nachhaltig und ressourcensparend unter Nutzung zukunftsorientierter Technologien erfolgen.

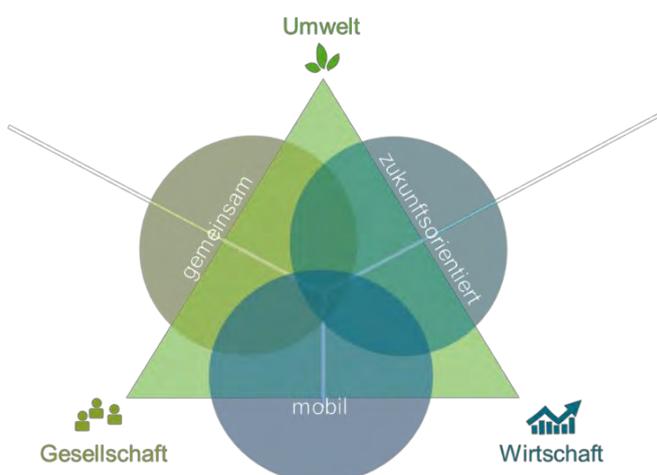


Abbildung 2: Leitbild Mobilitätsplan 2030+

Aus dem Leitbild werden folgende Ziele abgeleitet.

- Partizipation und Chancengleichheit
- Sicherung der Erreichbarkeit
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen
- sparsamer und nachhaltiger Ressourceneinsatz
- Sicherung des Wirtschaftsstandortes
- Optimierung der Liefer- und Wirtschaftsverkehre

Zur Umsetzung der Ziele wurden Maßnahmen formuliert. Die Maßnahmen basieren auf einer Stärken-Schwächen-Analyse des bestehenden Verkehrsangebotes in Eberswalde. Sie setzen sich zusammen aus

- bereits feststehenden (indisponible) Maßnahmen, deren Realisierung zum Beispiel aus Beschlüssen der Stadt Eberswalde oder übergeordneten Planungen gesichert ist, sowie
- Maßnahmen, die sich aus den Arbeiten am Verkehrsentwicklungsplan ergeben, und
- verkehrlich relevanten Maßnahmen, die aus den parallel zum Verkehrsentwicklungsplan erstellten Lärmaktionsplan und Luftreinhalteplan der Stadt Eberswalde abgeleitet wurden.

Die Maßnahmen wurden unter Berücksichtigung einer Verkehrsprognose 2030+ geprüft und bewertet. Im Handlungskonzept wird auf die Maßnahmenpriorisierung und die Umsetzungspakete eingegangen.

## 2.2 Lärmaktionsplanung

### Basis und Hintergründe

Für die Lärmaktionsplanung in Eberswalde sind die Richtlinie 2002/49/EG, das Bundesimmissionsschutzgesetz sowie die 34. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes die Grundlagen der Berechnung. Folgende Hintergründe sind relevant:

- Es ist festgelegt, dass alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (dies entspricht rund 8.000 Kraftfahrzeugen pro Tag) lärmkartiert werden.
- Das Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU) ist für die Lärmkartierung zuständig und legt fest, welche Kommunen Lärmaktionspläne aufstellen müssen. Eberswalde ist dazu seit 2007 verpflichtet.

- Gegenstand ist der Straßenverkehrslärm. Unter Straßenverkehrslärm werden alle Lärmemissionen auf öffentlichen Straßen verstanden: Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen, kommunale Straßen und öffentliche Parkplätze.
- Beeinflusst wird der Straßenverkehrslärm durch die Verkehrsstärke, die Lärmemissionen am Fahrzeug (Antriebsgeräusch und Abrollgeräusch der Reifen), die Fahrbahnoberfläche und das Verhalten des Kraftfahrers.
- Für die Lärmaktionsplanung sind keine „Grenz- oder Schwellenwerte“ definiert, bei deren Überschreitung die Kommune zur Durchführung von Maßnahmen verpflichtet ist.
- Die Lärmpegel werden auf Basis der Verkehrsstärken, dem Anteil des Schwerverkehrs und der Bebauungsstruktur berechnet.
- Werden die sogenannten „Mittelungspegel“ überschritten (hierfür sind Werte festgelegt), sollen die Kommunen Maßnahmen zur Lärminderung ermitteln und priorisieren.
- Aus der Überschreitung der Mittelungspegel leitet sich kein Rechtsanspruch auf die Durchführung von Maßnahmen zur Lärminderung ab. Die Maßnahmen sind als Empfehlung für das Handeln der zuständigen Behörden zu verstehen.

Für die Lärmaktionsplanung wurden Maßnahmen mit unterschiedlicher Priorität abgeleitet. Das sind:

- Maßnahmen an der Quelle
- Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg
- passiver Schallschutz

Ausgehend von der Bewertung der Maßnahmen für den Prognose-Nullfall sowie der beiden Planfälle werden Handlungsempfehlungen gegeben. Außerdem zeigt die Lärmaktionsplanung „ruhige Gebiete“ auf, die durch raumplanerische Maßnahmen gesichert werden können.

Die detaillierten Berechnungsergebnisse einschließlich der kartografischen Darstellungen der Betroffenheiten sowie der Isophonenkarten können dem Dokument „Lärmaktionsplanung Eberswalde im Rahmen des »Mobilitätsplans 2030+«“ entnommen werden.

## 2.3 Luftreinhalteplanung

Die durchgeführten Luftschadstoffberechnungen zeigen Bereiche an Hauptverkehrsstraßen mit derzeit erhöhtem Schadstoffniveau auf. Als kritische Abschnitte sind im Ist-Zustand insbesondere:

- die Breite Straße im Norden zwischen Robert-Koch-Straße und Max-Planck-Straße und im Süden zwischen Brautstraße und S.-Goldschmidt-Straße sowie zwischen Erich-Mühsam-Straße und Paul-Radack-Straße
- die Eisenbahnstraße östlich des Bahnhofs rings sowie
- in Finow die Eberswalder Straße westlich des „Kleinen Sterns“

zu nennen.

Der Baustein Luftreinhaltung des Mobilitätsplanes Eberswalde 2030+ beinhaltet, aufbauend auf der Analyse der bestehenden Immissionsituation, auch Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung von Luftschadstoffemissionen. Ziel ist es, eine dauerhafte Unterschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte für Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2.5</sub>) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) im gesamten Stadtgebiet sicherzustellen. Der rechtliche Rahmen für die Luftreinhalteplanung wird durch die Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa sowie die 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV) vorgegeben.

Im Berichtsteil zur Luftreinhalteplanung wird auf Grundlage der aktuellen Gegebenheiten und gesetzlichen Rahmenbedingungen die zu erwartende Entwicklung der Luftqualität in Eberswalde aufgezeigt. Die hier betrachteten Maßnahmenbündel zielen dabei auf mittel bis langfristig (Planungshorizont 2027 bis 2030+) umsetzbare Bausteine ab. Grundsätzlich wurden neben lokalen Maßnahmen in den verkehrlichen und lärmtechnischen Problem- und Konfliktbereichen auch gesamtstädtische Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens berücksichtigt. Das folgt dem Ziel einer integrierten und ganzheitlichen Verkehrs-, Stadtentwicklungs- und Umweltstrategie. Insgesamt sind damit gleichzeitig positive Effekte für die Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität in Eberswalde sowie auch für weitere eng mit hohem Verkehrsaufkommen verknüpfte städtische Probleme (Verkehrssicherheit, Trennwirkungen, etc.) verbunden.

Der Luftreinhalteplan steht daher in engem Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklungs- und Stadtentwicklungsplanung. Weiterhin besteht eine enge Verknüpfung zum Lärmaktionsplan sowie zum Klimaschutzkonzept. In den genannten Planungen werden ähnliche Zielstellungen wie bei der Luftreinhalteplanung verfolgt, so dass sich auch maßnahmenspezifisch große Schnittmengen ergeben. Das zielt insbesondere auf einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl ab.

Mit Umsetzung der konzipierten Maßnahmen und unter Berücksichtigung der „natürlichen“ Modernisierung der Fahrzeugflotte ist eine deutliche Unterschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid im gesamten Stadtgebiet zu erwarten. Das gilt für die Planungshorizonte 2027 bis 2030.

### 2.4 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage mit dem Ziel, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Hierbei gilt es, das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer sowie deren Einstellungen zur Mobilität so zu verändern, dass Verkehr vermieden oder – soweit nicht vermeidbar – vom (privaten) Pkw auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert wird. Ein ausgewogenes Mobilitätsmanagement konzentriert sich nicht ausschließlich auf Bahn und Bus, sondern bezieht grundsätzlich alle Verkehrsmittel ein, auch den Pkw. Zum Einsatz kommen vor allem „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation und Koordination. Sie können durch verschiedene Mobilitätsdienstleistungen und Serviceangebote gezielt ergänzt werden. Über die angestrebte Verlagerung von Verkehr lassen sich Nutzen und Effizienz von „harten“ Infrastrukturmaßnahmen, zum Beispiel im öffentlichen Verkehr oder Radverkehr, sowie von neuen Mobilitätsangeboten erhöhen. Partner des Mobilitätsmanagements sind neben der Stadt, den Verkehrsunternehmen und Mobilitätsanbietern örtliche Akteure, wie zum Beispiel Arbeitgeber oder touristische Anbieter. Sie übernehmen Verantwortung für den von ihnen verursachten Verkehr. Zielgruppen sind die Eberswalder Bürgerinnen und Bürger, Berufspendler sowie Gäste und Besucher der Stadt.

Ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement zeichnet sich durch miteinander verzahnte Maßnahmen in den vier zentralen Handlungsfeldern aus:

- Handlungsfeld A: Rahmenbedingungen positiv beeinflussen
- Handlungsfeld B: Kommunikation, Information und Beratung
- Handlungsfeld C: Organisation, Koordination und Vernetzung
- Handlungsfeld D: Förderung von innovativen Mobilitäts- und Serviceangeboten

Innerhalb der Handlungsfelder setzen die Maßnahmen sowohl auf der strategischen Ebene (Schaffung günstiger Rahmenbedingungen, Vernetzung, Finanzierungssicherung) als auch auf der operativen Ebene (konkrete, angebotsorientierte Maßnahmen) an.

### 3 Maßnahmen Mobilitätsplan 2030+

Die aus der Analyse und Bewertung abgeleiteten Maßnahmen der Einzelpläne gliedern sich in das gesamte Maßnahmenspektrum aus Verkehrsentwicklungsplan, Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplan und Mobilitätsmanagement ein. Das Maßnahmenspektrum wurde im Rahmen öffentlicher Veranstaltungen diskutiert und priorisiert. Es sind weiterhin die zuständigen Behörden und Baulastträger eingebunden worden.

Die folgende Tabelle fasst die Maßnahmen zusammen. Die Maßnahmen 1 bis 37 stehen im Zusammenhang mit dem Verkehrsentwicklungsplan. Die Maßnahmen 38 bis 48 ergeben sich aus der Lärmaktionsplanung. Die inhaltliche Ergänzung der Maßnahmen aus Verkehrsentwicklungs- und Lärmaktionsplanung wirkt sich positiv auf die Luftreinhaltung aus.

Maßnahme-Nr.	Titel
1	Fußgängerzone in der Friedrich-Ebert-Straße (Ost)
2	Verbessern der Gehwegsituation
3	Verbessern der Querungsbedingungen für Fußgänger
4	Schulwegsicherung
5	Fußgängerführung auf Privatparkplätzen
6	Radverbindung Südroute
7	Einrichten von weiteren neuen Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen
8	Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen
9	Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern
10	Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr
11	Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen
12	Förderung von Lastenrädern
13	Taktverdichtung im Stadtbus-Netz
14	Erhöhung der Fahrplanstabilität im Stadtbus-Netz
15	Optimierung der räumlichen Erschließung des Stadtbus-Netzes
16	Herstellen der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen
17	Elektrifizierung der Busflotte
18	Oberflächensanierung der Straßen
19	Umgestaltung der Eisenbahnstraße
20	Umgestaltung der Heegermühler Straße (Abschnitt Familiengarten - Boldtstraße)

## Maßnahmen Mobilitätsplan 2030+

Maßnahme-Nr.	Titel
21	Um- und Neubau von Straßen und Knotenpunkten gemäß Richtlinien und Empfehlungen
22	Einhalten zulässiger Höchstgeschwindigkeiten
23	Optimierung der Signalsteuerung
24	Streckensperrung für den Lkw-Verkehr
25	Lieferverkehrskonzept
26	Angebotsoptimierung im ruhenden Kfz-Verkehr
27	Angebotsweiterung im ruhenden Radverkehr
28	Mobilitätspunkte
29	Ladeinfrastruktur für E-Pkw
30	Carsharing
31	Bikesharing
32	internetbasiertes Informationsangebot für Mobilität
33	Kampagnen und Informationsmaterialien
34	Verkehrsschau
35	betriebliches Mobilitätsmanagement
36	Begrünung
37	Monitoring und Evaluation
38	Verringerung der Pkw-Verkehrsmengen durch modale Verlagerung
39	Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen durch räumliche Verlagerung
40	Verringerung Schwerverkehrsanteil (nächtliches Lkw-Durchfahrverbot)
41	Instandhaltung von Fahrbahnbelägen
42	Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge
43	Verstetigung des Verkehrsflusses
44	Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h
45	Schallschutzwände
46	Schallschutzwälle
47	bauliche Schallschutzriegel mit wenig empfindlichen Nutzungen
48	Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern

Tabelle 1: Maßnahmenliste

Aufbauend auf der Maßnahme 35 „betriebliches Mobilitätsmanagement“ werden im Baustein „Mobilitätsmanagement“ tiefergehende Maßnahmen vorgeschlagen. Diese Maßnahmen sind in erster Linie durch Arbeitgeber durchzuführen und von der Stadt Eberswalde zu unterstützen.

<b>Handlungsfeld A: Rahmenbedingungen positiv beeinflussen</b>
<p><u>Ansatz A-1: Ganzheitliche Betrachtung von Mobilität im Unternehmen verankern</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A-1-1: Unternehmenseigene Mobilitätsziele (Mobilitätsstrategie)</li> <li>A-1-2: Überprüfen von unternehmenseigenen Entscheidungen, Prozessen und Abläufen im Sinne nachhaltiger Mobilität und Sensibilisierung von Entscheidungsträgern</li> <li>A-1-3: Nutzung von digitalen Lösungen zur Vermeidung von Arbeitswegen, Dienstfahrten und -reisen</li> <li>A-1-4: Einführung bzw. Anpassung von Regelungen für Dienstfahrten und Dienstreisen</li> </ul> <p><u>Ansatz A-2: Koordinations- und Prüffunktion etablieren</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A-2-1: Betriebliche/r Mobilitätsmanager/in</li> </ul>
<b>Handlungsfeld B: Kommunikation, Information und Beratung</b>
<p><u>Ansatz B-1: Mitarbeiterinformation und Beteiligung / Interne Öffentlichkeitsarbeit</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>B-1-1: Bereitstellung von Informationen zum ÖPNV-Angebot</li> <li>B-1-2: Bereitstellung von Mobilitätsinformationen im Intranet / Mobilitätsportal</li> <li>B-1-3: Mobilitätsinformationspaket für neue Mitarbeiter</li> <li>B-1-4: Aufzeigen der Fahrradpotenziale zur Erhöhung der Fahrradnutzung</li> <li>B-1-5: Thementag zur Mobilität</li> </ul> <p><u>Ansatz B-2: Motivation der Mitarbeiter / Aktionen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>B-2-1: Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“</li> <li>B-2-2: Mitarbeiter-Wettbewerb „Geringste CO<sub>2</sub>-Emissionen auf Arbeits- und Dienstwegen“</li> </ul> <p><u>Ansatz B-3: Kunden- und Besucherinformation zur Erreichbarkeit</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>B-3-1: Verkehrsmittelgenaue Anreiseinformationen für Kunden- und Besucher</li> </ul> <p><u>Ansatz B-4: Vorbildfunktion wahrnehmen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>B-4-1: Unternehmensführung als Vorbild für umweltfreundliche Mobilität</li> </ul>
<b>Handlungsfeld C: Förderung von Koordination und Vernetzung</b>
<p><u>Ansatz C-1: Vernetzung auf Arbeitswegen / Pendlernetzwerk</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>C-1-1: Vernetzungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften in Unternehmen</li> <li>C-1-2: Vernetzungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften an Gewerbestandorten</li> </ul> <p><u>Ansatz C-2: Vernetzung auf Dienstfahrten und Dienstreisen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>C-2-1: Mobilitätsportal mit vernetzter Reisebuchung</li> </ul> <p><u>Ansatz C-3: Anreize zur Vernetzung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>C-3-1: Bevorzugung von Fahrgemeinschaftsstellplätzen</li> <li>C-3-2: Finanzielle/materielle Förderung von Fahrgemeinschaften</li> </ul> <p><u>Ansatz C-4: Förderung von Synergien mit anderen Bereichen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>C-4-1: Eco- und Safety-Fahrtraining für Mitarbeiter</li> <li>C-4-2: Koordination von BMM &amp; BGM</li> </ul>
<b>Handlungsfeld D: Förderung nachhaltiger und innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote</b>
<p><u>Ansatz D-1: Alternativen zum eigenen Pkw schaffen – ÖPNV-Nutzung attraktiver machen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>D-1-1: Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Betriebsstandorts</li> <li>D-1-2: Sponsoring eines Fahrgastunterstands für die Bushaltestelle am Betriebsstandort</li> <li>D-1-3: Finanzielle Förderung der ÖPNV-Nutzung – VBB-Firmenticket für Mitarbeiter</li> </ul> <p><u>Ansatz D-2: Alternativen zum eigenen Pkw schaffen – Fahrradnutzung attraktiver machen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>D-2-1: Bereitstellung von witterungsgeschützten und gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten</li> <li>D-2-2: Duschen, Umkleieräume und Trockenschränke für Radfahrer</li> <li>D-2-3: E-Ladestation für Pedelecs/E-Bikes</li> <li>D-2-4: Dienstrad-Leasing</li> </ul> <p><u>Ansatz D-3: Alternativen zum eigenen Pkw – umweltverträglichere PKW-Nutzung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>D-3-1: Umstellung von Dienstwagen auf E-Fahrzeuge</li> </ul> <p><u>Ansatz D-4: Parkraummanagement für PKW-Nutzer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>D-4-1: Bewirtschaftung von Mitarbeiterparkplätzen</li> </ul> <p><u>Ansatz D-5: Dienstreisemanagement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>D-5-1: Bahncard für Mitarbeiter</li> <li>D-5-2: Dienst-Pedelec für innerörtliche Dienstfahrten</li> <li>C-5-3: Fahrzeugpool mit geteilten Fahrzeugen</li> <li>D-5-4: Mobilitätsguthaben für Mitarbeiter</li> </ul>

Tabelle 2: Übersicht zu möglichen betrieblichen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

## 4 Handlungskonzept Mobilitätsplan 2030+

In den einzelnen Bausteinen sind Handlungsempfehlungen beschrieben. Im Rahmen der jeweiligen Planung wurden die Maßnahmen bewertet und priorisiert. Darüber hinaus besitzen insbesondere die Maßnahmen aus der Verkehrsentwicklungsplanung (Nr. 1 bis 37) einen konkreten Umsetzungshorizont.

Die Lärmaktionsplanung priorisiert Maßnahmengruppen:

- Priorität 1: Maßnahmen an der Quelle (Nr. 38 bis 44)
- Priorität 2: Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg (Nr. 45 bis 47)
- Priorität 3: passiver Schallschutz (Nr. 48)

Die Maßnahmen an der Quelle stehen im engen Zusammenhang mit den Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan. Dies zeigt sich darin, dass zum einen alle Maßnahmen, die die Nutzung des Umweltverbundes fördern und Kfz-Verkehre räumlich verlagern die Maßnahmen der Lärmaktionsplanung konkretisieren. In Hinblick auf Straßensanierung und -umgestaltung untermauern Maßnahmen der Lärmaktionsplanung Vorschläge der Verkehrsentwicklungsplanung. Daher sollte die Maßnahmengruppe genauso prioritär behandelt werden wie die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan; die zeitliche Umsetzung orientiert sich an der dort vorgenommenen Einordnung.

Es resultiert die folgende Umsetzungsempfehlung:

- 1. Maßnahmen 1 bis 44 – Maßnahmen mit 1. Umsetzungsempfehlung
- 2. Maßnahmen 45 bis 47 – Maßnahmen mit 2. Umsetzungsempfehlung
- 3. Maßnahme 48 – Maßnahmen mit 3. Umsetzungsempfehlung

Die Maßnahmen 1 bis 37 wurden zudem anhand einer tiefergehenden Maßnahmenpriorisierung und des jeweiligen Umsetzungshorizontes in Umsetzungspakete eingeteilt (vgl. Tabelle 3). Es finden sich Maßnahmen, die einen Umsetzungshorizont von beispielsweise kurz- bis mittelfristig haben, sowohl in der Spalte „kurzfristig“ als auch „mittelfristig“ wieder. Bei den betreffenden Maßnahmen wird davon ausgegangen, dass ein Teil der Maßnahme schon kurzfristig umgesetzt sein wird und die Komplettierung mittelfristig erfolgt.

Gesamtpriorität im VEP	langfristig	mittelfristig	kurzfristig
I	1, 2, 7, 8	2, 6, 7, 8, 15, 25, 29, 30, 31	2, 8, 13, 23, 25, 29, 30
II	10, 18, 19, 20	3, 10, 14, 16, 17, 20, 22, 26, 27, 28	3, 4, 9, 12, 14, 22, 24, 27, 28, 35
III	11, 32, 36, 37		5, 11, 21, 33, 34, 36

Tabelle 3: Umsetzungspakete Verkehrsentwicklungsplan 2030+

Als erstes bietet es sich an, die Maßnahmen umzusetzen, die der Gesamtpriorität I mit kurzfristigem Umsetzungshorizont zu geordnet sind. Damit werden am schnellsten die größten Wirkungen erzielt. Weiterhin sind die Maßnahmen mit einer Gesamtpriorität III und mit einem kurzfristigen Umsetzungshorizont als sogenannte „Quickwins“ zu bezeichnen. Für diese Maßnahmen fallen überwiegend Kosten für Abstimmungsaufwand und Zuarbeiten an, aber keine Investitionskosten. Bei diesen Maßnahmen bilden Kosten kaum eine Barriere für deren Umsetzung. Weiterhin sind diese Maßnahmen innerhalb von drei Jahren realisierbar. Demnach können mit den Quickwins kleine Erfolge mit überschaubarem Aufwand erzielt werden.

Für die weitere Maßnahmenumsetzung muss entschieden werden, worauf mehr Wert gelegt wird, zum Beispiel Gesamtpriorität I oder schnelle Erfolge (kurzfristig umzusetzen). Grundsätzlich sollten die Planungen für mittelfristige und langfristige Maßnahmen frühzeitig beginnen, weil diese Maßnahmen einen gewissen Planungsvorlauf haben.

Außerdem sollte beachtet werden, dass gerade Schallschutzwände und -wälle insbesondere mit der Luftreinhalteplanung abzustimmen sind.

### Weitere Handlungsempfehlungen

Parallel zur Umsetzung des Mobilitätsplans wird empfohlen, sogenannte „ruhige Gebiete“ auszuweisen. Einheitliche Kriterien zur Festlegung solcher Gebiete bestehen nicht. Das sind Entscheidungen der jeweiligen Kommune. Die betreffenden Gebiete sollen langfristig vor einer Zunahme von Lärm geschützt werden und sollen in dieser Form in den kommunalen Planungen (Flächennutzungsplan, Bebauungspläne) verankert werden.

Im Rahmen eines Kommunalen Mobilitätsmanagements tritt die Stadt Eberswalde als handelnder Akteur auf. Die hier vorgeschlagenen Ansätze liegen in ihrem Verantwortungsbereich. Sie greifen die in der Bürgerbefragung erkennbar gewordene Bereitschaft der Bevölkerung auf, verstärkt das Fahrrad oder Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (Elektromobilität) nutzen zu wollen und unter bestimmten Voraussetzungen auf neue Mobilitätsformen wie Car-, Bike- und Ridesharing umzusteigen.

Beim betrieblichen Mobilitätsmanagement liegt die Initiative bei Arbeitgebern oder Arbeitnehmern, ggf. in Kooperation mit weiteren Partnern wie der Stadt Eberswalde oder Mobilitätsanbietern. Die Aktivitäten können sich auf die Pendlerwege der Mitarbeitenden, Änderungen der Arbeitsbedingungen bzw. Arbeitsorganisation, die Organisation und Abwicklung von Dienstfahrten, Dienstreisen und Besucherverkehr sowie auf die Wirtschaftsverkehre im Unternehmen (Warentransporte, Boten und Lieferdienste usw.) beziehen. Viele der konkret vorgeschlagene

nen Maßnahmen greifen die Ergebnisse einer Mitarbeiter- und Managementbefragung in Eberswalder Betrieben und der öffentlichen Verwaltung auf. Sie beziehen sich insbesondere auf mehr und bessere Informationen zu Alternativen der Pkw-Nutzung, Angebote für Pendlernetzwerke, Angebotsverbesserungen beim öffentlichen Personennahverkehr (auch Tarif) sowie die Förderung der Fahrradnutzung für Pendler- und innerörtliche Dienstwege. Als großem Arbeitgeber kommt der Stadt Eberswalde beim betrieblichen Mobilitätsmanagement eine besondere Funktion als Vorbild und Initiator von „Leuchtturmprojekten“ zu.

Mit den aufgezeigten Maßnahmen sind die Ziele, die der Mobilitätsplan 2030+ definiert, erreichbar. Damit wird dem Leitbild entsprochen. Die modellhaften Berechnungen unterlegen diese Aussage. Die Beschreibungen dazu finden sich in den Textfassungen der einzelnen Bausteine.

Die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätsplans ist kontinuierlich zu prüfen. Dazu steht mit dem Evaluationstool das passende Werkzeug zur Verfügung. Die Prüfung bezieht sich auf der einen Seite auf die Umsetzung und Wirkung der Maßnahmen. Auf der anderen Seite sind auch die Rahmenbedingungen, vor deren Hintergrund die Maßnahmen konzipiert wurden und gelten sollen, zu hinterfragen. Falls erforderlich, sind die vorliegenden Unterlagen fortzuschreiben. Das erfolgt vor dem Hintergrund der Zielstellungen und des Leitbildes des Mobilitätsplans 2030+.

Anlage

## Anlage

Die Zusammenfassung der Stellungnahmen aus der Offenlegung des Entwurfs des Mobilitätsplans (Synopsis) ist auf den folgenden Seiten als Anlage des Rahmenplanes zu finden.

**Stadt Eberswalde, „Mobil in Eberswalde“ – Mobilitätsplan 2030+ - Entwurf**

**Handlungsbedarf – Abkürzungsverzeichnis:**

<b>A</b>	=	Anregungen/Hinweise werden übernommen
<b>H</b>	=	Handlungsbedarf außerhalb des Mobilitätsplanes 2030+
<b>K</b>	=	Keine Änderung erforderlich
<b>N</b>	=	Nicht übernehmen, da andere Belange überwiegen
<b>S</b>	=	Sonstiges
<b>W</b>	=	Weiterführende Untersuchungen/Planungen erforderlich

**Abkürzungen der Bausteine:**

<b>LAP</b>	=	Lärmaktionsplan
<b>LRP</b>	=	Luftreinhalteplan
<b>VEP</b>	=	Verkehrsentwicklungsplan

## Mobilitätsplan der Stadt Eberswalde 2030+

Ifd. Nummer	Fragen/Anregungen	Antwort/Stellungnahme	Handlungsempfehlung	Handlungsbedarf
1	<p>VEP</p> <p>Wunsch nach einer ambitionierten Zielsetzung beim Modal Split, die den Anforderungen des Pariser Klimaschutzabkommens gerecht wird (flankiert durch konkrete Maßnahmen, die die Zielerreichung garantieren)</p>	<p>Die künftige Verkehrsnachfrage und der Modal Split des Personenverkehrs wurde unter Anwendung des Verkehrsmodells berechnet. In den Berechnungen wurden drei Fälle betrachtet, die unterschiedliche Infrastrukturmaßnahmen berücksichtigen und im Ergebnis u. a. die Wirkungen auf den Modal Split ausweisen. Insofern wird im VEP 2030+ für Eberswalde der künftige Modal Split nicht als Ziel gesetzt, sondern aufgezeigt, wo bei Umsetzung der Maßnahmen (im Sinne einer wenn-dann-Aussage) die Entwicklung hingeht.</p> <p>Die Modellrechnungen des VEP 2030+ zeigen, dass bei Umsetzung Maßnahmen entsprechend des Prognoseplanfalls 2 im Binnenverkehr eine Modal-Split-Verschiebung zugunsten des Umweltverbundes um plus 4 Prozent erreicht werden kann, das heißt von 55 Prozent Anteil in der Analyse auf 59 Prozent. Darüber hinaus können die Bürgerinnen und Bürger von Eberswalde mit ihrem alltäglichen Mobilitätsverhalten selbst einen großen Beitrag zur weiteren Stärkung des Umweltverbundes leisten. Der VEP 2030+ sieht dazu flankierende Maßnahmen vor, die nicht Gegenstand der Modellrechnung waren, zum Beispiel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 32 - internetbasiertes Informationsangebot für Mobilität</li> <li>➤ 33 - Kampagnen und Informationsmaterialien</li> <li>➤ 34 - Verkehrsschau</li> <li>➤ 35 - betriebliches Mobilitätsmanagement</li> </ul>	<p>Für den Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans ergibt sich kein Änderungsbedarf.</p>	K

Ifd. Nummer	Fragen/Anregungen	Antwort/Stellungnahme	Handlungsempfehlung	Handlungsbedarf
2	<p>VEP</p> <p>Eine Entkopplung der Maßnahme 1 (Fußgängerzone Friedrich-Ebert-Straße Ost) von der Fertigstellung der B167n. Eine Ausweichroute ist mit der bestehenden B167 gut ausgebaut vorhanden.</p>	<p>Die bestehende Ortsdurchfahrt der B167 im Innenstadtbereich von Eberswalde wurde hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit, Verbindungsqualität und Ortsverträglichkeit als Schwachstelle identifiziert. Auf der bestehenden B167 ist unter den gegenwärtigen Bedingungen eine weitere Zunahme der Verkehrsbelastungen, unter den Gesichtspunkten Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit, verkehrsplanerisch nicht sinnvoll. Mit Realisierung des ersten Bauabschnitts der Ortsumgehung B167n wird eine Entlastung des Straßenzuges Eberswalder Straße – Heegermühler Straße – Eisenbahnstraße – Breite Straße eintreten, die folgende positive Aspekte mit sich bringt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Funktionsentflechtung auf der innerstädtischen West-Ost-Verbindung</li> <li>➤ Bündelung und Verlagerung des überregionalen Verkehrs auf dafür ausgelegten Trassen außerhalb der Stadt</li> <li>➤ Stärkung der Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion im Stadtgebiet</li> <li>➤ Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Reduktion der Verkehrsbelastung</li> <li>➤ Freiwerdende Kapazitäten für Realisierung Fußgängerzone Friedrich-Ebert-Straße (Ost)</li> <li>➤ Freiwerdende Kapazitäten für Umgestaltung Eisenbahnstraße</li> </ul>	<p>Eine Entkopplung der Maßnahme 1 (Fußgängerzone Friedrich-Ebert-Straße Ost) von der Fertigstellung der B167n ist nicht zu empfehlen. Der der VEP 2030+ empfiehlt eine zeitliche Staffelung:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fertigstellung des ersten Bauabschnitts der BVWP-Maßnahme Ortsumgehung B167 OU Finowfurt und OU Eberswalde</li> <li>2. Umsetzung der VEP 2030+ Maßnahme „1 - Fußgängerzone in der Friedrich-Ebert-Straße (Ost)“</li> </ol> <p>Für den Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans ergibt sich kein Änderungsbedarf.</p> <p>Wird eine frühere Umsetzung der Maßnahme 1 weiterhin forciert, ist aus gutachterlicher Sicht, eine detailliertere Verkehrstechnische Untersuchung der umliegenden Knotenpunkte und Streckenabschnitte zwingend zu empfehlen.</p>	H
3	<p>VEP</p> <p>Neubaubereiche erst ausweisen, wenn eine gute ÖPNV-Anbindung gewährleistet ist.</p>	<p>Eine gute ÖPNV-Anbindung ist ein Standortfaktor für bestehende Regionen und Entwicklungsgebiete. Aus dem Grund sollte über die Anbindung und Erschließung von Neubaubereichen mit öffentlichen Verkehrsmitteln bereits konzeptio-</p>	<p>Der Hinweis wird in den Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen.</p>	A

Ifd. Nummer	Fragen/Anregungen	Antwort/Stellungnahme	Handlungsempfehlung	Handlungsbedarf
		<p>nell nachgedacht und entsprechende Festlegungen in den Rahmenplanungen des öffentlichen Verkehrs getroffen werden, wenn diese Gebiete in Planung sind.</p>		
4	<p>VEP</p> <p>Zug-Haltepunkte am Zoo und Martin-Gropius-Krankenhaus einrichten</p>	<p>Zusätzliche Zughalte liegen in der Planungshoheit von Bund, Land bzw. VBB.</p> <p>Der Zughaltepunkt am Martin-Gropius-Krankenhaus ist in den Planungen von Seiten des Landes enthalten (Haltepunkt Eberswalde Nord). Im VEP wird auf diesen Haltepunkt im Rahmen der Verknüpfung mit dem städtischen ÖPNV Bezug genommen.</p> <p>Ein Zughalt am Zoo wurde diskutiert und in der Vergangenheit auch bereits hinsichtlich einer Machbarkeit untersucht. Im Ergebnis zeigte sich, dass ein Halt am Zoo aus technischen Gründen nicht eingerichtet werden kann. Für die Verbesserung der Anbindung des Zoos wurde im Konzept die Taktverdichtung der Bus-Linie 865 vorgeschlagen.</p> <p>Mit der Umsetzung der Maßnahme „RadBrückenSchlag“ (Maßnahmenvorschlag 7) wird die direkte Anbindung vom Zoo zum Bahnhof (Fußläufig oder mit dem Rad) deutlich verbessert und damit eine umweltverträgliche Erreichbarkeit geschaffen.</p>	<p>Für den Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans ergibt sich kein Änderungsbedarf.</p>	K

Ifd. Nummer	Fragen/Anregungen	Antwort/Stellungnahme	Handlungsempfehlung	Handlungsbedarf
5	<p>VEP, LAP, LRP</p> <p>eine „grüne“ Schallschutzwand am Markt</p>	<p>Auch unter Berücksichtigung von Lärm- und Luftreinhalteaspekten, ist eine Lärmschutzwand aus städtebaulicher Sicht nicht zu empfehlen. Zur Funktionalität eines Marktplatzes (in offener Platzgestaltung) gehört es unter anderem verschiedene Nutzungsansprüche („Bespielbarkeit des Platzes“) zu erfüllen, ohne den freien Zugang einzuschränken.</p> <p>Mit der Umsetzung der Maßnahme 1 „Fußgängerzone Friedrich-Ebert-Straße Ost“, wird eine Lärmreduzierung für diesen Bereich prognostiziert.</p>	<p>Für den Entwurf des Mobilitätsplanes ergibt sich kein Änderungsbedarf.</p>	K
6	<p>VEP</p> <p>Unseres Erachtens stellen die durch die PTV GROUP und die Stadt Eberswalde erarbeiteten Unterlagen eine sehr gründliche/umfassende Analyse und einen sehr maßnahmenbezogenen Handlungsrahmen dar.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>		K
7	<p>VEP</p> <p>Sehr gut und transparent sind die bisherigen Beteiligungsprozesse sowie die Öffentlichkeitsarbeit dargestellt.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>		K
8	<p>VEP</p> <p>Der Hinweis auf Seite 119 ("RISIKEN") verdeutlicht ganz besonders die Abhängigkeit der Stadt vom Handeln anderer Behörden. Es bleibt zu hoffen, dass die zuständigen Landes- und Kreisbehörden zielgerichtet an der Umsetzung des Mobilitätsplans mitwirken und der Realisierung der Ortsumgehung eine hohe Priorität eingeräumt wird.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>		K

Ifd. Nummer	Fragen/Anregungen	Antwort/Stellungnahme	Handlungsempfehlung	Handlungsbedarf
9	<p>VEP</p> <p>Auf Seite 63 wird vorgeschlagen: „..., dass an dem bereits integrierten Instrumentarium 'Runder Tisch Geh-Radwegsanierung' auch zukünftig festgehalten werden sollte, um auch bestehende Problemstellen beseitigen zu können.“</p> <p>Diesen Vorschlag unterstützen wir ausdrücklich und schlagen vor, in einem weiteren Anhang eine Auswahl bereits realisierter Maßnahmen und deren Effekte hinsichtlich der Verbesserung der Mobilität zu veröffentlichen. Zugleich sollten die Festlegungen des Runden Tisches zu den Planungen ab 2021 veröffentlicht werden.</p>	<p>Die VEP 2030+ Maßnahme „37 - Monitoring und Evaluation“ sieht vor, regelmäßig Kennwerte zu erheben sowie einer sach- und fachgerechten Bewertung zu unterziehen.</p>	<p>Für den Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans ergibt sich kein Änderungsbedarf.</p>	H
10	<p>VEP</p> <p>Auf Seite 73 ist mit der Formulierung: „..., dass im westlichen Teil der Kantstraße kein Gehweg vorhanden ist...“ wird die Situation nicht exakt dargestellt. Gehwege fehlen zwischen Bergerstraße und Blumenwerder Str. bzw. Grabowstr. und Wilhelmstr. jeweils auf einer Seite der Kantstraße. Die vorhandenen Gehwege sind nicht standardgerecht und in einem sehr schlechten Zustand.</p>	<p>Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die VEP 2030+ Maßnahme „2 - Verbessern der Gehwegesituation“ umfasst ein gesamtes Maßnahmenbündel, aus dem einzelne Vorhaben straßenabschnittsbezogen herausgelöst, geplant und realisiert werden. Im Zuge des Planungsprozesses erfolgt dann die Konkretisierung des Bedarfs und der abschnittsbezogen erforderlichen Maßnahmen.</p>	<p>Der Hinweis wird im Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen.</p>	A

Ifd. Nummer	Fragen/Anregungen	Antwort/Stellungnahme	Handlungsempfehlung	Handlungsbedarf
11	<p>VEP</p> <p>Die Anlage 8.2 listet durchschnittliche Kosten für die 37 Steckbrief-Maßnahmen auf. Für die Maßnahme 2 (Gehwege) werden nur Kostenansätze für Signaltechnik/-steuerung jedoch keine zu erwartenden Kosten für den Bau (Abbruch und Neubau) von standardgerechten Gehwegen aufgelistet. Dies ist nicht verständlich.</p>	zur Kenntnis genommen	Der Hinweis wird in den Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen.	A
12	<p>VEP</p> <p>Vorschlag: Barnimhöhe als eine Spielstraße</p> <p>Die Straße hat aufgrund ihrer Lage keinen "Durchgangsverkehr", hier fahren eigentlich lediglich die Anwohner und ihre Besucher lang. Zudem gibt es in dieser Siedlung viele Kinder, die auch gern miteinander spielen und die Straße zum Fahrradfahren etc. nutzen, wofür sie sich auch bestens anbietet. Aufgrund dieser Tatsachen ist es für mich mehr als sinnvoll, hier nicht Tempo 30 vorzuschreiben (denn auch mit kontinuierlich 30 km/h hier durchzufahren wäre an einigen Stellen zu schnell), sondern aus der Straße eine Spielstraße zu machen.</p>	<p>Die Barnimhöhe ist derzeit als Wohn- bzw. Anliegerstraße mit Tempo 30 ausgewiesen, wodurch sich eine maximale Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 ergibt.</p> <p>Die alleinige Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs ist keine Garantie für die Einhaltung des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus (vgl. derzeitige Regelungen). Die Nutzung der Barnimhöhe ist alleinig den Anwohnern vorbehalten (Durchgangsverkehre existieren nicht).</p>	Für den Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans ergibt sich kein Änderungsbedarf.	K
13	<p>VEP</p> <p>Einrichtung eines Haltepunktes "Zoo Eberswalde" für die RB24</p> <p>Das kürzlich vorgestellte Mobilitätskonzept befasst sich u.a. mit einer besseren Erreichbarkeit der am häufigsten besuchten Eberswalder Attraktion. Der daraus resultierende Vorschlag zur Einrichtung von Parkgebühren für den privaten MIV wirkt zwanghaft und symbolisch, da es das eigentliche „Problem“ nicht löst, sondern neue schafft. Auch der Vorschlag zur Taktverdichtung</p>	<p>Zusätzliche Zughalte liegen in der Planungshoheit von Bund, Land bzw. VBB.</p> <p>Ein Zughalt am Zoo wurde diskutiert und in der Vergangenheit auch bereits hinsichtlich einer Machbarkeit untersucht. Im Ergebnis zeigte sich, dass ein Halt am Zoo aus technischen Gründen nicht eingerichtet werden kann. Für die Verbesserung der Anbindung des Zoos wurde im Konzept die Taktverdichtung der Bus-Linie 865 vorgeschlagen.</p> <p>Mit der Umsetzung der Maßnahme „RadBrückenSchlag“ (Maßnahmenvorschlag 7) wird die</p>	Der Hinweis zur Abwägung eines Haltepunktes Zoo wird in den Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen.	A

Ifd. Nummer	Fragen/Anregungen	Antwort/Stellungnahme	Handlungsempfehlung	Handlungsbedarf
	<p>der Buslinie 865, welche zwar zu begrüßen wäre, wird für Besucher des Zoos keinen großen Nutzen bringen, da das bisherige Angebot bereits auf den SPNV abgestimmt ist und einen Umstieg ermöglicht. Außerdem entstehen dem Kreis als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV zusätzliche Kosten. Dem gegenüber steht mein Vorschlag zur Errichtung einer Bahnstation, die eine direkte Erreichbarkeit für Besucher aus Berlin ermöglicht, wodurch An- und Abreisefahrzeiten mit dem ÖV deutlich verkürzt werden, was zusammen mit einer umstiegsfreien Verbindung stärkere Effekte als Parkraumbewirtschaftung und Taktverbindung erzeugt. Da der Aufgabenträger für den SPNV das Land Brandenburg (durch VBB) ist, können Kosten langfristig gespart werden. Realistisch scheint ehrlicherweise trotzdem eine anfängliche Finanzierungsunterstützung durch die Stadt, z.B. beim Bau der Infrastruktur. Unter Einbindung des vorhandenen Bahnübergangs kann kostengünstig ein Haltepunkt in Seitenlage eingerichtet werden.</p>	<p>direkte Anbindung vom Zoo zum Bahnhof (Fußläufig oder mit dem Rad) deutlich verbessert und damit eine umweltverträgliche Erreichbarkeit geschaffen.</p>		
14	<p>VEP</p> <p>Das Konzept suggeriert auf den Seiten 43/44 Vollständigkeit, welche allerdings nicht gegeben ist. Dieser Punkt ist zugegebenermaßen weniger relevant für das Gesamtkonzept.</p>	<p>Die fehlende SPNV – Anbindung der Linie RB 62 wird aufgenommen und die Bedienzeiten des RE3 am Wochenende angepasst.</p>	<p>Der Hinweis wird in den Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen.</p>	A
15	<p>VEP</p> <p>All die guten Ideen, Vorschläge oder auch Visionen, die ein solches Werk beinhaltet, sind nur dann nachhaltig, wenn die Umsetzung nicht nur angestrebt wird, sondern auch in höchster Qualität umgesetzt wird.</p>	<p>Die VEP 2030+ Maßnahme „37 - Monitoring und Evaluation“ sieht vor regelmäßig den Umsetzungsstand der Maßnahmen zu bewerten sowie mit den Zielvorgaben und aktuellen Erfordernissen abzugleichen.</p>	<p>Für den Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans ergibt sich kein Änderungsbedarf.</p>	H

Ifd. Nummer	Fragen/Anregungen	Antwort/Stellungnahme	Handlungsempfehlung	Handlungsbedarf
16	<p>VEP</p> <p>Ich bin oft mit dem Fahrrad und Anhänger unterwegs und da ich hinter dem Bahnhof im Westend wohne, möchte ich mich für eine direkte barrierefreie Anbindung für den nicht motorisierten Verkehr von den Gleisen bzw. der Unterführung zum Westend und in Richtung Finowkanal einsetzen. Eine solche Anbindung an den Bahnhof würde m.E. das Westend aufwerten.</p>	<p>Dieser Vorschlag ist in dem Maßnahmebündel „7 - Einrichten von weiteren neuen Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen“ beinhaltet, welcher als Einzelvorhaben konkretisiert, geplant und umgesetzt wird.</p>	<p>Für den Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans ergibt sich kein Änderungsbedarf.</p>	K
17	<p>VEP</p> <p>Eine direkte Verbindung vom Bahnhof zum Krankenhaus bzw. Zoo in Form einer Fußgänger- und Fahrradfahrerbrücke halte ich ebenfalls für sinnvoll.</p>	<p>Dieser Vorschlag ist in dem Maßnahmebündel „7 - Einrichten von weiteren neuen Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen“ beinhaltet, welcher als Einzelvorhaben konkretisiert, geplant und umgesetzt wird.</p>	<p>Für den Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans ergibt sich kein Änderungsbedarf.</p>	K

Ifd. Nummer	Fragen/Anregungen	Antwort/Stellungnahme	Handlungsempfehlung	Handlungsbedarf
18	<p>(VEP)*Die Heinrich-Heine-Straße und die Lesingstraße sind Hauptsammelstraßen und laut aktuellem Verkehrsentwicklungsplan zu einer kleinen Umfahrung des Stadtzentrums erklärt worden. Angesichts des täglich zunehmenden Berufsverkehrs und immer zunehmendem Umleitungsverkehr, kommend aus Richtung Süden und Osten und gegenseitig aus Richtung Westen der Stadt und umliegenden Städten und Dörfern, ist es für uns Anwohner der Heinrich-Heine-Straße und Am Kesselberg nicht mehr nur eine kleine Umfahrung mit entsprechend steigender Lärm- und CO<sub>2</sub>-Emission.</p> <p>Auf der Heinrich-Heine-Straße/Ecke Paschenberg ist eine beidseitig schwer einsehbare Kurve mit Unfallpotential, in der Georg-Herwegh-Straße ist eine Kindertagesstätte wie in der Pfeilstraße, also auch hierliegen besondere örtliche Verhältnisse vor. Die Erzieher kommen mir den Kindern nur sicher über die Straße, wenn Kraftfahrer freiwillig anhalten.</p> <p>Diese Tatsachen, zur besseren Sicherheit und zur Lärminderung, auch auf „kleinen“ Umfahrungs- oder Umleitungsstraßen, sollte im Verkehrsentwicklungsplan eine Überlegung wert sein, eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h anzudenken, besser noch vorzunehmen. Selbst „mit der geringeren Fahrgeschwindigkeit kann auch eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht werden“ (Zitat aus Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung Blatt Nr. 44 – Mobil in Eberswalde).</p> <p>Warum hat die Stadt Eberswalde eine Geschwindigkeitsreduzierung hier nicht angedacht?</p>	<p>Die verkehrlichen Verhältnisse in dem betreffenden Bereich und die künftig zu erwartende Entwicklung wurden überprüft. Im Rahmen der Prognose der Verkehrsnachfrage und der zu erwartenden Streckenbelegungen sind bis zum Jahr 2030 rückläufige Belastungen zu erwarten. Die Situation der Querungsbedingungen kann im Rahmen des Maßnahmenvorschlages 3 „Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger“ aufgegriffen werden. Zudem greift hier der Maßnahmenvorschlag 22 „Einhalten zulässiger Höchstgeschwindigkeiten“, mit dem die Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und Minderung von Lärm verbunden ist.</p>	<p>Für den Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans ergibt sich kein Änderungsbedarf.</p> <p>Hinsichtlich der anvisierten Maßnahmenumsetzung ist die Situation vor Ort im Detail zu prüfen.</p>	H

# „Mobil in Eberswalde“ Mobilitätsplan 2030+

Baustein: Verkehrsentwicklungsplan



# Dokumentinformationen

---

Titel	Mobil in Eberswalde – Mobilitätsplan 2030+ Baustein: Verkehrsentwicklungsplan
Auftraggeber	Stadt Eberswalde Breite Straße 41 – 44 16225 Eberswalde
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH Cunnersdorfer Str. 25 01189 Dresden
in Kooperation mit	Lohmeyer GmbH Niederlassung Dresden Mohrenstraße 14 01445 Radebeul  EBP Deutschland GmbH Am Hamburger Bahnhof 4 10557 Berlin
Herausgabe	20.10.2020
Dokument	VEP2030+ Lesefassung
Hinweis zur Lesbarkeit:	Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

---

## Inhalt

1	Aufgabenstellung – Das ist die Motivation für einen neuen Verkehrsentwicklungsplan _____	10
2	Planwerke – Das wird im VEP 2030+ berücksichtigt _____	12
2.1	Plandokumente _____	12
2.2	Verkehrsentwicklungsplan 2008 _____	15
3	Beteiligungsprozess – So wurde mitgemacht _____	17
3.1	Erster Workshop – Ein visionäres Bild „Mobilität in Eberswalde 2030+“ _____	17
3.2	Zweiter Workshop – Wo drückt der Schuh _____	19
3.3	Dritter Workshop – Maßnahmen für den Mobilitätsplan 2030+ _____	19
3.4	Vierter Workshop – Mobil in Eberswalde – sauber & leise _____	20
3.5	Fünfter Workshop – Vorstellung der Ergebnisse _____	21
3.6	Website „Mobil in Eberswalde“ _____	21
4	Bestandsanalyse – So sieht es derzeit aus _____	23
4.1	Planungsraum _____	23
4.1.1	Zentralörtliche Gliederung _____	23
4.1.2	Raumstruktur _____	24
4.1.3	Verkehrliche Verflechtungen _____	28
4.2	Verkehrsangebot _____	29
4.2.1	Fußverkehr _____	30
4.2.2	Radverkehr _____	30
4.2.3	ÖPNV _____	32
4.2.4	Straßenverkehr _____	38
4.2.5	Ruhender Verkehr _____	43
4.3	Verkehrsnachfrage _____	46
4.4	Stärken-Schwächen-Analyse _____	51
4.4.1	Ergebnisse der Ortsbegehung _____	51
4.4.2	Ergebnisse der Workshops / Internetbefragung _____	61
4.4.3	Zusammenfassung _____	67
5	Leitbild, Ziele, Maßnahmen – Das will Eberswalde in 2030+ _____	69

5.1	Leitbild VEP 2030+ _____	69
5.2	Ziele VEP 2030+ _____	70
5.3	Indisponible Maßnahmen _____	70
5.3.1	Maßnahmen aus anderen Planwerken / Zielkonzept 2025 _____	70
5.3.2	Maßnahmen aus dem VEP 2008 _____	71
5.4	Maßnahmen aus Ortsbegehung und Bürgerbeteiligung _____	71
5.5	Neue Maßnahmen des VEP 2030+ _____	72
5.5.1	Schlüsselmaßnahmen _____	74
6	Verkehrsprognose 2030+ _____	84
6.1	Künftige Verkehrsnachfrage _____	84
6.1.1	Prognose-Nullfall _____	85
6.1.2	Prognose-Planfall 1 _____	89
6.1.3	Prognose-Planfall 2 _____	92
6.1.4	Zusammenfassung der Berechnungen der Planfälle _____	95
6.2	Maßnahmenbewertung _____	97
6.2.1	Qualitative Bewertung _____	97
6.2.2	Quantitative Bewertung _____	98
6.3	Straßennetzkonzeption 2030+ _____	105
7	Handlungskonzept VEP 2030+ – Das nimmt Eberswalde mit _____	109
7.1	Maßnahmenpriorisierung _____	109
7.2	Umsetzungspakete _____	111
	Literatur _____	113
	Anlagen _____	115

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohnerverteilung nach Stadtbezirken (Stand 31.12.2017)	25
Tabelle 2:	Anzahl betreuter Kinder, Schüler und Studenten (Quelle: [9] und [10])	27
Tabelle 3:	Linien des SPNV in Eberswalde Hauptbahnhof, Fahrplanstand Juni 2019	33
Tabelle 4:	regionale Buslinien in Eberswalde, Fahrplanstand Mai 2019	34
Tabelle 5:	Stadtbuslinien in Eberswalde, Fahrplanstand Mai 2019	35
Tabelle 6:	Verkehrswegekategorien	40
Tabelle 7:	Straßennetzklassifizierung	40
Tabelle 8:	Auslastung Stellplatzsammelanlagen	45
Tabelle 9:	Modal Split – Ist-Zustand	51
Tabelle 10:	Maßnahmennummer und Titel	73
Tabelle 11:	Modal Split – Prognose-Nullfall	86
Tabelle 12:	Modal Split – Prognose-Planfall 1	90
Tabelle 13:	Modal Split – Prognose-Planfall 2	93
Tabelle 14:	Modal Split – Zusammenfassung der Berechnungsfälle	96
Tabelle 15:	Modal Split – Vergleich zum Ist-Zustand	96
Tabelle 16:	Modal Split – relative Veränderungen der Modal Split- Anteile der Verkehrsarten	96
Tabelle 17:	Zielsystem und Wirkungsbereiche der quantitativen Bewertung	99
Tabelle 18:	Bewertungspunkte quantitative Bewertung	101
Tabelle 19:	Umsetzungspakete	111

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schaubild zur integrierten Planung – Abhängigkeit der einzelnen Bausteine _____	11
Abbildung 2: 1. Workshop - Mobilitätscheck _____	18
Abbildung 3: 1. Workshop – Ihre Vision _____	18
Abbildung 4: 2. Workshop – Wo drückt der Schuh? _____	19
Abbildung 5: 3. Workshop – Maßnahmen für den Mobilitätsplan 2030+ _____	20
Abbildung 6: 4. Workshop – Sauber & leise _____	20
Abbildung 7: 5. Workshop – Abschlusspräsentation (Quelle Ulrich Wessollek) _____	21
Abbildung 8: Website _____	22
Abbildung 9: Altersstruktur in Eberswalde _____	25
Abbildung 10: Beschäftigtenanteil in Wirtschaftszweigen _____	26
Abbildung 11: SV-pflichtige Beschäftigte in Eberswalde _____	27
Abbildung 12: Pendlerbeziehungen von Eberswalde (Ein- und Auspendler, BfA Stand. 30.06.2017) _____	28
Abbildung 13: Bestand – Radverkehrsangebot _____	31
Abbildung 14: Liniennetz Stadtverkehr Eberswalde (Stand: Dezember 2018) _____	36
Abbildung 15: ÖPNV-Erreichbarkeit Zentraler Versorgungsbereiche _____	37
Abbildung 16: Straßennetz – funktionale Gliederung Bestand _____	39
Abbildung 17: Straßennetzklassifizierung Bestand _____	41
Abbildung 18: Pkw-Erreichbarkeit Zentraler Versorgungsbereiche _____	42
Abbildung 19: Carsharing-Standorte [14] _____	43
Abbildung 20: Parkraumbewirtschaftung (Stand 2015, aktueller Stand 2020 Wegfall Nr. 6 sowie Parken in der Blumenstraße) _____	44
Abbildung 21: Parksituation Eisenbahnstraße _____	45
Abbildung 22: P + R am Bahnhof I _____	45
Abbildung 23: Berechnungsfälle des Verkehrsentwicklungsplans _____	47
Abbildung 24: Kraftfahrzeuge je 24 Stunden inkl. Lkw, Motorräder und Busse – Ist-Zustand _____	49
Abbildung 25: Fahrgäste an einem mittleren Werktag in der Schulzeit – Ist-Zustand _____	50
Abbildung 26: Fußgängerzone Marktplatz _____	53

Abbildung 27: Gehweg entlang der Schwärze _____	53
Abbildung 28: Querungen entlang und über die Eisenbahnstraße _____	53
Abbildung 29: Friedrich-Ebert-Straße von Bürgern gewünschte Querung _____	53
Abbildung 30: Gehweg Lichterfelder Straße _____	53
Abbildung 31: Gehweg Boldtstraße _____	53
Abbildung 32: Geh- und Radweg Eisenbahnstraße/ Bergerstraße _____	54
Abbildung 33: Geh- und Radweg Finowkanal Drahthammer Schleuse _____	54
Abbildung 34: Radroutenbeschilderung Kupferhammerweg _____	54
Abbildung 35: Aufpflasterung in Eberswalder Straße _____	54
Abbildung 36: Radweg Heegermühler Straße _____	56
Abbildung 37: Saarstraße _____	56
Abbildung 38: Geh- und Radweg Finowkanal Übergang Lichterfelder Straße _____	56
Abbildung 39: Fahrradfurt an abbiegender Hauptstraße Frankfurter Allee _____	56
Abbildung 40: Rudolf-Breitscheid-Straße _____	59
Abbildung 41: Nordend _____	59
Abbildung 42: Eisenbahnstraße _____	59
Abbildung 43: Knotenpunkt Eisenbahnstraße/ Bahnhofsring _____	59
Abbildung 44: Saarstraße _____	59
Abbildung 45: Naumannstraße _____	59
Abbildung 46: Schicklerstraße mit Blick auf Parkhaus Kreisverwaltung _____	61
Abbildung 47: Ladestation am Zoo _____	61
Abbildung 48: P+R Anlage am Bahnhof _____	61
Abbildung 49: Radabstellanlagen am Markt _____	61
Abbildung 50: Radabstellanlagen am Bahnhof _____	61
Abbildung 51: Radabstellsituation unterhalb des Wald Campus _____	61
Abbildung 52: Leitbild Mobilitätsplan 2030+ _____	69
Abbildung 53: Maßnahmenkarte _____	74
Abbildung 54: Visualisierung Fußgängerzone (Ost) _____	75
Abbildung 55: Verortung Fußgängerzone (Ost) _____	75
Abbildung 56: Übersichtsplan Südroute _____	77
Abbildung 57: Verortung markierungs- und bautechnischer Maßnahmen der Südroute _____	78

Abbildung 58: Visualisierung Bereich Zoo _____	79
Abbildung 59: Visualisierung Bereich Zoo _____	79
Abbildung 60: Mobilitätspunkt _____	82
Abbildung 61: Kraftfahrzeuge je 24 Stunden inkl. Lkw, Motorräder und Busse – Prognose-Nullfall _____	87
Abbildung 62: Differenz der Kfz-Verkehrsbelastungen Prognose-Nullfall – Ist- Zustand _____	88
Abbildung 63: Differenz der ÖV-Belegungen Prognose-Nullfall – Ist-Zustand _____	89
Abbildung 64: Differenz der Kfz-Verkehrsbelastungen Prognose-Planfall 1 – Prognose-Nullfall _____	91
Abbildung 65: Differenz der ÖV-Belegungen Prognose-Planfall 1 – Prognose-Nullfall _	92
Abbildung 66: Differenz der Kfz-Verkehrsbelastungen Prognose-Planfall 2 – Prognose-Nullfall _____	94
Abbildung 67: Differenz der ÖV-Belegungen Prognose-Planfall 2 – Prognose-Nullfall _	95
Abbildung 68: Bewertungsverfahren _____	98
Abbildung 69: Transformation _____	100
Abbildung 70: Wirkungsprofil – Prognose-Nullfall _____	102
Abbildung 71: Wirkungsprofil – Prognose-Planfall 1 _____	103
Abbildung 72: Wirkungsprofil – Prognose-Planfall 2 _____	104
Abbildung 73: Straßennetz – funktionale Gliederung Zielnetz Prognose 2030+ _____	106
Abbildung 74: Straßennetzklassifizierung Zielnetz Prognose 2030+ _____	107

## Abkürzungsverzeichnis

BVWP	Bundesverkehrswegeplan
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FLSA	Fußgängerlichtsignalanlage
Kfz	Kraftfahrzeug
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion
LNVP	Landesnahverkehrsplan
LSA	Lichtsignalanlage
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OU	Ortsumgehung
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
RNK	Radnutzungskonzept
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZOB	zentraler Omnibusbahnhof
ZVB	zentraler Versorgungsbereich

## 1 Aufgabenstellung – Das ist die Motivation für einen neuen Verkehrsentwicklungsplan

Seit dem Jahr 2008 ist der integrierte Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2008) gültig. Die diesem Planwerk zugrundeliegenden Rahmenbedingungen und Annahmen sind in der Zwischenzeit überholt. Das begründet sich durch Entwicklungen, die von der Stadt Eberswalde selbst sowie von übergeordneten Entwicklungen geprägt sind. Beispielhaft werden genannt:

- Entscheidungen der Stadt Eberswalde zur Verkehrsentwicklung oder zu Maßnahmen, welche die Verkehrsentwicklung beeinflussen (Stichworte: Ortsumgehung (OU) B167n, Stärkung umweltfreundlicher Mobilitätsformen)
- Entscheidungen und Entwicklungen von parallelen und/oder übergeordneten Bereichen und Institutionen, mit Einfluss auf die verkehrliche Entwicklung der Stadt Eberswalde; insbesondere die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans, der Eberswalde als „Stadt in der 2. Reihe“ eine besondere Aufgabe im Hinblick auf die Entlastungsfunktion für die Metropole Berlin und den berlinnahen Raum zuweist
- demographische Entwicklungen hinsichtlich Altersstruktur (Zunahme der älteren Bevölkerung, aber auch Zuzug von jungen Menschen und Familien) und räumlicher Verteilung innerhalb der Stadt Eberswalde sowie in Bezug auf das Umland
- Entwicklung der Verkehrsnachfrage in Anzahl an Wegen und Modal Split
- Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

Aufbauend auf den neuen Anforderungen ergibt sich die Notwendigkeit der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes. Angestrebtes Ziel ist die Verbesserung der Lebensqualität in Form der Steigerung der Effizienz der Verkehrssysteme bei gleichzeitiger Verringerung der aus dem Verkehrsgeschehen resultierenden Belastungen – eine wesentliche Leitlinie, welche die Stadt mit ihrem integrierten Stadtentwicklungskonzept „Strategie Eberswalde 2030“ formuliert hat. Neben dem integrierten Stadtentwicklungskonzept ist es notwendig weitere städtische, regionale, überregionale und nationale Planwerke und Konzepte zu berücksichtigen.

Der Verkehrsentwicklungsplan 2030+ ist ein Baustein des „Mobilitätsplan 2030+“, welcher weiterhin eine Lärmaktionsplanung, Luftreinhalteplanung und ein Mobilitätsmanagement umfasst. Die einzelnen Fachplanungen sind fachlich und inhaltlich aufeinander abgestimmt. Dadurch ist eine integrierte Gesamtplanung gewährleistet.

## Aufgabenstellung – Das ist die Motivation für einen neuen Verkehrsentwicklungsplan

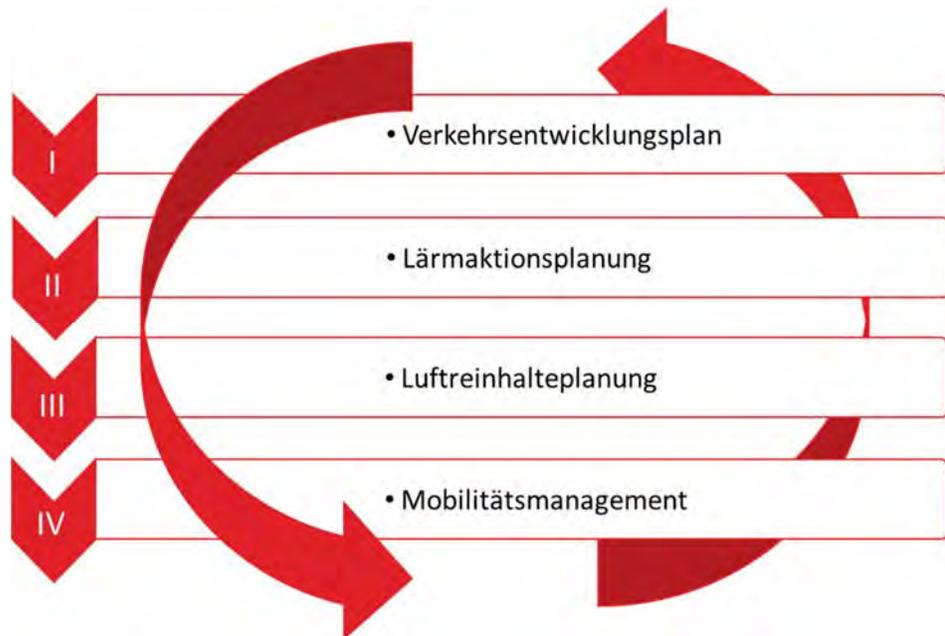


Abbildung 1: Schaubild zur integrierten Planung – Abhängigkeit der einzelnen Bausteine

Der folgende Bericht beschreibt die Inhalte des Verkehrsentwicklungsplanes 2030+ für die Stadt Eberswalde. Die Verzahnung der einzelnen Bausteine im Sinne einer integrierten Gesamtplanung ist in diesen Inhalten gegeben.

Die Dokumentationen der Bausteine Lärmaktionsplanung, Luftreinhalteplanung und Mobilitätsmanagement wurden jeweils in separaten Berichten vorgenommen.

## 2 Planwerke – Das wird im VEP 2030+ berücksichtigt

### 2.1 Plandokumente

#### Bundesverkehrswegeplan 2030

Der aktuelle BVWP 2030 [1] bildet die Grundlage für die Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes im Bereich der Straße, Schiene und Wasserstraße. Er stellt als Rahmenprogramm das bedeutendste Instrument der Infrastrukturplanung auf Bundesebene dar und enthält den Erhaltungs- und Investitionsbedarf für die Bundesinfrastruktur. Der BVWP wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgestellt und am 03. August 2016 durch das Bundeskabinett beschlossen. Der Plan gilt bis zur Verabschiedung des nächsten Bundesverkehrswegeplans für die nächsten zehn bis 15 Jahre. Im Hinblick auf den Verkehrsentwicklungsplan 2030+ (VEP 2030+) der Stadt Eberswalde sind alle Maßnahmen des BVWP 2030 als indisponibel zu betrachten.

#### Mobilitätsstrategie 2030

Die Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 wurde im Februar 2017 im Kabinett verabschiedet und dem Landtag zugeleitet. Dieser Plan beinhaltet Rahmenbedingungen, Trends und Ziele der Mobilität des Landes Brandenburg. Die dort festgelegten Ziele sind bindend für die untergeordneten Planwerke und sollen dort konkretisiert und mit gezielten Maßnahmen umgesetzt werden.

#### Perspektiven für das Landesstraßennetz

Die Strategie „Perspektiven für das Landstraßennetz – Abstufungskonzept und Weiterentwicklung“ wurde 2018 veröffentlicht. Das Dokument gibt Auskunft über Handlungsschwerpunkte der Landesstraßen. Dazu gehören Investitionen in den Erhalt und Neubau von Landesstraßen. Außerdem geht aus der Strategie hervor, welche Landesstraßen abstufungsrelevant sind und welche Straßen zukünftig nicht befahrbar sein werden [2]. Diese Aspekte sind maßgebend für den VEP 2030+ und werden als indisponible Maßnahmen berücksichtigt.

#### Umstufungsvereinbarung B167, L237, L238, L293

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau der B167 Ortsumgehung Finowfurt/ Eberswalde und den sich daraus ergebenden Veränderungen in den Verkehrsbeziehungen wurde im Jahr 2010 zwischen dem Land Brandenburg und der Stadt Eberswalde eine Umstufungsvereinbarung [3] geschlossen. Diese regelt nach Fertigstellung der B167n den Umfang der umzustufenden Straßennetzabschnitte, den Zeitpunkt des Übergangs der Straßenbaulast sowie die sich daraus ergebenden Pflichten.

### Landesnahverkehrsplan

Der Landesnahverkehrsplan (LNVP) ist das Instrument, mit dem das Land als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) definiert, wie im Sinne der Daseinsvorsorge und einer Strukturentwicklung eine ausreichende Bedienung im SPNV erfolgen soll. Der Landesnahverkehrsplan selbst gilt für eine Laufzeit von 2018 bis 2022. Hier werden Zielvorstellungen gebündelt. Die daraus abgeleiteten Zielkonzepte bilden die Grundlage für die SPNV-Vergaben, welche in den nächsten Jahren operativ vorbereitet werden. Diese werden ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 den Regionalverkehr und S-Bahnverkehr bis weit in die 2030er Jahre bestimmen.

### Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR)

Der LEP HR (überarbeiteter Entwurf vom 29. Januar 2019) ist am 01. Juli 2019 in Kraft getreten. In diesem Dokument wurde Eberswalde weiterhin als Mittelzentrum festgelegt und ihr zentralörtliche Versorgungsfunktion für das Umland zugewiesen. Des Weiteren beinhaltet der LEP HR auch, dass der Schienenverkehr gefördert und die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern gewährleistet werden soll.

### Bevölkerungsprognose

Die Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Brandenburg für 2017 bis 2030 und die Bevölkerungsvorausschätzung der Ämter und amtsfreien Gemeinden des Landes Brandenburg für 2017 bis 2030 wurden für die Berechnung von Strukturdaten der Prognose verwendet, z.B. zur Berechnung der Bevölkerung selbst oder der Erwerbstätigen.

### Regionalplan Uckermark-Barnim

Das von der Regionalversammlung am 21. Februar 2019 beschlossene Leitbild zum Regionalplan Uckermark-Barnim legt den Fokus auf den öffentlichen Personennahverkehr. Neben Vorgaben zur Anbindung der Region an die Metropolen Berlin und Stettin, sind in dieser Planunterlage auch für die Zielstellungen für die Verbindungsqualität zwischen Mittelzentren enthalten.

### Integriertes Verkehrskonzept für die Planungsregion Uckermark-Barnim

Als Teilprojekt des Regionalplans Uckermark-Barnim beinhaltet das integrierte Verkehrskonzept als informelles Plandokument die Rahmenbedingungen und Grundlagen der Verkehrsentwicklung. Hierbei sind besonders die im Verkehrskonzept aufgeführten Schlüsselprojekte der Planungsregion hervorzuheben. Der integrierte Regionalplan Uckermark-Barnim 2030 befindet sich derzeit in der Aufstellung.

### Nahverkehrsplan des Landkreises Barnim

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Barnim dient für den Zeitraum 2017 bis 2026 als Planungsgrundlage für den regionalen und städtischen Busverkehr, für die der Landkreis als Aufgabenträger verantwortlich ist. Darin werden Art und Umfang der Verkehrsleistungen und die Qualitätsanforderungen an ihre Erbringung im Sinne von Mindeststandards festlegt. Der Nahverkehrsplan dient weiterhin als rechtsverbindliche Grundlage für die Vergabe von Verkehrsleistungen im Landkreis.

### ÖPNV-

#### Entwicklungsstrategie 2025 des Landkreises Barnim

Mit Beschluss vom 06. März 2019 hat der Kreistag des Landkreises Barnim auf Grundlage des Nahverkehrsplanes eine Entwicklungsstrategie zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes bis 2025 beschlossen. Für Eberswalde sind darin Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV durch eine Beeinflussung der Lichtsignalanlagen durch die Stadtbusse und der damit verbundenen Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit sowie der erhöhten Fahrplanstabilität sowie zur verbesserten Linienführung des Stadtbusnetzes enthalten.

### Integriertes Stadtentwicklungskonzept INSEK

Das INSEK wurde am 24. April 2014 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Wie für alle Bereiche, die die Stadtentwicklung betreffen, werden auch für den Sektor Verkehr Stärken und Schwächen identifiziert und daraus Handlungsbedarfe abgeleitet. Zum einen wird Bezug auf die verschiedenen Verkehrsarten genommen, zum anderen werden auch Ziele für den Klimaschutz oder die Barrierefreiheit behandelt, aus denen wiederum weitere Maßnahmen entstehen.

### Kommunales Energiekonzept für die Stadt Eberswalde (Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept)

Das integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept wurde im Dezember 2013 verabschiedet und verfolgt das Ziel, dass Eberswalde seinen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Hierzu werden im Handlungsfeld Verkehr die Förderung des Umweltverbundes und die Elektromobilität gekennzeichnet. Konkrete Maßnahmen für Letzteres sind im Aktionsplan Elektromobilität Eberswalde vom 10. November 2015 zu finden.

### Radnutzungskonzept

Das umsetzungsorientierte Radnutzungskonzept (RNK) wurde von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Eberswalde am 25. Juni 2015 einstimmig beschlossen. Wesentlicher Bestandteil des Konzeptes ist das Zielnetz 2030, welches aus 143 Kilometern und den drei Kategorien der Radschnellverbindungen, Radhauptverbindungen und der Verdichtungs- und Freizeitverbindungen

besteht. Übergeordnete Zielstellung des Radnutzungskonzeptes ist die Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen in Verbindung mit der Förderung einer alternativen, klimafreundlicheren Alltagsmobilität. Das Konzept wird hierbei herangezogen, um einzelne, konkrete Maßnahmen für die Stadt Eberswalde zu erfassen und allgemeine Grundsätze der Radverkehrsplanung zu berücksichtigen.

## 2.2 Verkehrsentwicklungsplan 2008

### Inhalte, Ziele, Leitbilder, Erfüllungstand

Im Verkehrsentwicklungsplan 2008 der Stadt Eberswalde wurden zunächst umfassende Bestandsanalysen für alle Verkehrsarten durchgeführt, insbesondere des Kfz-Verkehrs, ÖPNVs, Fuß- und Radverkehrs sowie des ruhenden Verkehrs. Dabei wurden Stärken und Schwächen der bestehenden Situation herausgestellt und abschließend Hauptproblempunkte für die jeweiligen Verkehrsarten formuliert, welche teilweise konkret lokalisiert sind oder als allgemeine Probleme an vielen Orten in Eberswalde vorliegen. Unter anderem wird die zu hohe Stellung des Kfz-Verkehrs genannt, der dennoch nicht ausreichend flüssig verläuft. Daraus folgen Probleme für den Fuß- und Radverkehr. Im ÖPNV werden hauptsächlich punktuelle Defizite genannt und die Wirtschaftlichkeit als Problem erkannt. Weitere Defizite sind im ruhenden Verkehr in Form von Parksuchverkehr und fehlendem Parkinformationssystem identifiziert worden.

Aus den Problemen ergeben sich die Leitbilder für jede Verkehrsart und Maßnahmen, die zu diesem Leitbild führen sollen. Für den Fuß- und Radverkehr ist allgemein eine Erhöhung der Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen angestrebt mit einer konstanten Förderung und verstärktem Schutz. Im ÖPNV stehen die Sicherung und Optimierung des bestehenden Angebotes im Vordergrund sowie die Aufgaben im Schülerverkehr und die Daseinsvorsorge für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen. Im Kfz-Verkehr soll die bestehende Hauptverkehrsachse Eberswalder Straße/Heegermühler Straße/Eisenbahnstraße/Breite Straße weiterhin als solche dienen und unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten weiterentwickelt werden. Außerdem wird der geplanten Ortsumgehung B 167n ein hoher Stellenwert zugeschrieben. Ansonsten ist es das Ziel, das Zentrum und den Ortskern verkehrlich zu entlasten.

Seit der Veröffentlichung des Verkehrsentwicklungsplans wurden folgende Maßnahmen realisiert. Im Bereich des Radverkehrs wurden durchgehende Radverkehrsanlagen und Radabstellanlagen geschaffen. Weiterhin fand eine Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten und eine Qualifizierung des Radwegenetzes statt. Für den Fußgängerverkehr wurden Gehwegoberflächen und Mischverkehrsflächen saniert oder neugestaltet. Zur Erhöhung der Sicherheit wurden Gehwegüberfahrten und zusätzliche Querungsstellen geschaffen.

Die Busflotte wurde modernisiert und punktuelle Defizite im ÖPNV-Angebot wurden behoben. Des Weiteren fand eine Anpassung des Buskonzeptes auf den Schienenpersonennahverkehr und die Errichtung barrierefreier Haltestellen statt. Die Straßenraumgestaltung wurde durch Reduzierung von Fahrbahnbreiten und Straßenraumbegrünung, sowie durch Sanierung von Fahrbahnoberflächen positiv beeinflusst. Die Innenstadt wurde bisher nur gering durch modale Verlagerung entlastet. Bislang angedachte Maßnahmen (vgl. auch 6.3.2) konnten aufgrund fehlender Baulast der Stadt Eberswalde und damit verbundener Abhängigkeit von Bund und Land nicht realisiert werden. Die Erreichung dieses Ziels wird somit erst mit der Fertigstellung der Ortsumgehung erreicht werden können. Weitere Maßnahmen im Kfz-Verkehr sind Geschwindigkeitsbegrenzungen, Koordinierung der Lichtsignalanlagen und die Einrichtung eines Parkleitsystems sowie die Parkraumbewirtschaftung. Da die Bundes- und Landesstraßen in die Baulast des Bundes und somit in den Zuständigkeitsbereich des Landesbetriebes Straßenwesen fallen, bedarf es hinsichtlich der Umsetzung entsprechender Maßnahmen einen erheblichen Koordinations- bzw. Abstimmungsbedarf sowie die Bereitschaft des Baulastträgers.

Der derzeitige Erfüllungsstand liegt bei den meisten Feldern bei ca. 50 Prozent. Über 50 Prozent der vorgesehenen Maßnahmen wurden im ÖPNV und teilweise im Radverkehr umgesetzt. Das Parkinformationssystem sowie die Parkraumbewirtschaftung wurden fast vollständig umgesetzt. Auf der anderen Seite wurden nur wenige Querungsstellen für Fußgänger an Hauptstraßen geschaffen. Außerdem sind Maßnahmen, die die Schwerverkehrsführung, die Koordinierung von Lichtsignalanlagen und Geschwindigkeitsbegrenzungen betreffen bisher nur zu ungefähr 5 bis 30 Prozent umgesetzt.

### 3 Beteiligungsprozess – So wurde mitgemacht

Der Verkehrsentwicklungsplan 2030+ ist für die Bürger und sollte zusammen mit den Bürgern erstellt werden, um deren Bedürfnisse und Hinweise wahrzunehmen und fachlich zu berücksichtigen. Daher wurden die Bürger während der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes aufgerufen, sich in unterschiedlichen Formaten zu beteiligen. Es wurden verschiedenartige Workshops (Bürgerwerkstätten) durchgeführt. Die Workshops waren thematisch so organisiert, dass zuerst ein visionäres Bild von Eberswalde gezeichnet werden sollte. Darauf aufbauend wurden im zweiten Workshop allgemeine und spezifische Defizite im Bestandsnetz ausgemacht und erste Maßnahmenvorschläge formuliert. In den darauffolgenden beiden Workshops wurden Maßnahmen bezüglich des VEP, LRP und LAP diskutiert. Im fünften, dem letzten, Workshop wurden die Ergebnisse des ca. zwei Jahren Arbeitsprozess abschließend vorgestellt.

Weiterhin konnten sich Interessierte jederzeit auf der eigens erstellten Projekthomepage online informieren und Hinweise zum Thema Mobilität in Eberswalde einbringen. Somit konnte eine breite Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen während des gesamten Planungsprozesses gewährleistet werden. Es bestand jederzeit die Möglichkeit entsprechende Anregungen und Vorstellungen einzubringen oder Wünsche und Kritik zu äußern.

#### 3.1 Erster Workshop – Ein visionäres Bild „Mobilität in Eberswalde 2030+“

Dieser Workshop wurde am 13.11.2018 im Bürgerbildungszentrum in Eberswalde durchgeführt und stand unter dem Motto „visionäres Bild – Eberswalde 2030+“. Einleitend wurden die Bürger über die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans informiert. Im Anschluss erfolgte die aktive Bürgerbeteiligung. Hierbei wurde durch die Bürger die Mobilität in Eberswalde bewertet und die Visionen für zukünftige Mobilität in Eberswalde abgefragt. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse ist als Anlage 3.1 beigefügt.

Die Bewertung erfolgte mittels eines „Mobilitätschecks“. Dieser war wie eine Zielscheibe aufgebaut und bot den Bürgern die Möglichkeit verschiedene Themenfelder der Mobilität zu bewerten. Anschließend erfolgte eine Diskussionsrunde mit Anwesenden. Deren Aussagen über das bestehende Verkehrsangebot wurden den folgenden Themen zugeordnet:

- Was soll auf keinen Fall verändert werden?
- Was soll unbedingt angepasst werden?
- Was fehlt noch?



Abbildung 2: 1. Workshop - Mobilitätscheck

Damit das visionäre Bild für die zukünftige Mobilität in Eberswalde gezeichnet werden konnte, wurden die Bürger dazu angehalten, ihre Visionen in Stichworten niederzuschreiben.



Abbildung 3: 1. Workshop – Ihre Vision

### 3.2 Zweiter Workshop – Wo drückt der Schuh

Dieser Workshop wurde am 11.03.2019 ebenfalls im Bürgerbildungszentrum in Eberswalde durchgeführt und stand unter dem Motto „Wo drückt der Schuh?“. Einleitend wurden die Bürger über den aktuellen Arbeitsstand zur Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes informiert, bevor eine Gruppenarbeit begann. In unterschiedlichen Gruppen diskutierten die Bürger zweimal für 30 Minuten zu detaillierten Problemstellen im Verkehrssystem und verorteten diese auf Luftbildkarten. Neben den detaillierten Problemstellen wurden auch allgemeine Aussagen und Maßnahmenvorschläge der Bürger dokumentiert.

Die Ergebnisse des zweiten Workshops sind als Anlage 3.2 beigelegt.



Abbildung 4: 2. Workshop – Wo drückt der Schuh?

### 3.3 Dritter Workshop – Maßnahmen für den Mobilitätsplan 2030+

Dieser Workshop wurde am 24.09.2019 ebenfalls im Bürgerbildungszentrum in Eberswalde durchgeführt und stand unter dem Motto „Maßnahmen für den Mobilitätsplan 2030+“. Nach einem Rückblick über die vorherigen Workshops wurde den Bürgern erklärt, wie die Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen abgelaufen ist. Danach hatten die Bürger die Möglichkeit die zahlreichen Maßnahmenvorschläge zu bewerten und anschließend zu diskutieren.



Abbildung 5: 3. Workshop – Maßnahmen für den Mobilitätsplan 2030+

### 3.4 Vierter Workshop – Mobil in Eberswalde – sauber & leise

Dieser Workshop wurde am 25.02.2020 ebenfalls im Bürgerbildungszentrum in Eberswalde durchgeführt und stand unter dem Motto „Saubere & leise“. Zu Beginn wurde ein Rückblick über die vorherigen Workshops gegeben. Anschließend stellten die Fachplaner für Luftreinhaltung und Lärmaktionsplanung ihre Untersuchungsergebnisse und Maßnahmen vor. Danach hatten die Bürger wieder die Möglichkeit die Maßnahmenvorschläge zu bewerten und anschließend zu diskutieren.



Abbildung 6: 4. Workshop – Sauber & leise

### 3.5 Fünfter Workshop – Vorstellung der Ergebnisse

Die Abschlusspräsentation fand am 18.08.2020 in Eberswalde statt. Es wurde der gesamte Mobilitätsplan von seiner Aufgabenstellung bis hin zu den Ergebnissen zusammengefasst vorgestellt. Dabei gingen die Fachplaner auf die einzelnen Bausteine des Mobilitätsplans 2030+ ein. Aufgrund der bestehenden Kontaktbeschränkungen infolge der Coronavirus-Pandemie war eine „Hybridveranstaltung“ organisiert worden. Die Bürger konnten sich in der Stadthalle „Hufeisenfabrik“ einfinden oder live der Veranstaltung als interaktive Video-Konferenz folgen. Im Anschluss an die Präsentation hatten die Bürger die Möglichkeit Fragen an die Fachplaner zu richten. Dies geschah sowohl im Plenum als auch mittels der Chatfunktion in der Video-Konferenz. Die Live-Übertragung von 33 verschiedenen Nutzern aufgerufen.



Abbildung 7: 5. Workshop – Abschlusspräsentation (Quelle Ulrich Wessollek)

### 3.6 Website „Mobil in Eberswalde“

Die Projekthomepage „Mobil in Eberswalde“ diente u.a. dazu über den Mobilitätsplan 2030+ zu informieren sowie die Workshops anzukündigen und zusammenzufassen. Darüber hinaus konnten die Bürger während des gesamten Planungs- und Erarbeitungsprozesses mittels eines E-Mail-Formulars ihre Ideen, Vorschläge und Kritikpunkte jederzeit einbringen. Aufgrund der plötzlich auftretenden Pandemie zum Ende der Projektbearbeitung und der damit verbundenen Restriktionen, diente die Projekthomepage auch der Vorstellung des „Mobilitätsplanes 2030+“ im Entwurf in einem ganz neuen Format. Die Startseite der Homepage ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

## Beteiligungsprozess – So wurde mitgemacht



Abbildung 8: Website

Durchschnittlich wurde die Projekthomepage 330 Mal im Monat während der Bearbeitungszeit des VEP aufgerufen.

Innerhalb des Zeitraums der Maßnahmenentwicklung gingen mittels des Mail-Formulars mehr als 30 Anregungen und Kommentare ein. Die Kommentare beinhalteten überwiegend Verbesserungsvorschläge zur Verkehrsführung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln an spezifischen Standorten im Netz. Darüber hinaus kam zum Ausdruck, dass das Thema der Verkehrssicherheit mehr in den Fokus gerückt werden soll. Nach Fertigstellung des Leseentwurfs wurden der VEP 100 Mal heruntergeladen.

Weiterhin haben sich die Einzelhändler zur der aktuellen Parksituation in der Innenstadt kritisch geäußert. In diesem Zusammenhang wurde eine eigene Umfrage durchgeführt. Dieser Aspekt wird unter dem Punkt „ruhender Verkehr“ im Bereich der Maßnahmenkonzeption bzw. dem Handlungskonzept berücksichtigt.

## 4 Bestandsanalyse – So sieht es derzeit aus

Mit der Bestandsanalyse wird die heutige verkehrliche Situation in der Stadt Eberswalde untersucht. Ziel ist, die verkehrlichen Stärken und Schwächen zu identifizieren. Das erfolgt für die einzelnen Verkehrsarten und in Betrachtung des Gesamtsystems Verkehr mit den Wechselwirkungen der Verkehrsarten untereinander. Die Erkenntnisse daraus werden unter anderem genutzt, um Maßnahmen zur weiteren Entwicklung zu begründen und festzulegen.

Die Bestandsanalyse bezieht sich auf die vorliegende Situation zum Zeitpunkt der Bearbeitung. Im Wesentlichen sind dies Grundlagen der Planung, die aus dem Jahr 2018 stammen. Im weiteren Planungsprozess wurden Aktualisierungen vorgenommen, insofern dies notwendig und sinnvoll möglich war. Aufgrund zeitlich parallelaufender Planung und Beschlussfassung in weiteren Gremien, zum Beispiel durch den Landkreis Barnim, kann es sich ergeben, dass einige Inhalte bis zur Beschlussfassung zeitlich überholt sind. Es wurde aber darauf geachtet, dass in Hinblick auf die Maßnahmenformulierung und das Handlungskonzept keine widersprüchlichen Inhalte festgehalten wurden.

### 4.1 Planungsraum

#### 4.1.1 Zentralörtliche Gliederung

Die Stadt Eberswalde liegt im Nordosten Brandenburgs und übt insbesondere zwei wichtige raumwirksame Funktionen aus:

- Mittelzentrum gemäß LEP HR
- Kreisstadt des Landkreises Barnim

#### Eberswalde in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

In Deutschland gibt es elf europäische Metropolregionen, die durch die Ministerkonferenz der Raumordnung (MKRO) festgelegt wurden. Die Regionen sind nationale Kraftzentren und Bevölkerungsschwerpunkte und werden durch fünf Funktionen gekennzeichnet, die zu ihrer Wirtschaftskraft maßgeblich beitragen: Entscheidungs- und Kontrollfunktion, Innovations- und Wettbewerbsfunktion sowie die Gateway-Funktion („...Knoten in nationalen und internationalen Verkehrs- und Kommunikationsnetzen“ [4]). Eine dieser Metropolregionen ist die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg [5].

Die Hauptstadtregion lässt sich räumlich differenzieren in die Metropole Berlin, das Berliner Umland und den Weiteren Metropolraum. Das Berliner Umland besteht aus den an das Land Berlin angrenzenden Gemeinden sowie der Landeshauptstadt Potsdam. Die Stadt Eberswalde ist dem Weiteren Metropolraum zuzuordnen [6].

### Eberswalde als Mittelzentrum

Im LEP HR sind für die Hauptstadtregion Zentrale Orte festgelegt. Grundsätzlich ist das Zentrale-Orte-Konzept ein wichtiger räumlicher Orientierungsansatz für die Bereitstellung von Angeboten der Daseinsvorsorge. Als Zentraler Ort wird die leistungsstärkste Gemeinde definiert, die über die Versorgung der eigenen Bevölkerung hinaus übergemeindliche Versorgungsaufgaben wahrnimmt und entsprechend ihrer Stufe soziale, wirtschaftliche, kulturelle und administrative Einrichtungen räumlich konzentriert.

Der LEP HR weist Eberswalde die Funktion des Mittelzentrums zu. Damit soll Eberswalde gehobene Funktionen der Daseinsvorsorge mit regionaler Bedeutung erfüllen. Diese sind:

- ▶ Wirtschaftsfunktion
- ▶ Einzelhandelsfunktion
- ▶ Kultur-, Sport-, und Freizeitfunktion
- ▶ Bildungsfunktion
- ▶ Gesundheits- und soziale Versorgungsfunktion

### Eberswalde als Kreisstadt

Der Landkreis Barnim liegt nordöstlich von Berlin und ist einer von 14 Landkreisen des Landes Brandenburg. Zum 31. Dezember 2018 waren hier 182.760 Einwohner ansässig. Damit ist er der viertgrößte Landkreis im Land Brandenburg. Die größte Stadt im Landkreis ist die Kreisstadt Eberswalde gefolgt von Bernau und Wandlitz. Der Sitz der Kreisverwaltung befindet sich im Paul-Wunderlich-Haus im Zentrum von Eberswalde.

## 4.1.2 Raumstruktur

### Einwohner

Zum 31. Dezember 2019 waren entsprechend den Statistiken des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg etwa 40.699 Einwohner in Eberswalde registriert.

Die Datenangaben der Stadt beziehen sich auf den Stichtag 31.12.2017. Für diesen Zeitbezug verteilen sich die Einwohner der Stadt auf die einzelnen Stadtbezirke, wie in Tabelle 1 gezeigt:

Nr.	Stadtbezirk	Einwohnerzahl (gerundet)
1	Stadtmitte	13.160
2	Ostend	3.170
3	Nordend	2.790

## Bestandsanalyse – So sieht es derzeit aus

Nr.	Stadtbezirk	Einwohnerzahl (gerundet)
4	Westend	4.850
5	Brandenburgisches Viertel	6.610
6	Finow	8.750
7	Clara-Zetkin-Siedlung	1.080
8	Sommerfelde	420
9	Tornow	320
10	Spechthausen	230
<b>Stadt Eberswalde</b>		<b>41.380</b>

Tabelle 1: Einwohnerverteilung nach Stadtbezirken (Stand 31.12.2017)

Insgesamt wohnen mehr als 50 Prozent der Gesamtbevölkerung in den drei Stadtbezirken Brandenburgisches Viertel, Stadtmitte und Finow. Dünn besiedelt sind die ländlich geprägten Bezirke wie Spechthausen, Tornow und Sommerfelde.

In dem folgenden Diagramm ist die Altersstruktur von Eberswalde in verschiedenen Altersklassen dargestellt. Es zeigt sich, dass ca. 60 Prozent der Bevölkerung der Alterskohorte 20 bis 65 Jahre zuzuordnen ist. Außerdem übersteigt der Anteil der über 65-jährigen den Anteil der Kinder und Schüler. Im Vergleich zum Land Brandenburg ist zu erkennen, dass der Anteil der über 65-jährigen in Eberswalde um ca. 2 Prozentpunkte höher ist. Der Anteil der Kinder und Schüler ist dagegen nährend gleich [7].

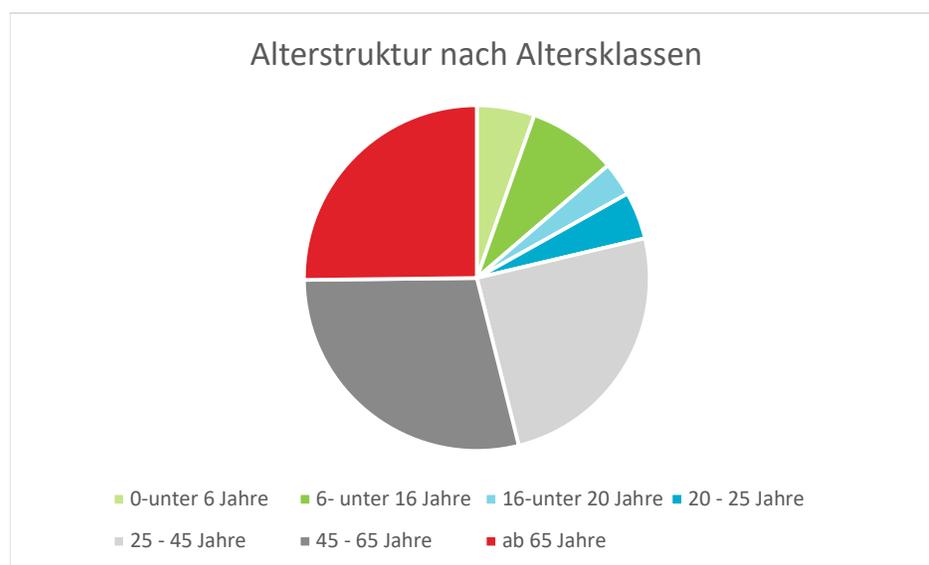


Abbildung 9: Altersstruktur in Eberswalde

### Wirtschaftsstruktur

In Eberswalde gab es im Jahr 2017 ca. 16.200 sozialversicherungspflichtige (sv-pflichtige) Beschäftigte am Arbeitsort. Der dominanteste Wirtschaftszweig war die sonstige Dienstleistung. Im Jahr 2017 waren in diesem Bereich ca. 63 Prozent der sv-pflichtigen Beschäftigten angestellt. Weiterhin ist das produzierende Gewerbe mit ca. 20 Prozent der gesamten sv-pflichtigen Beschäftigten vertreten. 17 Prozent der sv-pflichtigen Beschäftigten entfallen auf die Bereiche Land- und Forstwirtschaft, Fischerei sowie Handel, Verkehr und Gastgewerbe.

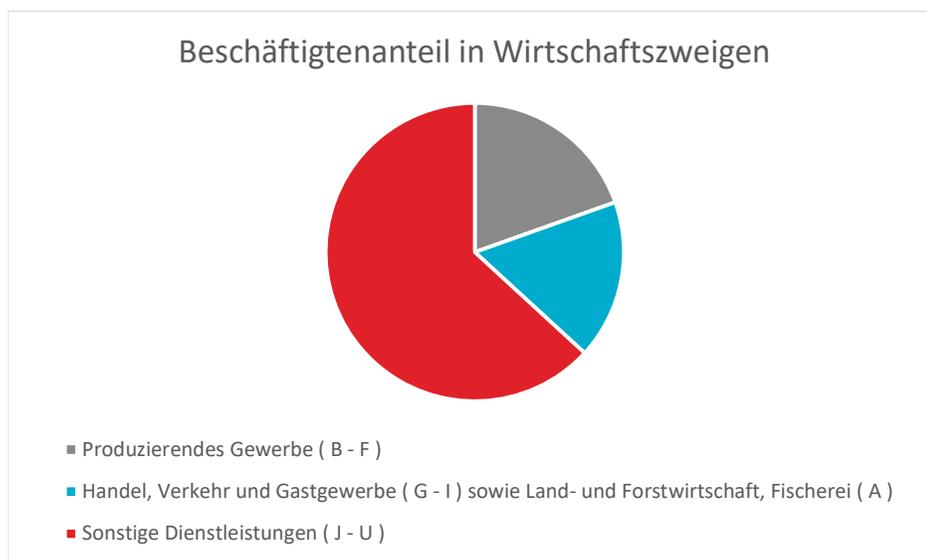


Abbildung 10: Beschäftigtenanteil in Wirtschaftszweigen

In der jüngsten Vergangenheit hatte Eberswalde eine konstante wirtschaftliche Entwicklung. Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort sind im Zeitraum von 2013 bis 2017 nahezu konstant geblieben. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Eberswalde eine prinzipiell weniger konjunktur- und krisenanfällige Wirtschaftsstruktur besitzt. Ein großer Teil an Arbeitsplätzen ist in den staatsnahen Sektoren Gesundheits- und Sozialwesen, Öffentliche Verwaltung sowie Erziehung und Unterricht zu finden (sonstige Dienstleistungen). Dies unterstreicht die mittelzentralörtliche Funktion der Stadt, indem Eberswalde für seinen Verflechtungsbereich wesentliche Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge übernimmt [8].

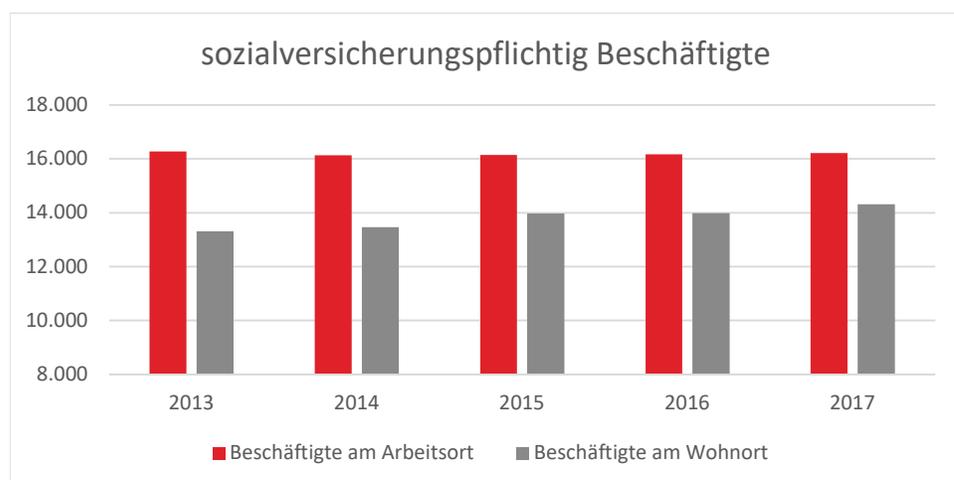


Abbildung 11: SV-pflichtige Beschäftigte in Eberswalde

Eberswalde ist ein Standort von zahlreichen Bildungseinrichtungen. Dazu zählen Kindertagesstätten, Horte, Tagespflegestellen, Grundschulen, Oberschulen, Gymnasien, Förderschulen, Berufsschulen sowie eine Hochschule.

Ausgenommen der Berufsschule und der Hochschule werden in Eberswalde im Schuljahr 2017/18 ca. 7.490 Kinder betreut. Dies sind mehr Kinder als in Eberswalde wohnhaft sind. Daraus folgt, dass in Eberswalde Kinder betreut werden, die von außerhalb kommen. Das unterstreicht die Funktion der Stadt Eberswalde als Mittelzentrum.

Einrichtungsart	Anzahl Kinder (gerundet)
Kita, Hort, Tagespflege	2.780
Grundschule	2.140
Sekundarstufe I	1.710
Sekundarstufe II	570
Förderschule	290
Berufsschule	1.210
Hochschule	2.100
<b>Stadt Eberswalde</b>	<b>10.800</b>

Tabelle 2: Anzahl betreuter Kinder, Schüler und Studenten (Quelle: [9] und [10])

Der mit Abstand größte Schulstandort ist das Oberstufenzentrum mit ca. 1.300 Schülern. Darauf folgen die Johann-Wolfgang-von-Goethe-Schule und die Karl-Sellheim-Schule mit jeweils ca. 700 Schülern. Das größte Gymnasium in Eberswalde ist das Alexander-von-Humboldt-Gymnasium.

### 4.1.3 Verkehrliche Verflechtungen

Der Fokus des Verkehrsentwicklungsplans liegt auf der Stadt Eberswalde. Dennoch müssen die verkehrlichen Verflechtungen mit dem Umland berücksichtigt werden. Als Umland werden der restliche Landkreis Barnim sowie fünf Gemeinden des angrenzenden Landkreises Märkisch-Oderland angesehen.

#### Pendlerbeziehungen Berlin/Brandenburg

In nachfolgender Abbildung sind die Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Bezug auf die Stadt Eberswalde grafisch dargestellt.

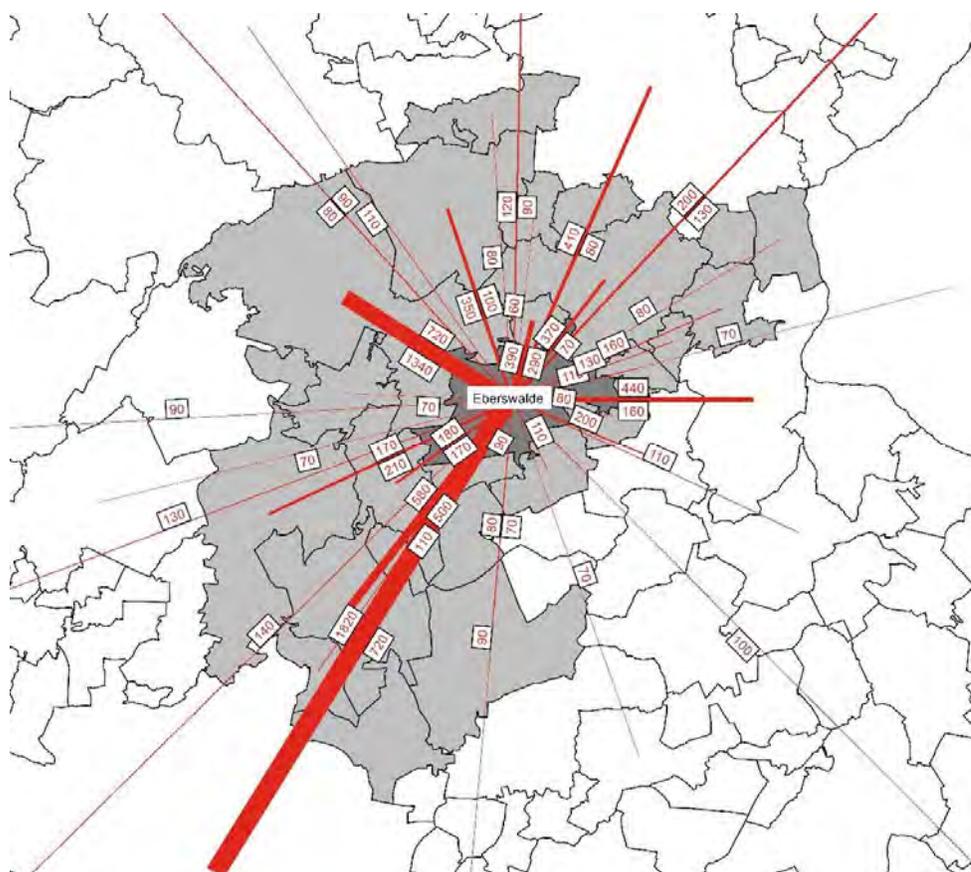


Abbildung 12: Pendlerbeziehungen von Eberswalde (Ein- und Auspendler, BfA Stand. 30.06.2017)

#### Erreichbarkeit von außen (Fernverkehr)

Eberswalde ist gut in das Fernverkehrsnetz integriert. Für den Straßenverkehr übernimmt die Bundesautobahn A11, welche vom Stadtzentrum Eberswalde aus in ca. 25 Minuten Pkw-Fahrzeit zu erreichen ist, die Verbindungsfunktion in Richtung Berlin bzw. nach Polen und in den baltischen Raum. Darüber hinaus

ist Eberswalde mit der Bundesstraßen B167 und B168 an das innerdeutsche Fernstraßennetz angeschlossen.

Die Andienung an den Schienenverkehr findet am Bahnhof in Eberswalde statt. Dort halten Züge des Regional- und Fernverkehrs mit folgenden Linien:

- ICE (Einzelzüge der Linie 28) und IC (Einzelzüge der Linien 28 und 32)
- RE 3: Stralsund/Schwedt – Eberswalde – Berlin – Lutherstadt Wittenberg/ Jüterbog
- RB 24: Eberswalde – Berlin Ostkreuz – Senftenberg
- RB 60: Eberswalde – Wriezen – Frankfurt (Oder)
- RB 63: Eberswalde – Joachimsthal

Berlin Hbf wird mit dem RE 3 in etwa 37 Minuten und Berlin Ostkreuz mit der RB 24 in etwa 45 Minuten erreicht. Mit dem Personenkraftwagen (Pkw) werden dafür etwa 70 Minuten (Hbf) beziehungsweise gut 60 Minuten (Ostkreuz) benötigt.

## 4.2 Verkehrsangebot

In den folgenden Abschnitten ist das vorhandene Verkehrsangebot für die einzelnen Verkehrsarten beschrieben. In den Anlagen 4.2.1 und 4.2.2 sind Steckbriefe über Straßenabschnitte des Hauptverkehrsnetzes sowie über die Stadtbezirke enthalten. Ein Großteil der Hauptverkehrsstraßen sind Bundes- und Landesstraßen. Für diese klassifizierten Bundes- und Landesstraßen ist das Land Brandenburg, der Landesbetrieb für Straßenwesen, der Baulastträger.

In den Strecken- und Stadtbezirkssteckbriefen wird Bezug genommen auf die Abmessungen der Gehwege, auf Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, die Führung des Radverkehrs sowie den Oberflächenzustand der Fußgänger- und Radverkehrsanlagen. Außerdem sind die verkehrenden ÖPNV-Linien, die Anzahl der Fahrgäste und Haltestellen aufgelistet. Diese stellen den Datenstand zum Zeitpunkt der Angebotsanalyse bis Mitte des Jahres 2019 dar. Auch die Barrierefreiheit an den Haltestellen ist berücksichtigt. Darüber hinaus enthalten die Steckbriefe Angaben zur Straßenkategorie, den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, der Belastung auf der Strecke und zum Oberflächenzustand.

Der Oberflächenzustand ist in Anlehnung nach der im Arbeitspapier zur Zustandserfassung und Bewertung (FGSV) beschriebenen Methode von „sehr gut“ bis „sehr schlecht“ bewertet. „Sehr gut“ bedeutet dabei eine ebene Oberfläche oder nur leichte Unebenheiten und das nicht Vorhandensein von Rissen, Flickstellen oder Oberflächenschäden. Bei einem sehr schlechten Zustand existieren starke Unebenheiten, veraltete Flickstellen, Schlaglöcher oder Aufplatzungen. Erläuterungen zu den jeweiligen Zustandsbewertungen sind in Anlage 4.2.3 dargestellt.

#### 4.2.1 Fußverkehr

Der Fußverkehr ist in Eberswalde überwiegend auf straßenbegleitenden Gehwegen geführt. Einige der Gehwege sind auch mit dem Zeichen „1022-10 StVO“ (Fahrrad frei) gekennzeichnet oder sind als gemeinsame Geh- und Radwege ausgeschildert. Darüber hinaus gibt es in Eberswalde Bereiche, die überwiegend für den Fußgängerverkehr vorgesehen sind. Dazu zählen Fußgängerzonen, der Park am Weidendamm, Gehwege entlang der Schwärze im Bereich zwischen der Schicklerstraße und dem Finowkanal sowie Wege entlang des Finowkanals und durch die bewaldeten Flächen im Süden der Stadt.

An den Knotenpunkten im Hauptstraßennetz werden die Fußgänger mittels Lichtsignalanlagen (LSA) über die Fahrbahn geführt. Außerdem existieren vereinzelt Fußgängerlichtsignalanlagen (FLSA), Fußgängerüberwege und Mittelinseln.

#### 4.2.2 Radverkehr

Der Radverkehr wird in Eberswalde baulich unterschiedlich geführt. Entlang des Hauptstraßennetzes existieren überwiegend Radwege, Schutzstreifen, gemeinsame Einrichtungsgeh- und Radwege, gemeinsame Zweirichtungsgeh- und Radwege sowie Gehwege mit dem Zeichen „1022-10 StVO“. Außerdem gibt es Streckenabschnitte im Hauptstreckennetz, in denen der Radverkehr im Mischverkehr auf der Straße geführt ist. Im Nebennetz wird der Radverkehr überwiegend im Mischverkehr auf der Straße geführt. Für die Fußgängerzone (Ost) am Markt besitzt das Zeichen „1022-10 StVO“ auch seine Gültigkeit. Die Wege entlang des Finowkanals und durch die bewaldeten Flächen im Süden der Stadt sind für Radfahrer freigegeben. In der Abbildung 13 ist das Streckennetz der bestehenden Radverkehrsanlagen dargestellt.

An den Knotenpunkten im Hauptstraßennetz werden die Radfahrer mittels LSA über die Fahrbahn geführt. Dabei gibt es unterschiedliche Formen der Signalisierungen: gemeinsame Signalisierung mit dem Fußverkehr, gemeinsame Freigabe mit Kfz-Verkehr mittels Kfz-Signalgeber oder Eigensignalisierung des Radverkehrs mit separater Führung über den Knotenpunktarm. Am Knotenpunkt Freienwalder Straße / Saarstraße gibt es eine aufgeweitete Aufstellfläche für Fahrradfahrer.

Bestandsanalyse – So sieht es derzeit aus

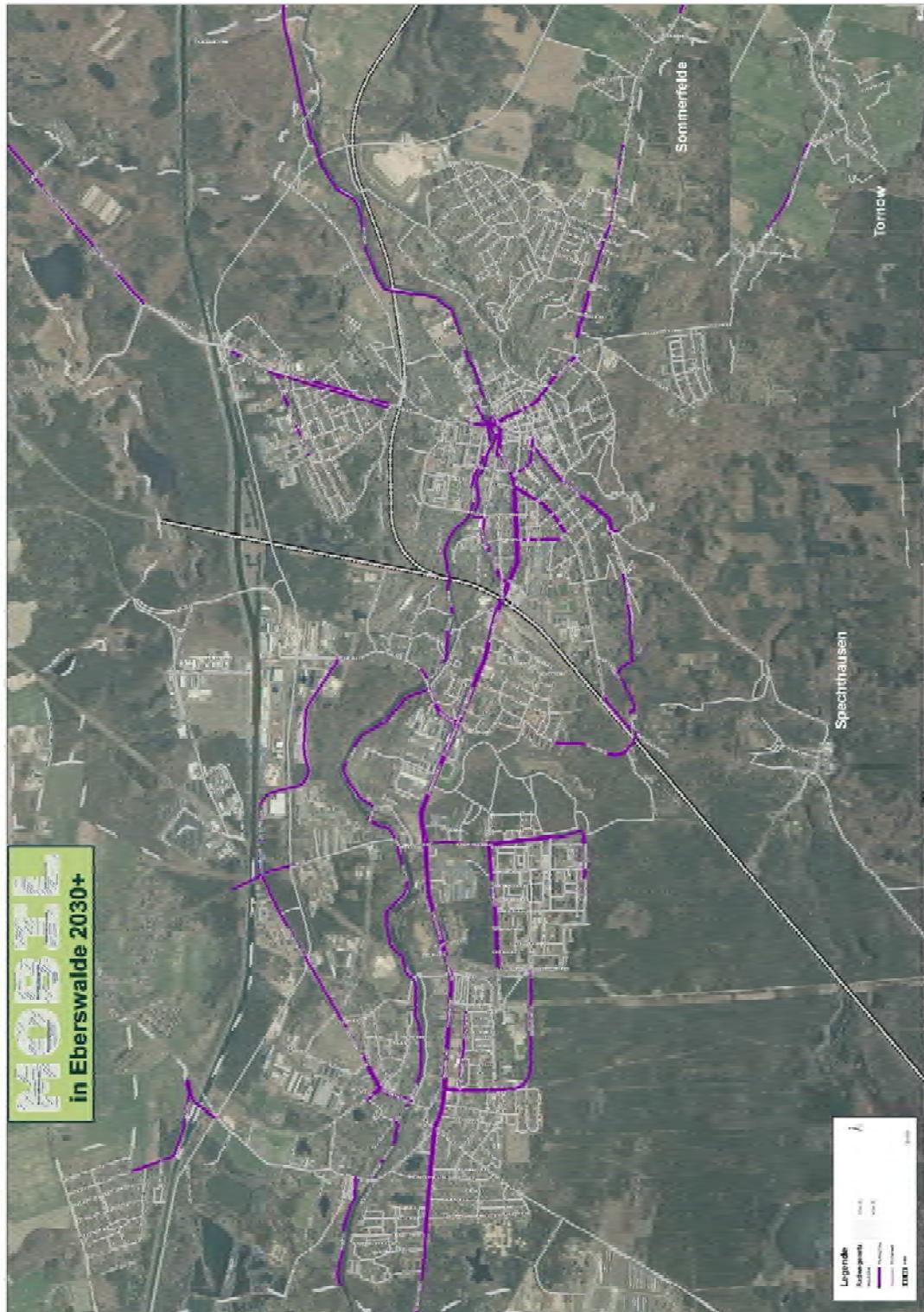


Abbildung 13: Bestand – Radverkehrsangebot

Es existiert der Lastenradverleih „Lastenrad-Eberswalde.de“ bei dem online die Räder gebucht werden können [11]. Darüber hinaus plant Barshare ein Bike-sharing-Angebot, in dem Lastenräder und Lasten-Pedelces genutzt werden können. Als erstes ist es geplant, dass die Räder am Bahnhof in Eberswalde ausgeliehen werden können. Daraufhin sollten weitere Standorte folgen. Das geplante Bikesharing-Angebot sollte zielführend umgesetzt werden. Weiterhin existiert ein betriebliches Bikesharing-Angebot, welches es den GLG Mitarbeitern erlaubt, zwischen dem Werner-Forßmann-Krankenhaus und dem Bahnhof zu pendeln.

### 4.2.3 ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot Eberswaldes ist dreistufig aufgebaut. Die regionale und überregionale Verbindungsfunktion übernimmt der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie eingeschränkt der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Verbindungen innerhalb des Landkreises Barnim sowie nahräumige Verbindungen zu benachbarten Landkreisen werden über den regionalen Busverkehr abgedeckt. Die Feinerschließung innerhalb der Stadt Eberswalde übernimmt der Stadtbusverkehr.

#### SPNV-Anbindung

Der SPNV wird durch die Länder Berlin und Brandenburg als Aufgabenträger verantwortet und finanziert. Dazu bedienen sich diese der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) als Verkehrsverbundgesellschaft. Diese plant und bestellt im Auftrag beider Länder die SPNV-Leistungen in Berlin und Brandenburg. Zusätzlich verkehren einzelne ICE und IC-Fahrten zwischen Berlin und Stralsund, die auch in Eberswalde halten. Die Angebote sind in der folgenden Tabelle 3 zusammengefasst.

Linie	Verlauf	Takt Mo-Fr	Takt Sa/So	Betriebszeitraum
ICE	(Binz –) Stralsund – Eberswalde – Berlin – Leipzig – München	Einzel-fahrten	Einzel-fahrten	13:35 n. Berlin 15:00 v. Berlin, zzgl. 10:23 (Sa)
IC	(Binz –) Stralsund – Eberswalde – Berlin (– Köln)	Einzel-fahrten	Einzel-fahrten	9:30-11:30 n. Berlin (Mo-Fr), bis 19:00 (Sa) 14:15/18:30 v. Berlin (Mo-Fr), 9:15-18:30 (Sa)
RE 3	Stralsund/Schwedt – Eberswalde – Berlin – Lutherstadt Wittenberg/Jüterbog	60	60	4:00-1:00, Verstärker auf 2 Fahrten je Stunde nach Berlin 5:20-7:20, von Berlin 15:30-19:50
RE 66	Szczecin – Angermünde – Eberswalde – Berlin	3 Fahrten-paare	3 Fahrten-paare	7:00-21:00; zusätzliches Fahr-tenpaar freitags

## Bestandsanalyse – So sieht es derzeit aus

Linie	Verlauf	Takt Mo-Fr	Takt Sa/So	Betriebszeitraum
RB 24	Eberswalde – Berlin Ostkreuz – Senftenberg	60	60	5:00-21:00
RB 60	Eberswalde – Wriezen (– Frankfurt (Oder))	60 (120)	120	4:00-22:00
RB 63	Eberswalde – Britz – Joachimsthal (– Templin)	60 (120)	60	4:00-22:00 (Mo-Fr), 9:00-22:00 (Sa, So)

Tabelle 3: Linien des SPNV in Eberswalde Hauptbahnhof, Fahrplanstand Juni 2019

Der RE 3 fährt kurz vor jeder vollen Stunde in Richtung Berlin ab (etwa zur Minute .52<sup>1</sup>) und kommt kurz nach der vollen Stunde aus Berlin an (etwa zur Minute .07). Die Verstärkerzüge fahren etwa zur Minute .25 nach Berlin ab und kommen etwa zur Minute .30 an. Zusätzlich verkehrt die Regionalbahn-Linie 24 stündlich zur Minute .11 nach Berlin Ostkreuz und kommt von dort zur Minute .48 in Eberswalde an.

Die RB 60 nach Wriezen beziehungsweise Frankfurt (Oder) fährt in Eberswalde zur Minute .21 ab und kommt zur Minute 44 an. Die RB 63 nach Joachimsthal bzw. Templin fährt zur Minute .56 ab (7:00 Uhr bis 10:00 Uhr zur Minute .17) und kommt zur Minute .44 an (7:00 Uhr bis 10:00 Uhr zur Minute .04).

Somit sind Anschlüsse in Richtung Berlin zur Minute .50 (zusätzlich zur Minute .11 via RB) und aus Richtung Berlin zu den Minuten .10 (RE 3 – RB 60) und .50 (RB 24 – RB 63) gewährleistet. Daran müssen sich die nachgelagerten Verkehre (Regional -und Stadtbus) orientieren.

Der Berliner Hauptbahnhof ist mit dem RE 3 in etwa 37 Minuten erreicht, Berlin Ostkreuz mit der RB 24 in rund 45 Minuten.

### Regionale Busverkehre

Ab Eberswalde Busbahnhof verkehren 12 Linien des regionalen Busverkehrs. Mit Ausnahme der Linie 910 wird auf keiner Linie ein sauberer Takt angeboten. Die Linien sind in folgender Tabelle 4 beschrieben.

Linie	Verlauf	Takt Mo-Fr	Takt Sa/So	Betriebszeitraum
883	Eberswalde – Bad Freienwalde	Einzel-fahrten	-	Schülerverkehr
910	Eberswalde Südend – Finowfurt	60 30 (HVZ)	-	4:30-20:00 20:00-24:00 HVZ: 4:30-9:30; 12:30-19:30

<sup>1</sup> Fahrplanstand Juni 2019

## Bestandsanalyse – So sieht es derzeit aus

Linie	Verlauf	Takt Mo-Fr	Takt Sa/So	Betriebszeitraum
912	Eberswalde – Britz – Brodwin	9 FP/5 FP <sup>2</sup>	-	5:00-17:00,
913	Eberswalde – Biesenthal	Einzel-fahrten	-	Schülerverkehr
915	Eberswalde – Lichterfelde – Altenhof	60 <sup>3</sup>	-	4:00-20:00
916	Eberswalde – Niederfinow – Oderberg	60 <sup>4</sup>	180	4:00-23:00 (Mo-Fr), 9:00-16:00 (Sa, So)
917	Eberswalde – Lichterfelde - Altenhof – Joachimsthal – Finowfurth – Eberswalde	-	120	9:00-21:00 saisonale Unterschiede
918	Eberswalde – Werneuchen	120 (60) HVZ	-	5:00-17:00, nach Anforderungen des Schülerverkehrs, daher kein fester Takt
919	Eberswalde – Grüntal	Einzel-fahrten	-	Schülerverkehr
921	(Eberswalde –) Joachimsthal – Glambeck	Einzelfahrt	-	Schülerverkehr
922	Eberswalde – Britz – Golzow – Senftenhütte	9 FP	-	4:00-17:00 Uhr, starke Ausrichtung auf Schülerverkehr
923	Eberswalde – Tiefensee - Strausberg	2 FP	-	6:00-17:00

Tabelle 4: regionale Buslinien in Eberswalde, Fahrplanstand Mai 2019

Mit Ausnahme der Linien 910, 915, 916 und 917 (Wochenende) sind alle regionalen Busangebote auf den Schülerverkehr ausgerichtet und für Berufspendler sowie Einkaufs- und Freizeitwege aufgrund der fehlenden Vertaktung und eines eingeschränkten Betriebszeitraumes nur eingeschränkt nutzbar. Wochenendangebote existieren lediglich auf den Linien 916 (Richtung Niederfinow) und 917 (Richtung Werbellinsee). Ansonsten werden keine Wochenendverkehre in das Eberswalder Umland angeboten.

### Stadtbus

Das Stadtgebiet Eberswaldes wird durch fünf Stadtbuslinien erschlossen. Davon verkehren zwei Linien (861 und 862) als Oberleitungsbusse (O-Bus). Die Linie 910 wird zukünftig als O-Bus verkehren (aktuell noch als Dieselbus).

<sup>2</sup> FP ... Fahrtenpaare = Paar aus einer Hin- und Rückfahrt

<sup>3</sup> Taktlücke zwischen 10 und 12 Uhr beziehungsweise 11 und 13 Uhr sowie einzelne Taktsprünge

<sup>4</sup> Kein durchgehende Stundentakt, aufgrund leichten Versatzes der Fahrlagen, Taktlücke mittags, zusätzliche Verstärkerfahrten zur Schulzeit

## Bestandsanalyse – So sieht es derzeit aus

Linie	Verlauf	Takt Mo-Fr	Takt Sa/So	Betriebszeitraum
861	Nordend – Markt – Hauptbahnhof – Kleiner Stern	15	30	4:00-23:00 (Mo-Fr), 5:00-23:00 (Sa, So)
862	Kleiner Stern – Hauptbahnhof – Markt – Ostend	15	30	3:30-23:00 (Mo-Fr) 5:00-23:00 (Sa, So)
863	Nordend – Leibnizviertel – Hauptbahnhof – Westend	4 FP	-	7:00-14:00, Schülerverkehr
864	Busbahnhof – Kaufland/TGE – Lichterfelde – Clara-Zetkin-Siedlung	60 <sup>5</sup>	4 FP	4:00-19:00 (Mo-Fr), 6:00-18:00 (Sa, So)
865	Busbahnhof – Westend – Zoo – Markt – Gropius-Krankenhaus	60	60	5:00-19:00 (Mo-Fr), 8:00-19:00 (Sa, So)

Tabelle 5: Stadtbuslinien in Eberswalde, Fahrplanstand Mai 2019

Die Linienwege sind im folgenden Liniennetzplan ersichtlich.

---

<sup>5</sup> Taktlücken und teilweise unterschiedliche Fahrlagen durch abweichende Linienwege

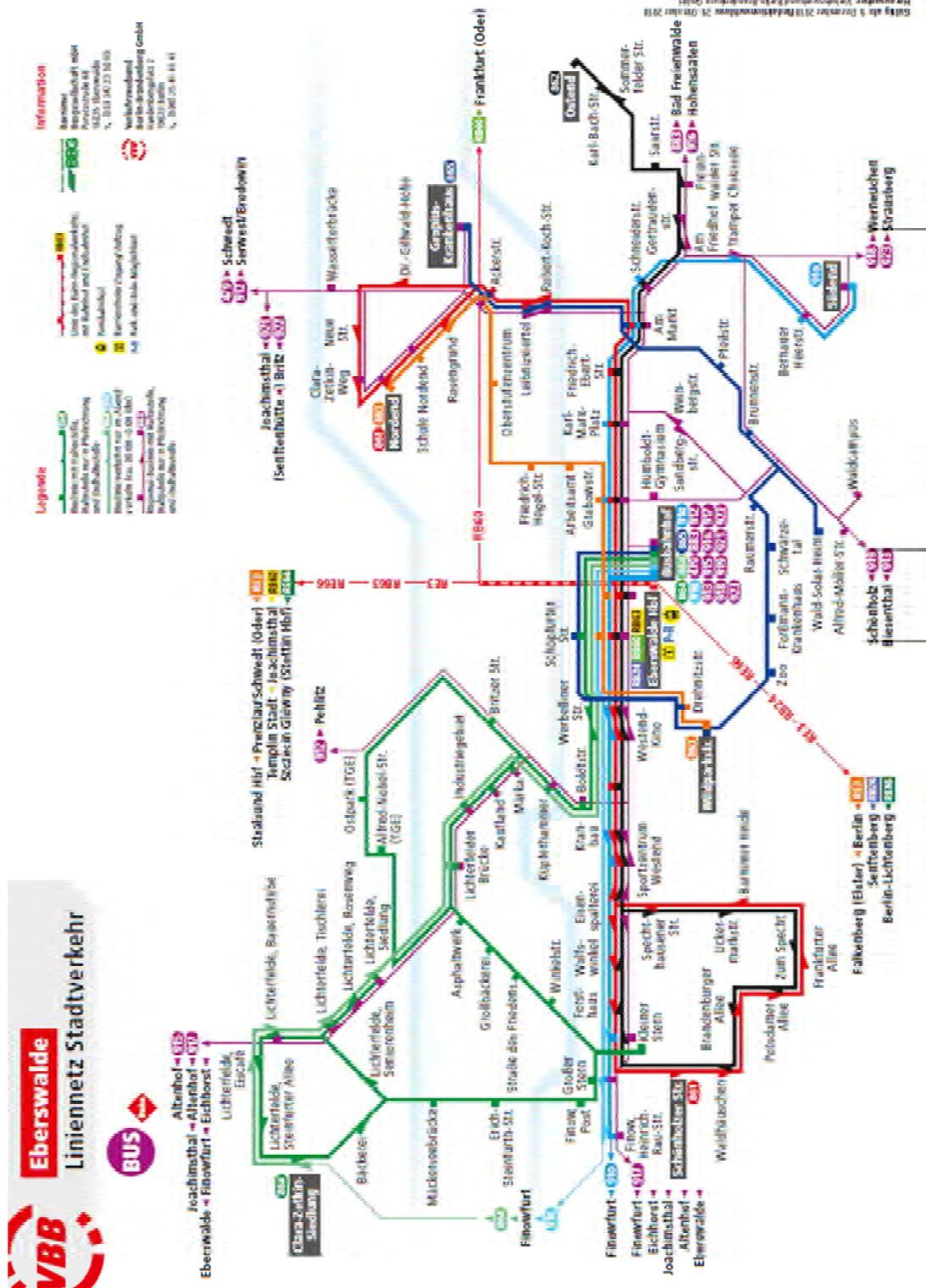


Abbildung 14: Liniennetz Stadtverkehr Eberswalde (Stand: Dezember 2018)

Aufgrund der gestreckten Ost-West-Ausrichtung Eberswaldes ist die Erschließung der zentralen Magistrale (Eisenbahnstraße / Heegermühler Straße) durch die O-Bus-Linien 861 und 862 im 7,5-Minuten-Takt (Tagesverkehr Montag bis Freitag) gegeben und als gut zu bewerten. Diese wird durch die Linie 910 im 30-Minuten-Takt weiter verdichtet. Die Buslinie 863 verbindet im Schülerverkehr das Nordend mit dem Leibnizviertel und dem Westend (vier Fahrtenpaare an Schultagen). Die Buslinie 864 verbindet die Clara-Zetkin-Siedlung im Stundentakt mit dem Busbahnhof. Die Buslinie 865 bindet im Stundentakt das Westend, den Zoo, das Schwärzetal mit dem Werner-Forßmann-Krankenhaus sowie über den Markt das Martin Gropius Krankenhaus Eberswalde an.

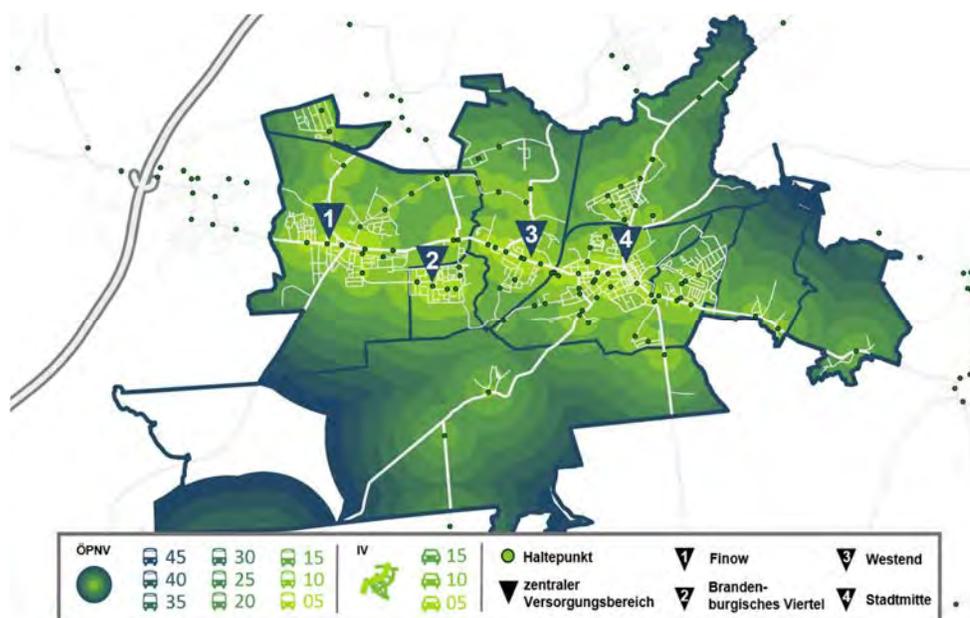


Abbildung 15: ÖPNV-Erreichbarkeit Zentraler Versorgungsbereiche

In Eberswalde gibt es vier zentrale Versorgungsbereiche (ZVB). Diese befinden sich in Finow, im Stadtbezirk „Brandenburgisches Viertel“, im Westend und in der Stadtmitte. Eine Erreichbarkeitsanalyse (Abbildung 15) zeigt, dass die Einwohner Eberswaldes innerhalb von zehn bis 15 Minuten ihren nahegelegenen ZVB mit dem städtischen und regionalen Busangebot erreichen können. Vorbehaltlich der Bedienungshäufigkeit der einzelnen Linien lässt sich schlussfolgern, dass es grundsätzlich keine wesentlichen Erreichbarkeitsdefizite gibt, die beispielsweise die Einrichtung neuer Linien oder die Neuanlage von Haltestellen gibt. Eine detailliertere Untersuchung der Erreichbarkeit ist anhand von Haltestelleneinzugsgebieten zu prüfen.

Im Rahmen der Prüfung der räumlichen Erschließung fallen bei einem Ansatz eines Radius von 300 Metern für Haltestelleneinzugsbereiche [12] kleinere Erschließungslücken im ÖPNV auf:

- Ostend: nördlicher und östlicher Bereich
- Clara-Zetkin-Siedlung: westlicher Bereich
- Leibnizviertel
- Südlicher Bereich der Biesenthaler Straße

Berücksichtigt man die Bedienungshäufigkeit der verkehrenden Linien, muss für das Leibnizviertel sowie das Westend und den Zoo eine Unterbedienung festgestellt werden. Ebenso ist eine häufigere Anbindung des Krankenhauses zu diskutieren. Insbesondere für die westlichen Bereiche im Leibnizviertel (westlich Oberstufenzentrum / Leibnizstraße) sind zusätzliche Busangebote mit Anbindung des Marktes sowie des Hauptbahnhofes zu prüfen.

Am Wochenende verkehren die O-Bus-Linien 861 und 862 jeweils im 30-Minuten-Takt, sodass sich für den gemeinsam bedienten Linienweg zwischen Markt und Eisenspalterei ein 15-Minuten-Takt ergibt. Dieser ist als gut zu bewerten. Die Anbindung Finowfurts erfolgt im Zwei-Stunden-Takt über die Linie 917. Hier ist mindestens für Samstag eine stündliche Anbindung zu prüfen. Die Linie 864 verkehrt am Wochenende mit vier Fahrtenpaaren. Die Linie 865 verkehrt am Wochenende ebenso im Stundentakt. Insbesondere für die Anbindung des Zoos ist eine weitere Taktverdichtung auch am Wochenende zu diskutieren.

#### 4.2.4 Straßenverkehr

Entsprechend der Methodik der „Richtlinie für integrierte Netzgestaltung“ (RIN 2008) [13] werden Straßen entsprechend ihrer Verbindungsbedeutung funktional gegliedert:

- Verbindungsfunktionsstufe I: großräumige Verbindungen
- Verbindungsfunktionsstufe II: überregionale Verbindungen
- Verbindungsfunktionsstufe III: regionale Verbindungen
- Verbindungsfunktionsstufe IV: nahräumige Verbindungen
- Verbindungsfunktionsstufe V: kleinräumige Verbindungen

Im bestehenden Straßennetz werden im Zuge der Bundesstraßen B167 und B168 großräumige und überregionale Verbindungen abgewickelt. Innerhalb von Ortslagen erfolgt die Einordnung in die jeweils niedrigeren Verbindungsfunktionsstufen II bzw. III. Über die Landesstraßen L200, L237, L238, L291 und L293 (nördlich B167) werden regionale Verbindungen der Stufe III abgewickelt. Die die L293 südlich der B167 wird in die Verbindungsfunktionsstufe IV eingeordnet, da aufgrund mangelnder Befahrbarkeit keine Verbindung zu anderen Orten realisiert werden kann. Nahräumige Verbindungen orientieren sich am bestehenden Hauptstraßennetz der Stadt Eberswalde. Das übrige Stadtstraßennetz

dient vorrangig kleinräumigen Verbindungen bzw. dem Anschluss von Grundstücken. In folgender Abbildung 16 ist für das bestehende Straßennetz die funktionale Gliederung entsprechend der Verbindungsfunktionsstufen dargestellt.



Abbildung 16: Straßennetz – funktionale Gliederung Bestand

Straßennetzanschnitte werden außerdem durch folgende Merkmale charakterisiert:

- Außerhalb ~/ im Vorfeld ~/ innerhalb bebauter Gebiete<sup>6</sup>
- Anbaufrei/ angebaut<sup>7</sup>
- Hauptverkehrsstraße/ Erschließungsstraße

Für die Einteilung des Stadtstraßennetzes in Eberswalde sind folgende Kategoriengruppen relevant

VS anbaufreie Hauptverkehrsstraßen

HS angebaute Hauptverkehrsstraßen

ES Erschließungsstraßen

Aus der Verknüpfung der Kategoriengruppen mit den Verbindungsfunktionsstufen ergeben sich folgende Verkehrswegekategorien.

<sup>6</sup> Innerhalb bebauter Gebiete: Für den Straßennutzer erscheint die Bebauung als zusammenhängend  
Im Vorfeld bebauter Gebiete: Der Straßennutzer interpretiert die Bebauung als locker zusammenhängend [13]

<sup>7</sup> Anbaufrei: Straße, zu der die angrenzenden Grundstücke i.d.R. keine Zugänge und/oder Zufahrten haben  
Angebaut: Straße mit der Möglichkeit von Zugängen und/oder Zufahrten zu den angrenzenden Grundstücken [27]

## Bestandsanalyse – So sieht es derzeit aus

Kategorien- gruppe Verbindungs- funktion	anbaufreie Hauptverkehrs- straßen	angebaute Hauptverkehrs- straßen	Erschließungs- straßen
überregional	<b>VS II</b>	<i>(HS II)</i>	-
regional	<b>VS III</b>	<b>HS III</b>	-
nahräumig	-	<b>HS IV</b>	<b>ES IV</b>
kleinräumig	-	-	<b>ES V</b>

Tabelle 6: Verkehrswegekategorien

In der Richtlinie wird die Kombination HSII als problematisch, aufgrund von Funktionsüberlagerungen bezeichnet. Das ist im Bestandsnetz von Eberswalde abschnittsweise entlang der Ortsdurchfahrt der B167 gut nachvollziehbar.

In der Abbildung 17 (auch als Anlage 4.2.4.1) ist die sich daraus ergebende Straßennetzklassifizierung für das Bestandsnetz grafisch dargestellt. Folgende Zuordnungen wurden verwendet.

<b>Straßennetzklassifizierung</b>	<b>Verkehrswegekategorien</b>
Anliegerstraße	ES V
Sammelstraße	ES IV
Hauptsammelstraße	HS IV
Hauptverkehrsstraße	HS III, HS II, VS III, VS II

Tabelle 7: Straßennetzklassifizierung



Abbildung 17: Straßennetzklassifizierung Bestand

Entlang des Hauptverkehrsstraßennetzes beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts größtenteils 50 km/h. Auf einigen Streckenabschnitten wie im nördlichen Abschnitt der „Breite Straße“ und insbesondere vor der Schule im Kupferhammerweg und vor dem Werner Forßmann Krankenhaus ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Außerorts sind Höchstgeschwindigkeiten von 70 bzw. 100 km/h zugelassen. Aufgrund von Tempo-30-Zonen sowie Tempo-20-Zonen, verkehrsberuhigten Bereichen in Wohngebieten und weiteren Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, kann festgestellt werden, dass im gesamten Nebennetz keine zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von > 30 km/h bestehen. Eine Karte der streckenbezogenen zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten befindet sich im Anhang als Anlage 4.2.4.2.

Die Straßen des Hauptverkehrsstraßennetzes besitzen unterschiedliche Straßenquerschnitte. Großteils ist je Fahrtrichtung ein Fahrstreifen vorgesehen. Abschnittsweise gibt es überbreite Fahrstreifen oder zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Im Hauptstraßennetz ist der Verkehr als Zweirichtungsverkehr organisiert. Im Nebenstraßennetz gibt es darüber hinaus auch Einbahnstraßen. Die Straßenoberflächen unterscheiden sich stark zwischen dem Haupt- und dem Nebenstraßennetz. Die Hauptstraßen sind größtenteils asphaltiert und es gibt vereinzelte gepflasterte Straßen. Im Nebenstraßennetz ist der Anteil der gepflasterten Straßen wesentlich höher. Außerdem gibt es unbefestigte Straßen.

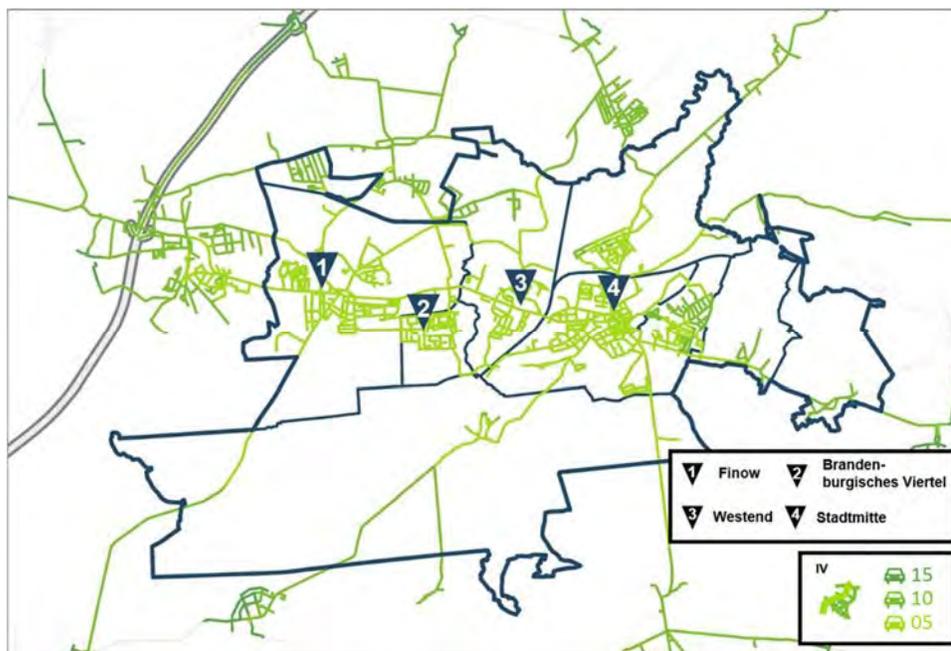


Abbildung 18: Pkw-Erreichbarkeit Zentraler Versorgungsbereiche

Eine Erreichbarkeitsanalyse (Abbildung 18) zeigt, dass die Einwohner Eberswaldes innerhalb von fünf bis zehn Minuten ihren nahegelegensten ZVB mit dem Pkw erreichen können. Daraus lässt sich schlussfolgern, dass es für die Pkw-Erreichbarkeit keine Defizite gibt.

Ein Carsharing-Angebot wird in Eberswalde durch den Landkreis bzw. die Bärnimer Energiegesellschaft mbH realisiert. In der Stadt existieren verschiedene Standorte, welche erfolgreich genutzt werden. In der folgenden Abbildung sind die derzeitigen Standorte (Stand: Mai 2020) dargestellt.

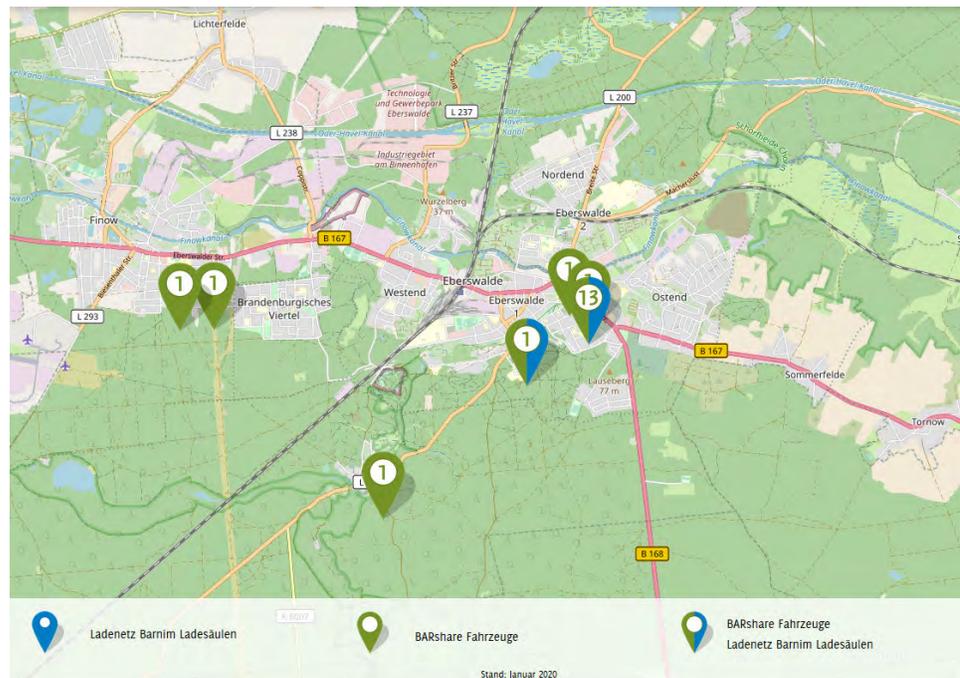


Abbildung 19: Carsharing-Standorte [14]

#### 4.2.5 Ruhender Verkehr

##### Straßenverkehr

Aufbauend auf dem Parkraumbewirtschaftungskonzept von 2008 und der Fortschreibung von 2015 gibt es in Eberswalde fünf Bereiche mit unterschiedlichen Parkregelungen (vgl. Abbildung 20). Der überwiegende Teil des bewirtschafteten Gebiets ist gebührenfrei, aber zeitlich auf 2 Stunden beschränkt und für Anwohner mit Vignette frei. Ein kleiner Teil der bewirtschafteten Straßenabschnitte ist auch zeitlich auf 2 Stunden beschränkt und kann darüber hinaus nicht mit Vignetten genutzt werden. Im Zentrum befinden sich Stellplätze, die ab einer Parkdauer von 21 Minuten, gebührenpflichtig sind. Außerdem können diese Stellplätze auch nur für maximal 3 Stunden genutzt werden. Neben den Stellplätzen entlang der Straßen gibt es in Eberswalde neun öffentlich zugängliche Stellplatzsammelanlagen. Die Sammelanlagen in der Nähe des Bahnhofes sind nicht gebührenpflichtig und werden als P+R-Stellplätze ausgewiesen. Darüber hinaus ist der Parkplatz Marienstraße kostenlos. Für alle anderen Sammelanlagen existieren gesonderte Gebührenregelungen. Entlang der meisten Hauptverkehrsstraßen des bewirtschafteten Bereichs ist das Parken durchgehend nicht erlaubt. Es gibt Ausnahmen entlang der Eisenbahnstraße, Bergerstraße, Rudolf-Breitscheid-Straße und Brunnenstraße.

## Bestandsanalyse – So sieht es derzeit aus

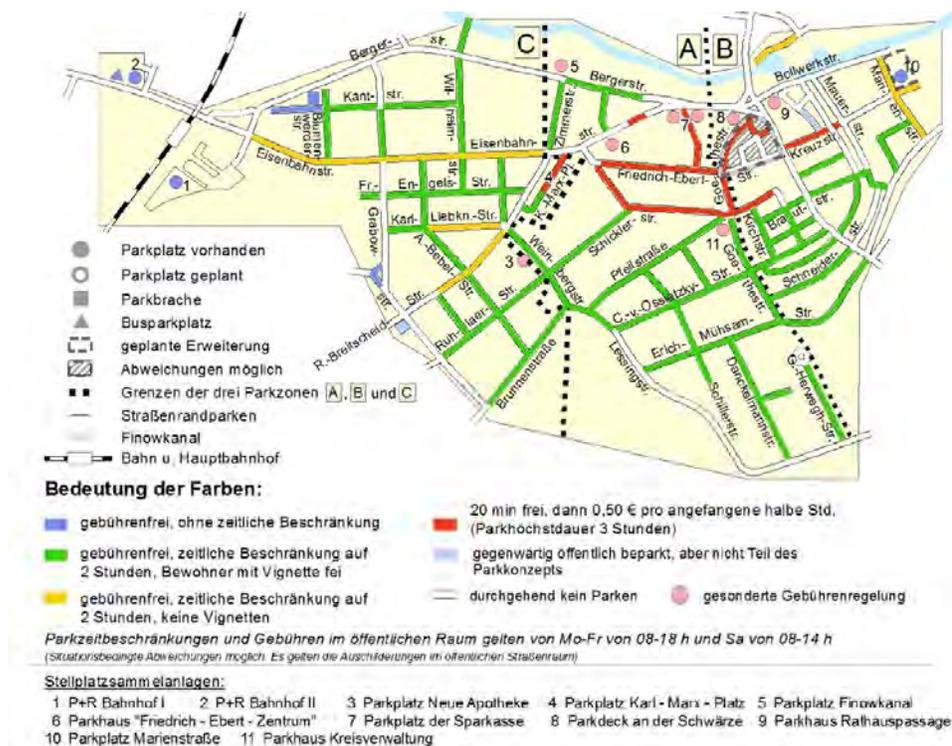


Abbildung 20: Parkraumbewirtschaftung (Stand 2015, aktueller Stand 2020 Wegfall Nr. 6 sowie Parken in der Blumenstraße)

Im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2030+ wurden insbesondere drei Bereiche im Stadtgebiet hinsichtlich des ruhenden Verkehrs näher betrachtet. Die detailliertere Betrachtung bezieht sich dabei auf die Parksituationen in der Bahnhofsgegend, die Innenstadt und Marienstraße, sowie auf Finow und die Eberswalder Straße.

In der Bahnhofsumgebung gibt es mehrere Möglichkeiten Kraftfahrzeuge abzustellen. Dazu zählen die Park & Ride Anlagen direkt am Bahnhof und auf dem alten ZOB (vgl. Abbildung 20) sowie die gekennzeichneten Flächen in der Kantstraße.



Abbildung 21: Parksituation Eisenbahnstraße



Abbildung 22: P + R am Bahnhof I

Insgesamt gibt es auf den Park & Ride Anlagen 391 Pkw-Stellplätze. Zudem wurden von Seiten eines privaten Investors 200 weitere Stellplätze hergestellt, welche insbesondere die Dauerparker (Pendler) ansprechen sollen. Es wird davon ausgegangen, dass dadurch auch der prognostizierte Bedarf abgedeckt wird. In diesem Zusammenhang sollte eine turnusmäßige Überprüfung der vorherrschenden Parksituation erfolgen, um gegebenenfalls Maßnahmen (z.B. eine Bewirtschaftung) ergreifen zu können.

Erhebungen der Stadt Eberswalde von 2011 zeigen, dass die Stellplatzsammelanlagen in der Innenstadt größtenteils nicht ausgelastet sind. Eine Ausnahme bildet der Parkplatz Marienstraße. Dieser ist an den Werktagen immer ausgelastet (vgl. Tabelle 8). Der gleiche Eindruck bezüglich der Auslastung der Stellplatzsammelanlagen konnte auch bei einer Verkehrsbeobachtung 2018 gewonnen werden. Darüber hinaus wurde bei der Verkehrsbeobachtung festgestellt, dass im überwiegenden Teil der Bewirtschaftungszonen Kapazitätsreserven bestehen.

Stellplatzsammelanlage	Auslastung
Parkplatz neue Apotheke	58 Prozent
Parkplatz Karl-Marx-Platz	51 Prozent
Parkplatz Finowkanal	24 Prozent
Parkhaus „Friedrich-Ebert-Zentrum“	56 Prozent
Parkplatz der Sparkasse	79 Prozent
Parkdeck an der Schwärze	32 Prozent
Parkhaus Rathauspassage	63 Prozent
Parkplatz Marienstraße	100 Prozent
Parkhaus Kreisverwaltung	87 Prozent

Tabelle 8: Auslastung Stellplatzsammelanlagen

Im Ortsteil Finow wird der Parkraum entlang der Eberswalder Straße bewirtschaftet. Die dort vorhandenen Parkbuchten können kostenlos, aber zeitlich begrenzt genutzt werden. Während der Ortsbegehungen konnten keine hohen Auslastungen der Parkbuchten festgestellt werden. Darüber hinaus konnten für den gesamten Ortsteil Finow keine Überlastungen der Anlagen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum festgestellt werden.

#### Radverkehr

Im öffentlichen Raum sind Radabstellanlagen vorhanden. Eine Konzentration gibt es vor Einrichtungen des Einzelhandels sowie weiteren Dienstleistungen, am Bahnhof, am Markt, bei der Rathauspassage, am Familiengarten und beim Zoo. Bei den Radabstellanlagen handelt es sich sowohl um Anlehnhalter als auch Vorderradhalter (sogenannte Felgenklemmer), die es gemäß ERA den Empfehlungen im RNK sowie dem Leitfaden Fahrradparken der Stadt zukünftig gilt auszutauschen. Insbesondere am Bahnhof ist eine verstärkte Nachfrage an Radabstellplätzen vorhanden. In diesem Zusammenhang wird kurzfristig durch die Stadt am Bahnhof ein Fahrradparkhaus errichtet.

Am Museum in der Steinstraße, am Familiengarten und am Zoologischen Garten können E-Bikes und Pedelecs geladen werden.

### 4.3 Verkehrsnachfrage

Im Rahmen des neuen Verkehrsentwicklungsplanes wurde erstmals ein Verkehrsmodell aufgebaut. Dabei handelt es sich um ein rechnergestütztes Simulationsmodell, welches die täglichen Wege der Einwohner und Gäste in der Stadt Eberswalde abbildet. Dieses Modell ist ein Werkzeug, um das künftige Verkehrsgeschehen einschätzen und bewerten zu können. Es werden darin die Wirkungen von raumstruktureller Entwicklung, Verkehrsverhalten und Maßnahmen des Verkehrsangebotes beschrieben.

#### Verkehrsmodell – So wird das Verkehrsgeschehen simuliert

Das Verkehrsmodell ist die Summe aus

- ▶ dem Angebotsmodell zur Abbildung von Verkehrsnetz, Verkehrsorganisation, Linien Haltestellen und Fahrpläne,
- ▶ dem Flächennutzungsmodell, das die verkehrsrelevante Raumstruktur darstellt,
- ▶ dem Nachfragemodell zur Abbildung des Verkehrsverhaltens sowie
- ▶ den zugehörigen Berechnungsschritten.

Diese Teilmodelle bilden einen konkreten Zeithorizont ab. Mit einem Modell des Ist-Zustandes wird der heutige Zustand beschrieben. Für den Ist-Zustand werden empirische Daten gesammelt (Verkehrszählung, Haushaltsbefragung) und

den berechneten Werten gegenübergestellt. Dadurch wird die Ausprägung des täglichen Verkehrs bekannt.

Für die Betrachtungen des Verkehrsentwicklungsplans ist vor allem die Vorausschau auf den Planungshorizont 2030 wichtig. Dieser Planungshorizont wird in der Prognose beschrieben. Bei der Prognose wird zwischen einem Prognose-Nullfall und den Planfällen unterschieden.

Die Einordnung der Berechnungsfälle ist in Abbildung 23 erläutert:



Abbildung 23: Berechnungsfälle des Verkehrsentwicklungsplans

Mit dem Ist-Zustand wird das gegenwärtige Verkehrsaufkommen abgebildet. Dieser Berechnungsfall bildet die Grundlage für die folgenden Prognosen. Mit dem Prognose-Nullfall wird das künftige Verkehrsgeschehen ermittelt, wobei hier die erwartete Entwicklung der Einwohner und weiterer Flächennutzungen sowie indisponible, das heißt in Hinblick ihrer Umsetzung feststehende Maßnahmen, einbezogen werden. Das Ergebnis des Prognose-Nullfalls zeigt den künftigen Verkehr, wenn keine weiteren verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen umgesetzt werden.

Dem gegenüber stehen die Prognose-Planfälle, die aufbauend auf dem Nullfall die verkehrlich relevanten Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes berücksichtigen. Im Vergleich zum Prognose-Nullfall lässt sich die Wirkung der Maßnahmen quantifizieren und bewerten.

Die Planfälle setzen sich aus verschiedenen Maßnahmen der einzelnen Verkehrsarten zusammen. Sie werden im Kapitel 6 beschrieben.

Als Ergebnis der Berechnungen des Ist-Zustandes und der Prognose stehen Angaben zu den vorhandenen und zu erwartenden Verkehrsbelastungen der Strecken, Knotenpunkte, Linien und Haltestellen sowie weitere verkehrsplanerische Kenngrößen zur Verfügung. Diese werden für Wirkungsanalysen und Maßnahmenbewertungen genutzt. Die Auswertungen des Verkehrsmodells werden darüber hinaus in den weiteren Fachplanungen verwendet. Das sind die Lärmaktionsplanung, die Luftreinhalteplanung und das Mobilitätsmanagement.

Der Aufbau des Verkehrsmodells und dessen Datenquellen werden in der Anlage 4.3 beschrieben.

### Ergebnisse – Ist-Zustand

Entsprechend der zur Verfügung gestellten Erhebungsdaten für den Kfz-Verkehr wurden die höchsten Verkehrsbelastungen (durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke) in der Stadt Eberswalde im Zuge der B167 und der L200 registriert. Die höchsten Verkehrsbelastungen auf der B167 mit Werten von ca. 35.500 Kfz/24h (2014) bzw. von ca. 26.500 Kfz/24h (2019) wurden auf der Eisenbahnstraße im Bereich der Eisenbahnüberführung erfasst. Westlich der Eisenbahnbrücke variieren die Verkehrsbelastungen der B167 in Eberswalde abschnittsweise zwischen ca. 15.500 Kfz/24h und ca. 20.000 Kfz/24h. Auf dem östlichen Abschnitt der B167 zwischen der Eisenbahnüberführung und der L200 beträgt die Verkehrsbelastung zwischen ca. 10.000 Kfz/24h und ca. 21.500 Kfz/24h. Die östliche Fortführung der B167 über die Breite Straße und der Freienwalder Straße ist durchschnittlich mit ca. 15.000 Kfz/24h belastet. Vergleichsweise geringere Verkehrsbelastungen sind auf der B168 mit Werten zwischen ca. 6.000 Kfz/24h und ca. 8.000 Kfz/24h zu verzeichnen.

Ebenfalls hohe Verkehrsbelastungen mit Werten bis zu ca. 25.000 Kfz/24h sind auch auf der L200 im Abschnitt nördlich der B167 (Höhe Bahnübergang Breite Straße) festzustellen. Demgegenüber wurden auf der L200 südlich der B167 zwischen Stadtmitte und Spechthausen eher geringe Verkehrsbelastungen registriert. Die auf der L200 südlich der B167 erfassten Verkehrsbelastungen betragen im Ist-Zustand zwischen ca. 4.000 Kfz/24h und ca. 6.000 Kfz/24h. Auf den übrigen Landesstraßen L237, L238 und L293 (Altenhofer Straße) wurden in den vorangegangenen Jahren Verkehrsbelastungen von ca. 4.000 Kfz/24h, ca. 8.000 Kfz/24h und ca. 5.000 Kfz/24h erhoben.

## Bestandsanalyse – So sieht es derzeit aus

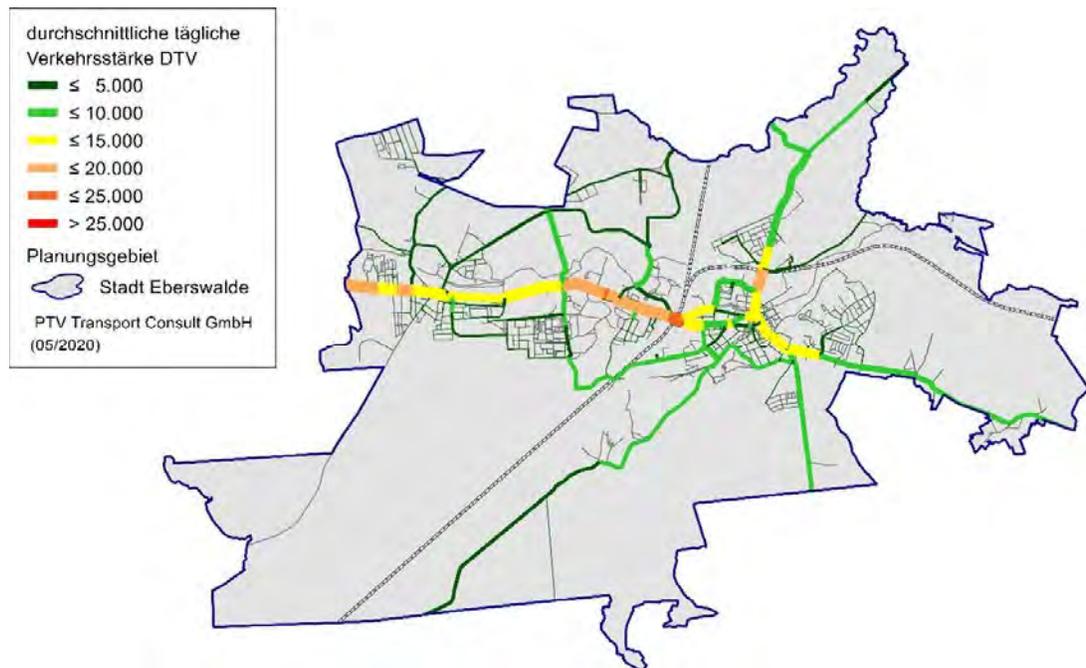


Abbildung 24: Kraftfahrzeuge je 24 Stunden inkl. Lkw, Motorräder und Busse – Ist-Zustand

Die Abbildung 24 zeigt die Ergebnisse der modellhaften Berechnung. Die beschriebenen Zähldaten werden darin in guter Übereinstimmung wiedergespiegelt.

Das Belegungsbild des öffentlichen Verkehrs zeigt die Abbildung 25:

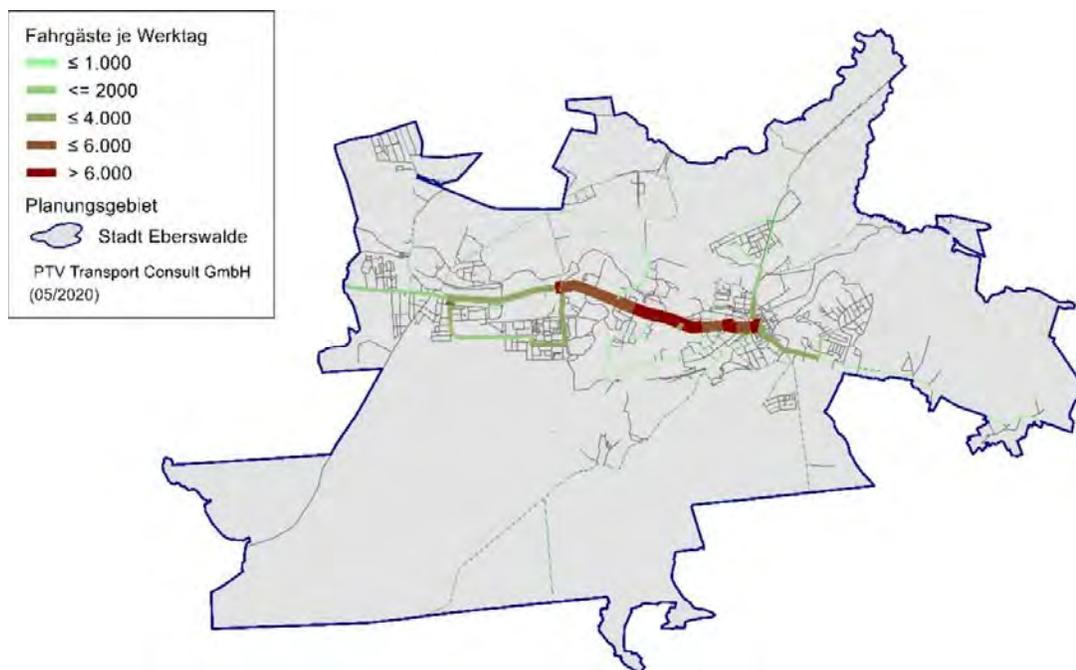


Abbildung 25: Fahrgäste an einem mittleren Werktag in der Schulzeit – Ist-Zustand

Die Streckenbelegungen folgen erwartungskonform den Linienverläufen der BBG im Stadtgebiet von Eberswalde. Darin eingeschlossen ist der Stadtbusverkehr sowie ein- und auspendelnde Regionalbusse.

Die stärksten Belegungen zeigen sich entlang der B167 mit zum Teil mehr als 6.000 Fahrgästen/Tag (Verkehrstag Montag – Freitag in der Schulzeit). Diese Belegungen werden insbesondere unmittelbar östlich und westlich der Haltestelle Hauptbahnhof erreicht. Hier bündeln sich die Fahrgastströme der zuführenden und querenden Linien. Die hohen Belegungen führen sich in östlicher Richtung fort bis zum Markt. Hier erfolgt eine Verteilung in die Richtungen Ostend und Nordend.

In Richtung Finow sind Fahrgastbelegungen bis zu 6.000 Fahrgästen/Tag bis zur Haltestelle Spechthausener Straße zu erkennen. An dieser Stelle treffen die Linien aus den weiter westlich (Finow), südlich (Brandenburger Viertel) sowie nördlich (Clara-Zetkin-Siedlung sowie Industrie- und Gewerbepark) gelegenen Gebieten zusammen auf die Heegermühler Straße.

Die Anzahl der Wege und deren Verteilung auf die Verkehrsarten wird durch den Modal Split beschrieben. Für den Ist-Zustand ist in Eberswalde von folgendem Modal Split auszugehen:

Verkehrsart	Anteil
Fußgängerverkehr	30,4 Prozent
Radverkehr	16,5 Prozent
Öffentlicher Verkehr	8,2 Prozent
Motorisierter Individualverkehr	44,9 Prozent
<b>Summe</b>	<b>100,0 Prozent</b>

Tabelle 9: Modal Split – Ist-Zustand

Den höchsten Anteil an Wegen hat der motorisierte Individualverkehr. Fast 45 Prozent der Wege in Eberswalde werden motorisiert zurückgelegt. Etwa 30 Prozent der Wege werden zu Fuß zurückgelegt; 17 Prozent sind dem Fahrradverkehr zuzurechnen und etwa 8 Prozent Wegeanteil gehört zum öffentlichen Verkehr. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes vereinen damit heute einen Wegeanteil in Höhe von 55 Prozent.

## 4.4 Stärken-Schwächen-Analyse

### 4.4.1 Ergebnisse der Ortsbegehung

Auf der Grundlage einer mehrtägigen Ortsbegehung und den Steckbriefen aus Anlage 4.2.1 und 4.2.2 lassen sich erste Stärken und Schwächen der Angebotsqualität der einzelnen Verkehrsmittel ableiten.

#### Fußverkehr

Im Zentrum von Eberswalde sowie entlang des Treidelwegs herrschen hohe Aufenthaltsqualitäten für Fußgänger. Die Fußgängerzonen, die Wege entlang der Schwärze, der Park am Weidendamm, die Stadtpromenade sowie der Treidelweg stellen ein sehr gutes Angebot für den Fußverkehr dar. Darüber hinaus sind die bestehenden Querungsmöglichkeiten im gesamten Straßennetz sicher und an fast allen neuralgischen Punkten vorhanden.

In Eberswalde variieren die Zustände der Gehwege stark. Während im Hauptstraßennetz deren Oberflächenqualität positiv zu bewerten ist, weist das Nebenstraßennetz viele Mängel auf. Dort gibt es Unebenheiten und Löcher in den Gehwegen. Darüber hinaus fehlen Gehwege entlang der Freienwalder Straße und in den ländlich geprägten Stadtbezirken wie Spechthausen, Tornow und Sommerfelde. Die von den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) vorgegebene Gehwegbreite von 2,5 m [15] werden auf einigen Abschnitten

nicht eingehalten. Darüber hinaus gibt es auf den Gehwegen mit dem Zeichen 1022-10 StVO Defizite. Radfahrer müssen dort nach StVO mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Dies wird in der Realität jedoch ignoriert. Flächendeckend bestehen in Eberswalde Funktionsüberlagerungen zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Dies zeigt sich in der Benutzung der Gehwege durch Radfahrer. Untersuchungen belegen, dass Kinder bei Verkehrsunfällen in der Friedrich-Ebert-Straße (vorranging im östlichen Abschnitt Breite Straße bis Goethestraße), um den Marktplatz verwickelt sind. Dabei handelt es sich häufig um Überschreitungsunfälle. In den folgenden Abbildungen sind sowohl positive als auch negative Beispiele der Angebote für Fußgänger vorhanden.

Es zeigt sich dabei, dass an dem bereits integrierten Instrumentarium „Runder Tisch Geh-Radwegsanierung“ auch zukünftig festgehalten werden sollte, um auch bestehende Problemstellen beseitigen zu können. Darüber hinaus sollten dafür finanzielle Mittel eingeplant werden.

	
<p>Abbildung 26: Fußgängerzone Marktplatz</p>	<p>Abbildung 27: Gehweg entlang der Schwärze</p>
	
<p>Abbildung 28: Querungen entlang und über die Eisenbahnstraße</p>	<p>Abbildung 29: Friedrich-Ebert-Straße von Bürgern gewünschte Querung</p>
	
<p>Abbildung 30: Gehweg Lichterfelder Straße</p>	<p>Abbildung 31: Gehweg Boldtstraße</p>

### Radverkehr

Die separate Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen und Radwegen entlang der Hauptverkehrsachsen stellt ein gutes und von der ERA [16] empfohlenes Angebot für den Radverkehr dar. Größtenteils besitzen diese Anlagen auch eine gute bis sehr gute Oberflächenqualität. Die Grundvoraussetzung für eine sichere Radverkehrsführung im Nebenstraßennetz ist aufgrund der ortszulässigen Höchstgeschwindigkeiten von maximal 30 km/h gegeben. Darüber hinaus können die Wege entlang des Finowkanals sowie durch die bewaldeten Gebiete von Eberswalde ebenfalls mit dem Fahrrad gut genutzt werden und verlaufen abseits vom Kfz-Verkehr. Dadurch besteht dort eine hohe Aufenthaltsqualität. Die Radrouten sind im Verwaltungsgebiet von Eberswalde gemäß den anzuwendenden Richtlinien beschildert. Entlang der Eberswalder Straße im

Ortsteil Finow und teilweise entlang der Eisenbahnstraße sind die Einmündungen in den Nebenstraßen aufgepflastert. Dies bietet Schutz für den Radfahrer vor ab- und einbiegenden Fahrzeugen.

Die Entwicklung eines Bikesharing-Angebots ist positiv zu bewerten. Es zeigt, dass die Stadt Eberswalde bestrebt ist, neue und nachhaltige Mobilitätsangebote zu etablieren.

In den folgenden Abbildungen sind positive Beispiele der Angebote für den Radverkehr zu sehen.



Abbildung 32: Geh- und Radweg Eisenbahnstraße/ Bergerstraße



Abbildung 33: Geh- und Radweg Finowkanal Drahthammer Schleuse



Abbildung 34: Radroutenbeschilderung Kupferhammerweg



Abbildung 35: Aufpflasterung in Eberswalder Straße

In Eberswalde gibt es Radwege, die von schlechter Oberflächenqualität gekennzeichnet sind. Insbesondere weisen die Radwege an Bundes- und Landesstraßen, welche sich in Baulast des Bundes (Landesbetrieb Straßenwesen) befinden, entsprechende Mängel auf. Stellvertretend dafür ist der Radweg entlang der Heegermühle Straße auf dem Abschnitt zwischen der Boldtstraße und der Lichterfelder Straße. Darüber hinaus existieren Stellen und Abschnitte im Radverkehrsnetz, bei denen die Radverkehrsführung unterbrochen, fehlend oder nicht eindeutig für die Nutzer ist. Dies ist zum Beispiel der Fall in den Zufahrten des Kreisverkehrsplatzes Wildparkstraße, am Knotenpunkt Lausitzer Straße/ Spechthausener Straße und in der Freienwalder Straße. Weiterhin sind Radverkehrsführungen vom Seitenraum auf die Straße ungünstig, wenn die Sicht auf

die Radfahrer verdeckt ist und der Radfahrer keine Möglichkeit hat, die Fahrstreifen zu wechseln. Dies kann am Knotenpunkt Rudolf-Breitscheid-Straße/ Grabowstraße beobachtet werden. Außerdem gibt es innerorts wie außerorts Radverkehrsanlagen, die nicht richtlinienkonform ausgebildet sind. Bei einigen Anlagen stehen die bauliche Gestaltung und die Beschilderung der Anlage in Konflikt. So suggeriert die bauliche Gestaltung einen getrennten Geh- und Radweg obwohl die Anlage als gemeinsamer Einrichtungsgeh- und Radweg ausgeschildert ist (Spechthausener Straße). An anderen Stellen wird dem Radfahrer auch durch die bauliche Gestaltung das Gefühl vermittelt, dass er sich auf einem Radweg befindet, obwohl der Weg nur als Gehweg freigegeben ist (Rudolf-Breitscheid-Straße). Im Ostend und in weiteren Stadtbezirken gibt es Straßen, die sich in einem sehr schlechten Oberflächenzustand befinden oder nicht befestigt sind. Solche Straßen stellen ein schlechtes Angebot für den Radverkehr dar, weil dies dazu führt, dass Radfahrer entweder Gehwege befahren oder das Fahrrad nicht als Verkehrsmittel genutzt wird. Die widerrechtliche Nutzung von Gehwegen führt zu erhöhtem Konfliktpotenzial mit Fußgängern. Oberflächengestaltungen, wie sie abschnittsweise in der Erich-Mühsam-Straße zu finden sind, können zu einem Unfallrisiko für Radfahrer führen, da die Oberflächengestaltung den Radfahrenden dazu animiert die Straßenmitte zu nutzen. Dadurch ergibt sich ein ungenügender Sicherheitsabstand für überholende oder entgegenkommende Fahrzeuge. Die Freigabe für Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung in Einbahnstraßen ist in Eberswalde nur an wenigen Abschnitten zu finden. Dadurch ist die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad eingeschränkt. Weitere Sicherheitsdefizite existieren aufgrund von verblassten Markierungen von Schutzstreifen und Furten. Am Ortseingang von Tornow endet der Zweirichtungsradweg zwischen Tornow und Sommerfelde. An dieser Stelle gibt es keine sichere Quermöglichkeit auf die andere Straßenseite, damit die Radfahrer straßenbegleitend in östliche Richtung fahren können. Dies wird an dieser Stelle als kritisch eingeschätzt, weil in diesem Bereich der Kfz-Verkehr schneller als 50 km/h ist. Radfahrer, die zwischen Eberswalde und Spechthausen oder auf der Tramper Chaussee verkehren, benutzen Straßen, auf denen 70 bis 100 km/h für Kraftfahrzeuge zulässig sind. Dies stellt ein Sicherheitsrisiko für Radfahrer dar.

Eberswalde besitzt mit dem Knotenpunkt Heegermühlerstraße/ Kupferhammerweg aber auch eine Unfallhäufungsstelle. Dort sind besonders die Radfahrer gefährdet, die in Richtung Westen fahren. Sie erreichen den Knotenpunkt mit einer hohen Geschwindigkeit und werden von Kraftfahrzeugführern übersehen, die rechts in den Kupferhammerweg einbiegen. Außerdem sind fahrradfahrende Kinder im Knotenpunktbereich Breite Straße/ Georgstraße in Verkehrsunfälle verwickelt worden.

Die folgenden Abbildungen zeigen negative Beispiele der Angebote für den Radverkehr:



### Öffentlicher Verkehr

Im ÖPNV-Angebot Eberswaldes bestehen folgende als gut einzuschätzende Angebote. Hierfür besteht kein akuter Handlungsbedarf.

- Angebot der O-Bus-Linien 861 und 862, mit denen eine dichte Bedienung der in Ost-West-Richtung befindlichen Siedlungsschwerpunkte sowie Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Freizeitziele erreicht wird. Dieses Angebot wird durch die Buslinie 910 weiter ergänzt.
- Die Anbindung der Stadtteile Nordend, Ostend und Finow im 15-Minuten-Takt ist weiterhin als Stärke des städtischen ÖPNV-Angebotes einzuschätzen.
- Es erfolgt am Hauptbahnhof eine Anbindung der städtischen und regionalen Busangebote an den SPNV. Dieser wird eine hohe Priorität eingeräumt.
- Alle Stadtgebiete sind an den Hauptbahnhof und überwiegend auch direkt an den Markt (Stadtzentrum) angebunden (Ausnahme Clara-Zetkin-Siedlung – Markt sowie fehlende adäquate Anbindung des Leibnizviertels).

Für die nachfolgenden Punkte bestehen aus gutachterlicher Sicht weiteres Entwicklungspotenzial, welches teilweise nur bedingt durch die Stadt Eberswalde zu beeinflussen ist.

- Anbindung an Berlin im Stundentakt auf dem RE 3. Hier ist vor dem Hintergrund der siedlungsstrukturellen Tendenzen und der umweltpolitischen Diskussionen eine schnelle halbstündliche Anbindung an Berlin, mindestens in der Hauptverkehrszeit, zu prüfen und anzustreben. Die zusätzliche stündliche Anbindung an das Ostkreuz über die RB 24 wird als hinreichend angesehen. Zuständiger Aufgabenträger für den SPNV sind die Länder Berlin und Brandenburg.
- Die Anbindung Finowfurts an Eberswalde erfolgt am Wochenende im Wesentlichen über die Buslinie 910 im Zwei-Stunden-Takt. Hier ist vor dem Hintergrund der Verflechtungen sowie der Einwohnerzahl Finowfurts eine zeitweise Verdichtung auf einen Stundentakt durch den Aufgabenträger, den Landkreis Barnim, zu prüfen.
- fehlende Anschlüsse des Stadtverkehrs an die letzten Ankünfte des RE 3 aus Berlin

Folgende Punkte sind als Schwächen zu bewerten, für die sich eine hohe Handlungspriorität ergibt.

- fehlende adäquate Anbindung des Leibnizviertels an das Zentrum und den Hauptbahnhof (Fußwegzeiten zwischen 15 und 20 Minuten)
- geringe Bedienungshäufigkeit auf der Linie 865 (Westend, Zoo, Krankenhaus)
- geringe Bedienungshäufigkeit und unübersichtliche Linienführung auf der Linie 864 (Clara-Zetkin-Siedlung)
- Überlagerung von Nutzungskonflikten an ausgewählten Haltestellen zwischen Fußgängern und Radfahrern

### Straßenverkehr

Der Großteil des Hauptstraßennetzes befindet sich in einem guten bis mittelmäßigen Zustand. Daraus lässt sich ableiten, dass auf diesen Straßen kein unmittelbarer Ausbau- (ggf. jedoch Umbau wie beispielsweise bei der Heegermühler Straße) bedarf besteht. Darüber hinaus sind alle ZVB gut mit dem Pkw erreichbar. Die bestehenden zulässigen Geschwindigkeiten im Straßennetz von Eberswalde sorgen dafür, dass sich der Durchgangsverkehr überwiegend auf dem Hauptstraßennetz befindet und das Nebennetz nur für Erschließungszwecke genutzt wird. Die Ansiedlung des Carsharing-Anbieters in Eberswalde wird als positiv eingeschätzt. Es zeigt, dass die Stadt und der Landkreis die Chancen der neuen Mobilitätsformen nutzen.

Die Ortsbegehung hat gezeigt, dass entlang der Heegermühler Straße, Eisenbahnstraße und der Friedrich-Ebert-Straße ein hoher Lärmpegel herrscht. Dies kann insbesondere auf den Straßenverkehr zurückgeführt werden. Dadurch ist die Aufenthaltsqualität entlang dieser Straßen gemindert. Darüber hinaus sind

Straßenmarkierungen in der Eisenbahnstraße und an weiteren Stellen im Straßennetz verblasst. Dies kann zu Verwirrungen der Nutzer führen. Vereinzelt sind Straßenschilder durch Vegetation verdeckt. Dadurch können Anordnungen bzgl. zulässiger Höchstgeschwindigkeiten übersehen werden. Schlechte bzw. sehr schlechte Oberflächenzustände sind auf einigen Straßen des Hauptstraßennetzes und auf vielen Abschnitten im Nebennetz zu finden. Der schlechte Straßenzustand kann als Lärmquelle identifiziert werden und zu Schäden an Fahrzeugen führen. Außerdem ist der Fahrkomfort gemindert.

Ein grundsätzliches Problem in Eberswalde ist der Verlauf der Bundesstraße B167. Die Straße besitzt die Verbindungsfunktionsstufe II und führt städtischen, regionalen und überregionalen Verkehr durch die Stadt. Straßen mit der Verbindungsfunktionsstufe II sollten den überregionalen Verkehr bündeln. Dafür sind überwiegend Straßen außerorts vorgesehen aber nicht Stadtstraßen, so wie in Eberswalde. Die Bündelung der städtischen, regionalen und überregionalen Verkehre entlang der bestehenden B167 hat in Eberswalde zur Auswirkung, dass die Knotenpunkte im Hauptstraßennetz während der Spitzenstunden an ihren Leistungsfähigkeitsgrenzen sind und Lärmbelastungen vorherrschen. Grundsätzlich können Knotenpunkte an ihrer Leistungsfähigkeitsgrenze das Verkehrsaufkommen mit ausreichender Verkehrsqualität abwickeln. Es bestehen dadurch aber keine Reserven für Umleitungs- oder Eventverkehr. Zusätzlicher Verkehr würde zu Stau führen. Über die Qualität des Verkehrsablaufes kann keine definitive Aussage getroffen werden. Beobachtungen haben gezeigt, dass diese zu Spitzenzeiten der Qualitätsstufe Stufe D oder E nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS 2015) entsprechen. Bei einer Qualitätsstufe E sollten Maßnahmen zur Verbesserung der Qualitätsstufe ergriffen werden. Für die Beurteilung der Verkehrsqualität eines LSA gesteuerten Knotenpunktes ist die schlechteste „Qualitätsstufe“ maßgebend. Grundsätzlich ist ein leistungsfähiger Verkehrsablauf, welcher eine Qualität von D entspricht, anzustreben.

Der durch zahlreiche Kuppen und Senken geprägte Streckenverlauf der Tramper Chaussee ist als Sicherheitsrisiko in Bezug auf die daraus resultierenden schlechten Sichtverhältnisse einzustufen. Im östlichen Abschnitt der Freienwalder Straße bestehen aufgrund der baulichen Situation an Ein- und Ausfahrten Sichtbehinderungen zwischen Fußgängern/ Radfahrern und dem Kfz-Verkehr.

In den folgenden Abbildungen sind sowohl positive als auch negative Beispiele der Angebote für den Straßenverkehr gezeigt.

	
<p>Abbildung 40: Rudolf-Breitscheid-Straße</p>	<p>Abbildung 41: Nordend</p>
	
<p>Abbildung 42: Eisenbahnstraße</p>	<p>Abbildung 43: Knotenpunkt Eisenbahnstraße/ Bahnhofsring</p>
	
<p>Abbildung 44: Saarstraße</p>	<p>Abbildung 45: Naumannstraße</p>

### Ruhender Verkehr

#### Kfz-Verkehr

Für den ruhenden Kfz-Verkehr gibt es im Zentrum von Eberswalde genügend Abstellmöglichkeiten. Daraus lässt sich ableiten, dass in der Innenstadt kein Parkdruck vorherrscht. Am Bahnhof wird das Stellplatzangebot komplett ausgeschöpft und es parken Fahrzeuge in Bereichen, die nicht als Stellplätze ausgewiesen sind. Außerdem besteht Parkdruck beim Behördenzentrum. Die Stellplätze auf dem Abzweig, der von Bernauer Herrstraße zum Landeskriminalamt führt, reichen nicht aus, sodass vereinzelt Fahrzeuge entlang der Bernauer Herrstraße abgestellt werden.

Aufgrund von Hinweisen und einer eigens durchgeführten Befragung der Kunden durch die Einzelhändler in der Innenstadt, wird vorgeschlagen, die bestehende Parkraumbewirtschaftung zu überprüfen und hinsichtlich der Innenstadt entsprechend näher zu untersuchen (unter Einbeziehung der jeweiligen Erreichbarkeiten durch alle Verkehrsmittelarten), um gegebenenfalls weitere Maßnahmen ergreifen zu können und die innerstädtische Wirtschaft weiterhin zu stärken.

### E-Fahrzeuge

In Eberswalde ist an mehreren Orten das Laden von Elektrofahrzeugen möglich. Die Ladestationen befinden sich u.a. auf den Parkplätzen des Familiengartens und des Zoologischen Gartens sowie auf dem Tankstellengelände in der Freienwalder Straße. Damit hat Eberswalde den Grundstein für nachhaltige und zukunftsweisende Mobilität im Straßenverkehr gelegt.

### Lieferverkehr

Es existieren keine gesonderten Lieferzonen vor den jeweiligen Dienstleistungs- und Einzelhandelseinrichtungen. Dies führt dazu, dass Lieferfahrzeuge auf der Straße oder auf Anlagen des Fuß- und Radverkehrs halten. Dies führt zu Beeinträchtigungen im Verkehrsfluss und in der Verkehrssicherheit.

### Radverkehr

Der überwiegende Teil der Radabstellanlagen entspricht den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR, Ausgabe 2005) [17]. Im Stadtzentrum und vor Einrichtungen des Einzelhandels sowie weiteren Dienstleistungen sind genügend Radabstellanlagen vorhanden. Darüber hinaus gibt es am Museum in der Steinstraße, am Familiengarten und am Zoologischen Garten öffentlich zugängliche Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs.

Die Radabstellanlagen am Bahnhof sind überlastet, was dazu führt, dass Fahrräder an Baumschutzgittern, Absperrungen und Metallpfosten abgestellt werden. Durch den Mangel an Radabstellanlagen kann der Bahnhof sein komplettes Potenzial als Mobilitätsdrehscheibe nicht ausschöpfen aber es besteht ein Planungsabsicht für ein Fahrradparkhaus. Weiterhin besteht ein Bedarf für Radabstellanlagen gegenüber der Mertensstraße unterhalb des Waldcampus. Dort werden Grundstücksabgrenzungen genutzt, um Fahrräder abzustellen. Dies behindert die Zuwegung der Anlieger. Daher sollte geprüft werden, ob Radabstellanlagen im Umfeld der Mertensstraße eingerichtet werden können.

In den folgenden Abbildungen sind sowohl positive als auch negative Beispiele der Angebote für den ruhenden Verkehr vorhanden.



Abbildung 46: Schicklerstraße mit Blick auf Parkhaus Kreisverwaltung



Abbildung 47: Ladestation am Zoo



Abbildung 48: P+R Anlage am Bahnhof



Abbildung 49: Radabstellanlagen am Markt



Abbildung 50: Radabstellanlagen am Bahnhof



Abbildung 51: Radabstellsituation unterhalb des Wald Campus

#### 4.4.2 Ergebnisse der Workshops / Internetbefragung

Die Bürger von Eberswalde haben Schwachstellen in den Verkehrsangeboten identifiziert. Ein Teil davon überschneidet sich mit den Ergebnissen der Ortsbegehung. Zusätzliche Schwächen werden in den folgenden Abschnitten beschrieben.

## Fußverkehr

Grundsätzlich haben die Bürger das Gefühl, dass sich in den letzten Jahren die Angebote für den Fußgängerverkehr verbessert haben. Die Innenstadt wird überwiegend als fußgängerfreundlich angesehen. Grund dafür sind die gute Qualität der Gehwege sowie und eine Stadtentwicklung der kurzen Wege. Dennoch haben die Bürger Defizite identifiziert, die aus verkehrsplanerischer Sicht berücksichtigt werden müssen.

Entlang der Eisenbahnstraße werden sehr lange Wartezeiten für die querenden Fußgänger wahrgenommen. Außerdem genügt die geschaltete Freigabezeit nicht aus, um bei einer Freigabe die gesamte Heegermühler Straße auf Höhe des Kinos queren zu können. Des Weiteren wird sich eine lichtsignalgesteuerte Fußgängerquerung über die Breite Straße auf dem Abschnitt zwischen der Angermünder Chaussee und der Neuen Straße gewünscht. Die Bürger sehen benennen auch als Defizit den Mangel an Aufenthaltsqualität und Sicherheit in der Friedrich-Ebert-Straße. Dort fühlen sie sich als Fußgänger durch den fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehr gefährdet und gestört. Besonders die verdeckte Sicht auf Fußgänger durch parkende Fahrzeuge sorgt für das Unsicherheitsempfinden. Im Bereich zwischen der Michaelisstraße und Breite Straße konnten auch Auffälligkeiten von Verkehrsunfällen mit der Beteiligung von Fußgänger festgestellt werden. Darüber hinaus sollte die Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofsvorplatz erhöht werden. Weitere Defizite sehen die Bürger aufgrund fehlender Gehwegverbindungen zwischen einzelnen Stadtgebieten. Hierbei werden insbesondere Verbindungen zwischen dem Brandenburgischen Viertel und dem Kopernikusring, dem Hauptbahnhof und dem Krankenhaus, dem Bahnhof und dem Treidelweg sowie zwischen dem Bahnhof und Westend gewünscht. Es wurde darauf hingewiesen, dass im westlichen Teil der Kantstraße kein Gehweg vorhanden ist. Grundsätzlich wurde dargestellt, dass bei der Einrichtung von Baustellen die Belange der mobilitätseingeschränkten Bevölkerung nur teilweise berücksichtigt werden. Des Weiteren empfinden Eltern von schulpflichtigen Kindern den Schulweg als unsicher. Außerdem wird die Beleuchtung der Gehwege, unter anderem im Brandenburgischen Viertel und entlang der Heegermühle Straße, als ungenügend wahrgenommen.

Einige Anmerkungen der Bürger stellen nach gutachterlicher Einschätzung kein eindeutiges Defizit dar. Hierzu zählen unter anderem:

- *unsichere Querungen über die Eisenbahnstraße* – entlang der Eisenbahnstraße werden die Fußgänger an allen Knotenpunkten signaltechnisch gesichert. Darüber hinaus kann nicht identifiziert werden, dass an einer Stelle ein erhöhter Querungsbedarf besteht, der nicht mittels einer vorhandenen Querungsmöglichkeit abgedeckt ist.
- *unsichere Querung bei der Ausfahrt am Lidl im Westend* – Der Knotenpunkt ist richtlinienkonform gebaut und signalisiert. Dadurch besteht ein hoher Schutz für Fußgänger.

- *einheitliche LSA-Ausstattung (für Fußgänger)* – Die LSA sind unterschiedlich ausgestattet, um den wechselnden Anforderungen des Verkehrsaufkommens gerecht zu werden. Ein stadtweites Umrüsten auf einen einheitlichen Ausbaustandard ist aus Kosten- und Zeitgründen nicht möglich.
- *Unsicherheit auf privaten Parkplätzen von Lebensmittelmärkten* – die Sicherheit auf privaten Parkplätzen ist Angelegenheit des jeweiligen ansässigen Unternehmens. Die Stadt Eberswalde kann Empfehlungen für die Parkraumgestaltung geben.

### Radverkehr

Grundsätzlich haben die Bürger das Gefühl, dass sich in den letzten Jahren die Angebote für den Radverkehr verbessert haben. Dennoch habe sie Problemstellen im Fahrradnetz und dem allgemeinen Angebot für den Radverkehr identifiziert, die aus verkehrsplanerischer Sicht berücksichtigt werden müssen.

Dazu zählen insbesondere die durch die Bürger von Eberswalde festgestellten Verbindungsdefizite im Radwegenetz, wie beispielsweise die fehlenden direkten Verbindungen zwischen dem Brandenburgischen Viertel und dem Kopernikuviertel, dem Brandenburgischen Viertel und dem Zoologischen Garten, dem Bahnhof und dem Krankenhaus, dem Bahnhof und dem Treidelweg sowie zwischen der Georg-Friedrich-Hegel-Straße und dem Knotenpunkt Britzer Straße/ Angermünder Straße. Darüber wird die fehlende Querung über den Finowkanal auf Höhe der Straße „Wolfswinkel“ und den Ausbau des Radweges zwischen den Straßen „Am Wasserfall und „Am Zainhammer“ benannt.

Die Bürger weisen darauf hin, dass es einen hohen Anteil linksfahrender Radfahrer gibt, d.h. Radfahrer nutzen Geh- und Radwege entgegengesetzt der Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs. Darüber hinaus setzen sich Radfahrer einem erhöhten Sicherheitsrisiko aus, in dem sie ohne Beleuchtung am Fahrrad am Straßenverkehr bei Dunkelheit teilnehmen.

Des Weiteren wird eine Straßenbeleuchtung entlang der Radverbindungen am Treidelweg und zum Zoologischen Garten gefordert.

Zudem wurde angemerkt, dass die Radverkehrsführung am Knotenpunkt Breite Straße/ Friedrich-Ebert-Straße unübersichtlich ist. An anderen Knotenpunkten, beispielsweise Knotenpunkt Friedensbrücke bzw. Knotenpunkt Eisenbahnstraße/ Bahnhofs, unterscheiden sich die Freigabezeiten der Fußgänger und Radfahrer, was für den bedingt verträglichen Kfz-Verkehr nicht ersichtlich ist. Daher passiert es, dass Fahrzeugführer die Sperrung der Fußgängerfurt gleich mit der Sperrung der Radfurt setzen und es daher zu Konflikten zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr kommt.

Mit dem Ausbau der Radverbindungen, fordern die Bürger auch bessere Routenbeschilderung in den Wohngebieten.

Während der Workshops wurden neue Mobilitätsformen wie Lastenfahrräder, Pedelecs und E-Bikes thematisiert. Die Bürger wünschen sich, dass die Belange dieser Verkehrsmittel zukünftig berücksichtigt werden. Dies kann zum Beispiel bei der Dimensionierung von Radverkehrsanlagen erfolgen. Außerdem wünschen sich die Bürger ein Verleihsystem für Lastenräder. Dieser Wunsch kommt sicherlich daher zustande, da der bestehende Verleih „Lastenrad-Eberswalde.de“ in der Öffentlichkeit gering wahrgenommen wird.

Einige Anmerkungen der Bürger stellen nach gutachterlicher Einschätzung kein eindeutiges Defizit dar. Diese Anmerkungen sind:

- *direkte Radverkehrsführung am Knotenpunkt Friedensbrücke* – der Knotenpunkt ist richtliniengetreu gebaut und bietet mit seinen separaten Radfurten und Eigensignalisierungen für Radfahrer einen sehr hohen Schutz. Eine direktere Führung der Radfahrer (nicht nutzen der Furten) würde das Unfallrisiko erhöhen.
- *Radfahrende missachten von Verkehrsregeln und zeigen mangelndes Bewusstsein für andere Verkehrsteilnehmer* - Radfahrer fühlen sich auch von Kfz-Fahrern missverstanden und unbeachtet. Grundsätzlich wird sowohl von Radfahrern als auch von Kfz-Fahrer für mehr gegenseitige Rücksichtnahme und Verständnis appelliert.
- *Radverkehrsführung auf Schutzstreifen in der Heegermühler Straße* - Auf der einen Seite wird der Schutzstreifen als sicher und notwendig wahrgenommen. Auf der anderen Seite empfinden Bürger, dass der Schutzstreifen nicht sicher genug ist und fordern einen Radfahrstreifen. Andere wiederum wünschen sich die Rücknahme des Schutzstreifens und damit einhergehend die Wiederherstellung der Zweispurigkeit für den Kfz-Verkehr sowie den Bau eines Radweges im Seitenraum. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die Führung des Radverkehrs auf dem Schutzstreifen eine sichere Lösung. Es konnten dadurch auch keine wesentlichen Defizite im Verkehrsablauf des Kfz-Verkehrs wahrgenommen werden. Diese Auffassung teilt auch der Landesbetrieb Straßen, der im Oktober 2018 eine Sicherheitsaudit für die Heegermühler Straße veranlasst hatte [18].

### Öffentlicher Verkehr

In den Workshops sind durch die Teilnehmer folgende Maßnahmen genannt worden, die im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen sind:

- verbesserte Anbindung des Gropius Krankenhauses, beispielsweise mit Sammeltransporten
- weitere Taktverdichtungen
- besondere Bus-Fahrstreifen zur Beschleunigung und Steigerung der Betriebsstabilität (aufgrund der Knotenpunktabstände in Eberswalde nicht flächendeckend geeignet)

- Flexibilisierung der ÖPNV-Angebote
- Verbesserte Anbindung von Neubaugebieten, der Clara-Zetkin-Siedlung, Friedhof Finow und der Messingwerksiedlung (Sportplatz)
- flächendeckende Anbindung der Ortsteile zu Tagesrandzeiten (Einrichten von Spät- und Nachtverkehren), häufigere Bedienung des Brandenburgischen Viertels zu Tagesrandzeiten
- Anbindung der Fritz-Weineck-Straße an den O-Bus
- Anbindung Finowfurt an den O-Bus
- bessere Erschließung des Ostends (Verlängerung der Linie zum östlichen Ende der Siedlung)
- bessere Anschlüsse an den SPNV abends
- bessere Anbindung des Zoos mit dem ÖPNV (überlastete Parkplätze)
- verbesserte und verlässliche Fahrgastinformation
- Umsetzung der Barrierefreiheit („mehr Platz für Menschen mit Behinderung in den Fahrzeugen“)

### Straßenverkehr

Aspekte, die den Straßenverkehr betreffen, wurden in den Bürgerbeteiligungen emotional geführt. Es gibt Anmerkungen, die aus verkehrsplanerischer Sicht relevant sind und daher im VEP zwingend berücksichtigt werden müssen.

Während der Bürgerbeteiligung hat sich herauskristallisiert, dass die Bürger die Pläne für eine Ortsumgehung begrüßen und damit positive Auswirkungen auf das bestehende Verkehrssystem erwarten. Momentan nehmen die Bürger hohen Lärm entlang der B167 und in der Friedrich-Ebert-Straße wahr. Ihrer Auffassung nach geht der Lärm nicht nur von Personenkraftwagen und Fahrzeugen des Schwerverkehrs aus, sondern auch von Motorrädern. Darüber hinaus haben die Bürger das Gefühl, dass nicht alle Kfz-Fahrer sich an die verkehrlichen Vorschriften halten und mit überhöhter Geschwindigkeit fahren. Weiterhin stellen die Bürger fest, dass in der Goethestraße und in der Pfeilstraße die Sichtbeziehungen für Kfz-Fahrer durch eine Vielzahl von Straßenschildern eingeschränkt sind. Darüber hinaus stören sich die Bürger an dem un stetigen Verkehrsablauf während der Spitzenstunden und würden Anpassungen an den Lichtsignalprogrammen begrüßen. Grundsätzlich wünschen sich die Bürger eine generelle zugelassene Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h vor Bildungseinrichtungen. Dies trifft auf einen Großteil der Bildungseinrichtungen zu, jedoch nicht für das Alexander von Humboldt Gymnasium und die Freie Gesamtschule Finow.

Neuen Mobilitätsformen wie dem Carsharing-Angebot „BARshare“ stehen die Bürger positiv gegenüber. In diesem Zusammenhang regen sie an, dass das regionale Mitfahrportal „PAMPA“ mit in das Carsharing-Konzept integriert wird.

Einige Anmerkungen der Bürger stellen nach gutachterlicher Beurteilung kein eindeutiges Defizit dar. Diese Anmerkungen sind:

- ▶ *Auffahrunfälle am Knotenpunkt Eisenbahnstraße/ Bahnhofsring* – Auffahrunfälle konnten während der Ortsbegehung nicht beobachtet werden. Außerdem hat diesbezüglich die Stadtverwaltung keine Hinweise geben können.
- ▶ *erhöhtes Verkehrsaufkommen Heegermühler Straße* – Nach aktuellen vorliegenden Daten beträgt die Verkehrsbelastung entlang der Heegermühler Straße 20.000 bis 22.000 Kfz/24h im Querschnitt. Für diese Belastungen ist der bestehende Querschnitt ausreichend.

### Ruhender Verkehr

Neben der überlasteten Parksituation am Bahnhof haben die Bürger keine wesentlichen Defizite für den ruhenden Kfz-Verkehr in der Innenstadt identifiziert. Sie wiesen auf Probleme am Zoologischen Garten hin. Dort kann es vorkommen, dass die vorhandenen Parkflächen ausgelastet sind und dies zu regelwidrigem Abstellen von Fahrzeugen in der Rudolf-Breitscheid-Straße führt. Weiterhin kommt es vor, dass Fahrzeuge an abgesenkten Bordsteinen abgestellt werden. Die Bürger wünschen sich darüber hinaus P&R Plätze an den Ortseingängen von Eberswalde. Je nach Möglichkeit sollte auf den P&R Plätzen ein sogenannter Mobilitätspunkt entstehen. Dieser soll Carsharing-Angebote und Radabstellanlagen vorsehen.

Die Bürger stellten eine Überlastung der Radabstellanlagen am Bahnhof fest. Dies überschneidet sich mit den Ergebnissen der Ortsbegehung. Darüber hinaus wird gefordert, dass die Dimensionen von Lasträdern bei der Planung von Radabstellanlagen berücksichtigt werden.

Eine durch die Einzelhändler der Innenstadt durchgeführte Befragung von Kunden zeigt, dass die aktuell vorherrschende Stellplatzsituation mangelhaft eingeschätzt wird. Auch wenn diese Einschätzungen sich nicht mit den Ergebnissen der Ortsbegehung decken, sollten die Einzelhändler unterstützt werden. In diesem Zusammenhang wird die Fortschreibung der aktuell existierenden Parkraumbewirtschaftung, mit besonderem Fokus auf die Innenstadt vorgeschlagen. Hierbei sollte eine entsprechende Überprüfung der Parkraumbewirtschaftung unter Einbeziehung der Händler sowie der Berücksichtigung der jeweiligen Erreichbarkeiten der Innenstadt durch alle Verkehrsmittelarten erfolgen, um die innerstädtische Wirtschaft weiterhin zu stärken. Dabei muss nicht zwangsläufig die Prämisse auf der Herstellung weitere Stellplätze liegen, sondern vielmehr sollte die bestehende Infrastruktur genutzt und die Stellplatzverfügbarkeit durch geeignete Maßnahmen erhöht werden.

### 4.4.3 Zusammenfassung

Die Qualität des Verkehrsangebotes in Eberswalde ist von unterschiedlicher Natur. Dies lässt sich unter anderem auch auf die unterschiedliche Baulast (Bund/Land/Stadt) hinsichtlich der vorherrschenden Infrastruktur zurückführen. Insbesondere an Bundes- und Landesstraßen, welche sich in der Zuständigkeit des Landesbetrieb Straßenwesens befinden, ist die Stadt immer wieder auf die Zusammenarbeit angewiesen und damit im gewissen Maße abhängig von Bund- und Land.

Der Straßenverkehr wird auf den zu größtenteils gut ausgebauten Hauptstraßen gebündelt. Dadurch wird das Nebennetz überwiegend für Erschließungszwecke genutzt. Grundsätzlich besteht für den motorisierten Individualverkehr (MIV) eine sehr gute Erreichbarkeit der ZVB.

Der ÖPNV wird auf der Stammstrecke zwischen Markt und Familiengarten gebündelt und bedient diese Strecke in einem für vergleichbare Städte überdurchschnittlich dichtem Takt. Ebenso ist die Bedienungshäufigkeit der Wohngebiete entlang der heutigen O-Bus-Linien 861 und 862 als Stärke zu bewerten. Zudem erfolgt eine Verknüpfung mit dem SPNV sowie dem Regionalbusverkehr am Hauptbahnhof.

Eberswalde besitzt abschnittsweise gut bis sehr gut ausgebaute Fuß- und Radverkehrsanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen und insbesondere abseits des Kfz-Verkehrs. Im überwiegenden Teil der Innenstadt sowie entlang des Finowkanals herrschen hohe Aufenthaltsqualitäten.

Außerdem hat Eberswalde mit der Einführung von neuen Mobilitätsangeboten begonnen. Es gibt Ladestationen für Elektrofahrzeuge sowie Pedelecs und E-Bikes. Carsharing mit elektrischen Fahrzeugen wird angeboten und es gibt die Bestrebungen ein Bikesharing-Angebot zu etablieren.

Eine grundsätzliche Schwäche des Verkehrssystems ist neben dem Verlauf der B167 durch das Stadtgebiet auch die hohe Verkehrsbelegung. Aufgrund der überregionalen Verbindungsfunktion, welche die B167 einnimmt, sollte die Straße außerorts verlaufen. In diesem Zusammenhang ist die Planung zur Ortsumgehung weiterhin durch den Bund sowie flankierend durch die Stadt Eberswalde zu forcieren.

Mängel im Zustand der Straßenoberfläche und in der Qualität der Fahrbahnmarkierungen sind sowohl im Haupt- als auch im Nebenstraßennetz festzustellen. Zu Spitzenzeiten ist der Verkehrsfluss gehindert und Knotenpunkte befinden sich an ihren Leistungsfähigkeitsgrenzen. Darüber hinaus wird mit überhöhten Geschwindigkeiten an Ortseingängen gefahren.

Räumlich gesehen gibt es einzelne Erschließungslücken des ÖPNV (Leibnizviertel) sowie relevante Ziele (Zoo) mit einer nicht hinreichenden Bedienungshäufigkeit (Takt). Zudem können die Reisezeiten durch eine Beeinflussungsmöglichkeit der Lichtsignalanlagen durch die Stadtbusse verringert werden, bei gleichzeitiger Steigerung der Fahrplanstabilität.

Teilweise sind in Eberswalde Fuß- und Radverkehrsanlagen nicht richtlinienkonform ausgebildet, weisen eine schlechte Oberflächenqualität auf, sind nicht vorhanden oder provozieren Fehlverhalten. Dies bringt zum einen Konfliktpotenziale zwischen Fußgängern/Radfahrern und Radfahrern/Kfz-Verkehr mit sich. Zum anderen ist für Fußgänger und Radfahrer die Sicherheit im Straßenverkehr eingeschränkt. Besonderes Augenmerk sollte dabei zukünftig auf die Schulwegsicherung gelegt werden. Darüber hinaus sollten bestehende Erreichbarkeitsdefizite des Fuß- und Radverkehrs beseitigt werden.

In Eberswalde gibt es an wenigen Stellen Mängel im Stellplatzangebot. Vor allem am Bahnhof ist das bestehende Angebot sowohl für den Kfz- als auch für den Radverkehr überlastet. Auf die Hinweise der Einzelhändler hinsichtlich des Parkangebots in der Innenstadt sollte im Rahmen der Fortschreibung der Parkraumbewirtschaftung eingegangen werden. Hierbei ist besonderes der Fokus auf die Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsmittelarten zu legen sowie einer gezielten Ausweisung der bestehenden Stellplatzsammelanlagen.

Vereinzelt treten in Eberswalde Sichtbehinderungen durch Beschilderungen auf. Außerdem sind vereinzelt Verkehrsschilder durch Vegetationen verdeckt.

Eine tabellarische Übersicht der Stärken und Schwächen ist als Anlage 4.4.3 beigefügt.

## 5 Leitbild, Ziele, Maßnahmen – Das will Eberswalde in 2030+

### 5.1 Leitbild VEP 2030+

Eberswalde ist ein Mittelzentrum im ländlichen Raum. Hier konzentrieren sich die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Bilden. Darüber hinaus ist Eberswalde ein zentraler Anlaufpunkt für die Versorgung mit Waren, Dienstleistungen und Infrastrukturangeboten. Die Absicherung der Mobilität für alle ist dafür eine Grundvoraussetzung. Neben der zentralörtlichen Funktion und damit verbundenen strukturellen Aufgaben und Anforderungen lässt sich die Stadt Eberswalde durch einen täglichen Überschuss an Einpendlern charakterisieren.

Das Leitbild für den neuen Mobilitätsplan 2030+ heißt deshalb:

#### GEMEINSAM – ZUKUNFTSORIENTIERT – MOBIL

Dies soll nachhaltig und ressourcensparend unter Nutzung zukunftsorientierter Technologien erfolgen. Die Anforderungen aus Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt sollen dabei Berücksichtigung finden. Dazu wurde folgendes Dreieck der Nachhaltigkeit mit den überlappenden Anforderungen aus Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft konzipiert.

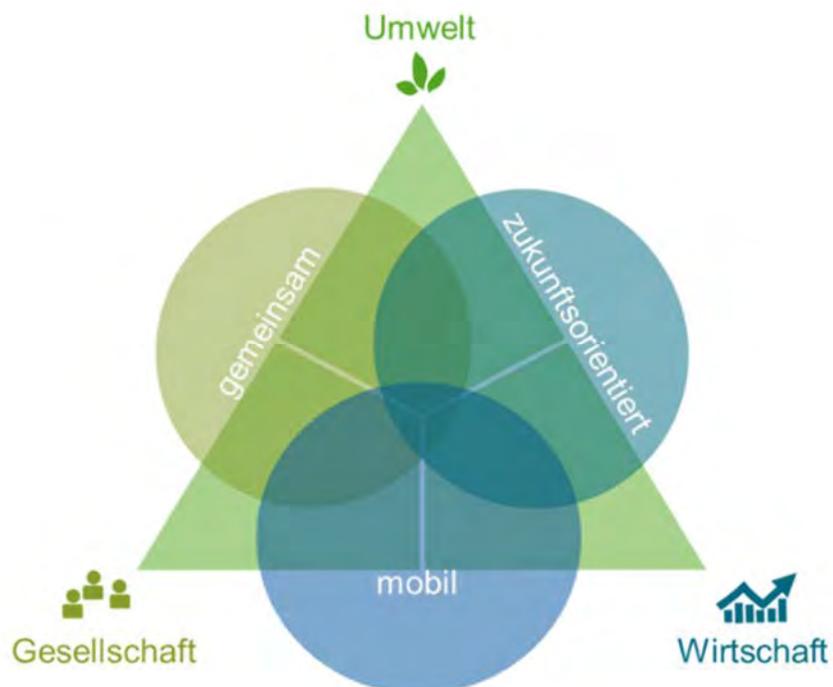


Abbildung 52: Leitbild Mobilitätsplan 2030+

## 5.2 Ziele VEP 2030+

Aus dem Leitbild werden folgende Ziele abgeleitet.

- ▶ Partizipation und Chancengleichheit
- ▶ Sicherung der Erreichbarkeit
- ▶ Erhöhung der Verkehrssicherheit
- ▶ Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen
- ▶ Sparsamer und nachhaltiger Ressourceneinsatz
- ▶ Sicherung des Wirtschaftsstandortes
- ▶ Optimierung der Liefer- und Wirtschaftsverkehre

## 5.3 Indisponible Maßnahmen

Indisponible Maßnahmen sind Vorgaben und Vorhaben, die zum Beispiel in übergeordneten Planwerken festgeschrieben sind und mit deren Umsetzung zu rechnen ist. Die Maßnahmen der übergeordneten Planwerke entziehen sich jedoch der unmittelbaren Entscheidung der Stadt Eberswalde. Dazu gehören:

- ▶ Realisierung der BVWP-Maßnahme Ortsumgehung B167 OU Finowfurt und OU Eberswalde
- ▶ Umstufung der Straßen B167, L237, L238 und L293 (Altenhofer Straße) gemäß Umstufungsvereinbarung
- ▶ Errichten und Verbreitern von Radverkehrsanlagen sowie Oberflächensanierung, gemäß den Bedarfslisten für Bundes- und Landesstraßen sowie des Radwegekonzeptes Landkreis Barnim
- ▶ ÖPNV-Entwicklungsstrategie 2025 Landkreis Barnim

### 5.3.1 Maßnahmen aus anderen Planwerken / Zielkonzept 2025

Grundsätzlich wird die Stadt Eberswalde an der Umsetzung der folgenden städtischen Konzepte weiterhin festhalten und diese bei Bedarf anpassen:

- ▶ Radnutzungskonzept
- ▶ O-Bus-Konzept
- ▶ Aktionsplan Elektromobilität
- ▶ Parkraumbewirtschaftungskonzept
- ▶ Klimaschutzkonzept

### 5.3.2 Maßnahmen aus dem VEP 2008

Folgende überhängige Maßnahmen des VEP 2008 sollten weiterhin umgesetzt werden:

- ▶ Sofortmaßnahmen (Entfernen von Pollern, Erneuern von Furtmarkierungen, Optimierung der Radabstellmöglichkeiten),
- ▶ Sanierungen von Fahrbahn- und Gehwegoberflächen,
- ▶ Anregungen zum Umbau der Eisenbahnstraße

Zur verkehrlichen Entlastung der Innenstadt wurden im VEP 2008 folgende Straßenabschnitte für eine alternative Führung des Kfz-Verkehrs vorgeschlagen:

- ▶ Hausbergtrasse
- ▶ Eichwerder Ring
- ▶ Schellengrundtrasse
- ▶ Seilbrückentrasse

Aus gutachterlicher Sicht sind damals vorgeschlagenen Trassen zukünftig nicht mehr zu berücksichtigen. Eine Führung des Kfz-Verkehrs entlang dieser Trassen würde zwar die B167 im Abschnitt vom Knotenpunkt Friedensbrücke bis zum östlichen Ortsausgang entlasten. Damit würde aber auch gleichzeitig eine Verkehrsverlagerung in das städtische Nebennetz herbeigeführt. Grundsätzlich ist eine Verkehrsreduzierung entlang der bestehenden Ortsdurchfahrt der B167 als positiv zu betrachten, jedoch sollte die Reduzierung aus der Realisierung des zweiten Bauabschnittes der Ortsumgehung Eberswalde erfolgen.

### 5.4 Maßnahmen aus Ortsbegehung und Bürgerbeteiligung

Die Ortsbegehung hat Stärken und Schwächen des Verkehrsangebotes aufgezeigt. Unter Berücksichtigung der formulierten Ziele wurden Maßnahmen abgeleitet, welche die Stärken des Verkehrsangebots stärken und die Defizite beheben sollen. Weiterhin wurden im Rahmen der öffentlichen Beteiligung Maßnahmen vorgeschlagen, die es verkehrsplanerisch, mit Hinblick auf die Ziele, zu bewerten und zu berücksichtigen gilt. Die Maßnahmenvorschläge wurden überwiegend übernommen bzw. qualifiziert. Vor allem Aspekte wie das Schließen von Netzlücken im Gehwege- und Fahrradnetz, Verbesserung der ÖPNV-Erschließung, Verbesserungen des Verkehrsflusses sowie das Nutzen neuer Mobilitätsformen standen im Vordergrund. Darüber hinaus soll grundsätzlich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsmittel erhöht sowie die Lärm- und Schadstoffbelastungen reduziert werden.

In der Anlage 5.4 kann eingesehen werden, welche Vorschläge übernommen wurden.

## 5.5 Neue Maßnahmen des VEP 2030+

Aus der Stärken-Schwächen-Analyse und der Bürgerbeteiligung lässt sich ableiten, dass in Eberswalde folgende allgemeinen Maßnahmen zum Erreichen der verkehrlichen Ziele und damit zum Erreichen des Leitbildes ergriffen werden sollten:

- Instandsetzung und Verbesserung der Fußgängerinfrastruktur
- Erweiterung und Verbesserung der Radinfrastruktur
- Betriebliche Optimierung und erweiterte Erschließung des Stadtbus-Netzes
- Sanierung und Umbau von bestehenden Straßen entlang der verkehrlichen Hauptverkehrsachse
- Optimierung in der Lenkung des Kfz-Verkehrs
- Ausbau und Erneuerung von Anlagen des ruhenden Verkehrs
- Vorantreiben von nachhaltigen und neuen Mobilitätsformen
- Förderung der Akzeptanz der einzelnen Verkehrsmittel

Aufbauend auf den allgemeinen Maßnahmen wurden konkrete Einzelmaßnahmen entwickelt, die teilweise losgelöst voneinander umgesetzt werden können. Der Großteil steht jedoch in einer Abhängigkeit zueinander. Sodass eine Maßnahme weitere flankiert. In der folgenden Tabelle sind die einzelnen Maßnahmen mit Nummer und Titel aufgelistet.

Maßnahmen-Nr.	Titel
<b>1</b>	<b>Fußgängerzone in der Friedrich-Ebert-Straße (Ost)</b>
2	Verbessern der Gehwegsituation
3	Verbessern der Querungsbedingungen für Fußgänger
4	Schulwegsicherung
5	Fußgängerführung auf Privatparkplätzen
<b>6</b>	<b>Radverbindung Südroute</b>
7	Einrichten von weiteren neuen Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen
8	Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen
9	Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern
10	Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr
11	Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen
12	Förderung von Lastenrädern
<b>13</b>	<b>Taktverdichtung im Stadtbus-Netz</b>

Maßnahmen-Nr.	Titel
<b>14</b>	<b>Erhöhung der Fahrplanstabilität im Stadtbus-Netz</b>
<b>15</b>	<b>Optimierung der räumlichen Erschließung des Stadtbus-Netzes</b>
16	Herstellen der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen
17	Elektrifizierung der Busflotte
18	Oberflächensanierung der Straßen
19	Umgestaltung der Eisenbahnstraße
20	Umgestaltung der Heegermühler Straße (Abschnitt Familiengarten - Boldtstraße)
21	Um- und Neubau von Straßen und Knotenpunkten gemäß Richtlinien und Empfehlungen
22	Einhalten zulässiger Höchstgeschwindigkeiten
23	Optimierung der Signalsteuerung
24	Streckensperrung für den Lkw-Verkehr
25	Lieferverkehrskonzept
26	Angebotsoptimierung im ruhenden Kfz-Verkehr
27	Angebotserweiterung im ruhenden Radverkehr
<b>28</b>	<b>Mobilitätspunkte</b>
29	Ladeinfrastruktur für E-Pkw
30	Carsharing
31	Bikesharing
32	internetbasiertes Informationsangebot für Mobilität
33	Kampagnen und Informationsmaterialien
34	Verkehrsschau
35	betriebliches Mobilitätsmanagement
36	Begrünung
37	Monitoring und Evaluation

Tabelle 10: Maßnahmennummer und Titel

Für jede einzelne Maßnahme existiert ein Steckbrief (Anlage 5.5.1) mit detaillierten Angaben. Neben einer kurzen Beschreibung der jeweiligen Maßnahme und ihrer erwarteten Wirkung ist auch der Umsetzungshorizont angegeben. Der Umsetzungshorizont ist unterteilt in kurz-, mittel- und langfristig.

- kurzfristig: bis 3 Jahre
- mittelfristig: bis 10 Jahre
- langfristig: ab 10 Jahre

Weiterhin ist ein Großteil der Maßnahmen auf der folgenden Karte, Abbildung 53, verortet. Die Maßnahmenkarte ist außerdem als Anlage 5.5.2 beigelegt. Die einzelnen Verortungen gehen auf konkrete Stellen im Netz ein, die als Beispiel für die jeweilige Maßnahmenumsetzung zu sehen sind. Es ist denkbar, dass die Maßnahmen in weiteren Gebieten im Stadtgebiet zum Einsatz kommen könnten, dies müsste im Detail geprüft werden.

Eine Bewertung der Einzelmaßnahmen erfolgt in Kapitel 6.2.

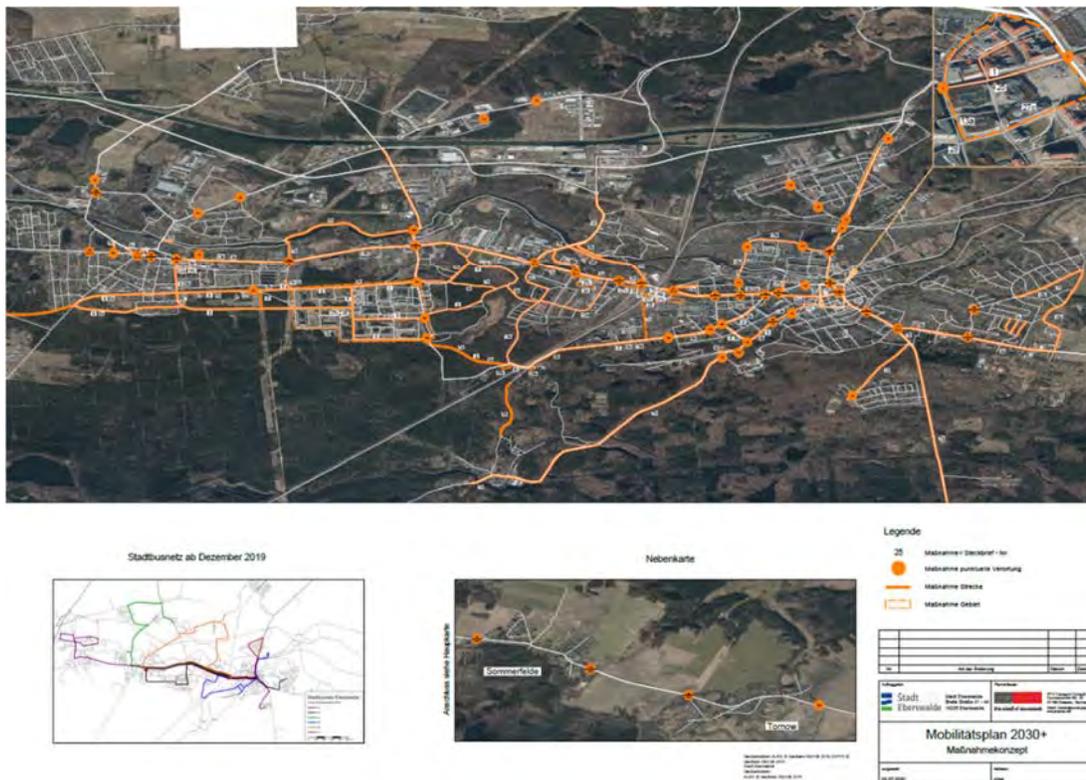


Abbildung 53: Maßnahmenkarte

### 5.5.1 Schlüsselmaßnahmen

Einige Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung sowie Erkenntnisse aus der Ortsbegehung haben dazu geführt einzelne Aspekte, wie beispielsweise Lärm- und Luftschadstoffreduktion, Lückenschluss im Fußgänger-/ Radverkehrs- und ÖPNV-Netz sowie das Vorantreiben von nachhaltigen Mobilitätsformen, zu vereinen, um daraus wegweisende Maßnahmen zu entwickeln. Diese Maßnahmen heißen „Schlüsselmaßen“.

### 5.5.1.1 Fußgängerzone Friedrich-Ebert-Straße (Ost)



Abbildung 54: Visualisierung Fußgängerzone (Ost)

Es wird vorgeschlagen einen Teil der Friedrich-Ebert-Straße (im Abschnitt Breite Straße bis Goethestraße) sowie die direkt anliegende Steinstraße (Abschnitt An der Friedensbrücke bis Kirchstraße) und Kirchstraße (Abschnitt Steinstraße bis Friedrich-Ebert-Straße) zu einer Fußgängerzone umzugestalten (vgl. Abbildung 55).

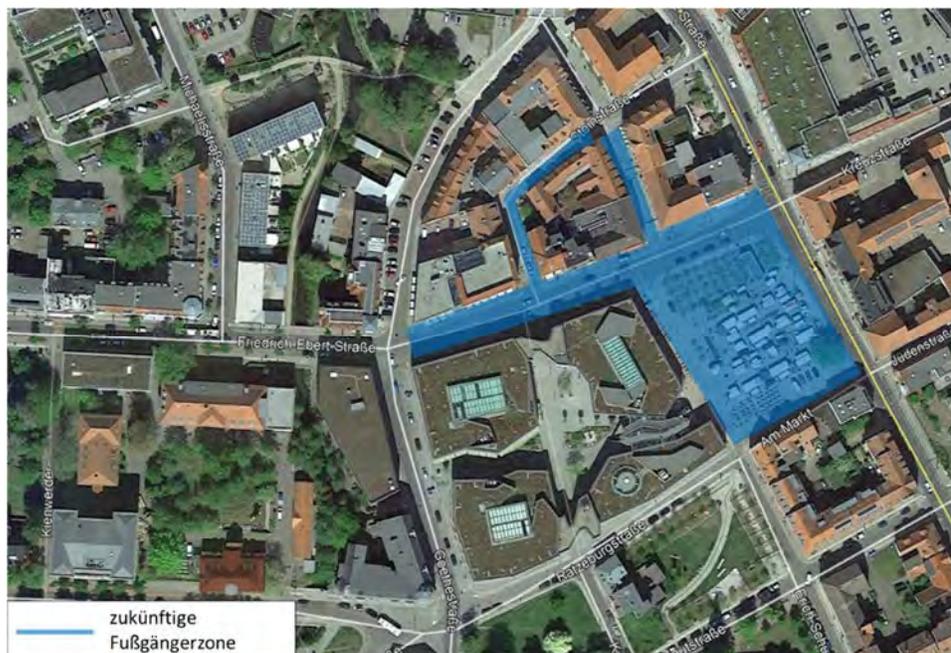


Abbildung 55: Verortung Fußgängerzone (Ost)

Hauptziel dieser Maßnahmen ist es, den Kfz-Durchgangsverkehr aus dem Zentrum von Eberswalde hin auf die Hauptstraßen zu verlagern. Dies bringt folgenden positiven Nutzen mit sich:

- Steigerung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer durch Reduzierung von Überschreitungsunfällen und Querungsmöglichkeiten auf dem gesamten Abschnitt
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Schaffen von breiteren Seitenräume und Verringerung der Straßenzäsur
- Verringerung von Emissionen (Lärm- und Luft) durch Reduzierung der Verkehrsmengen
- Zielorientierte und gesicherte ÖPNV-Erschließung der Innenstadt durch Herausnahme des Kfz-Verkehrs im besagten Abschnitt und damit Herstellung der Fahrplanstabilität (kein Rückstau, Busbeschleunigung)
- Verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt durch Umweltverbund Fuß, Rad und ÖPNV und weiterhin auf indirektem Wege durch MIV
- Stärkung des Wirtschaftsstandortes (Innenstadt) durch zielgerichtete Anlieferbereiche und Lieferverkehrskonzept

Die Umsetzung der Fußgängerzone (Ost) kann in zwei Schritten erfolgen.

- Schritt 1  
Beschilderung, Markierung, Anpassen der Busbeschleunigung
- Schritt 2  
Bauliche Umgestaltung, inkl. Verbreitern des Seitenraumes, Anpassen der Straßenoberfläche

#### Bedingungen bzw. zu berücksichtigende Aspekte bei der Umsetzung:

Für beide Umsetzungsszenarien gilt, dass die Abschnitte der Fußgängerzone (Ost) für den (Bus) Linien-, Rad- und Anliegerverkehr freigegeben werden.

Des Weiteren sind an den Knotenpunkten Friedrich-Ebert-Straße / Breite Straße und Friedrich-Ebert-Straße / Goethestraße Busbeschleunigungen einzurichten, die Straßenoberfläche und die Bushaltestellen anzupassen sowie ein Lieferverkehrskonzept zu entwickeln. Insbesondere sollte die Einrichtung einer Doppelhaltestelle vorgesehen werden, um Verzögerungen durch belegte Haltestellen in dieser durch viele verkehrende Buslinien hoch frequentierten Haltestellensituation zu verringern. Weiterhin ist im Detail zu untersuchen, ob die Lage beider Richtungshaltestellen in gleicher Höhe oder in zueinander versetzter Lage (entsprechend dem heutigen Stand) angeordnet werden sollten. Hierbei sind Aspekte der Verkehrssicherheit, zum Beispiel aufgrund querender Fahrgäste, zu berücksichtigen. Durch die Einrichtung einer Fußgängerzone (Ost) wird die Fahrzeit für Busse durch das geringere Geschwindigkeitsniveau leicht verlängert. Im Gegenzug verringern sich voraussichtlich Wartezeiten an

den Knotenpunkten durch entfallenen Kfz-Rückstau. Auf Grundlage einer ersten Abschätzung wird von einer weitgehend neutralen Auswirkung beider Effekte auf die Fahrzeiten im ÖPNV ausgegangen. Eine Detailprüfung anhand einer verkehrstechnischen Untersuchung ist im Zuge der Umsetzung und der Planung der Phasenprogramme an den Lichtsignalanlagen anzuraten.

Die Realisierung der Fußgängerzone (Ost) ist im Wesentlichen abhängig von der Fertigstellung des ersten Bauabschnitts der Ortsumgehung B167n. Das bedeutet mit Verkehrsfreigabe des ersten Bauabschnittes kann auch die Fußgängerzone (Ost) zweifelsfrei eingerichtet werden. Im Vorfeld sind die Förderbestimmungen für die bereits sanierte Friedrich-Ebert-Straße zu klären. Die Fertigstellung des ersten Bauabschnitts der Ortsumgehung B167 ist notwendig, damit die Eisenbahnstraße und der Knotenpunkt Friedensbrücke den zu verlagernden Verkehr leistungsfähig abwickeln können.

### 5.5.1.2 Radverbindung Südroute

Es wird vorgeschlagen eine Radverbindung zwischen Finow und dem Stadtzentrum von Eberswalde auch abseits der bestehenden B167 bzw. Radschnellverbindung (vgl. Radnutzungskonzept der Stadt Eberswalde) zu entwickeln. Mit der Realisierung würde auch im Süden eine attraktive Radwegeverbindung entstehen, äquivalent zum nördlich gelegenen Treidelweg. Darüber hinaus soll das Stadtgebiet Westend über die Drehnitzwiesen und die Drehnitzstraße angebunden werden. Ein Übersichtsplan des Routenverlaufs ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Abbildung 56: Übersichtsplan Südroute

Grundsätzlich trägt die geplante Radverkehrsverbindung zur Attraktivierung des Radverkehrs bei, da mit der Herstellung der Verbindung folgende positive Wirkungen erreicht werden:

- Steigerung der Verkehrssicherheit für Radfahrer

- ▀ Netzlückenschluss im Radverkehrsnetz durch verbesserte Erschließung des Südens der Stadt für den Radverkehr

Neben der Anbindung des geplanten Wohngebiets „Christel-Brauns-Weg“ wird das Westend für den Rad- und Fußverkehr besser erschlossen und einzelne Maßnahmen aus dem Radnutzungskonzept und den Wünschen der Bürger werden aufgegriffen und konkretisiert.

Weiterhin ist die Herstellung der Route ressourcensparend. Bei der Errichtung der Südroute handelt es sich überwiegend um die Ausschilderung der Route sowie Markierungs- und Befestigungsarbeiten. An einzelnen Stellen sind auch bauliche Eingriffe, wie das Errichten von Querungsanlagen vorgesehen und Umgestaltungskonzepte für Knotenpunkte sollten erarbeitet werden. Eine Verortung der jeweiligen Eingriffe ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

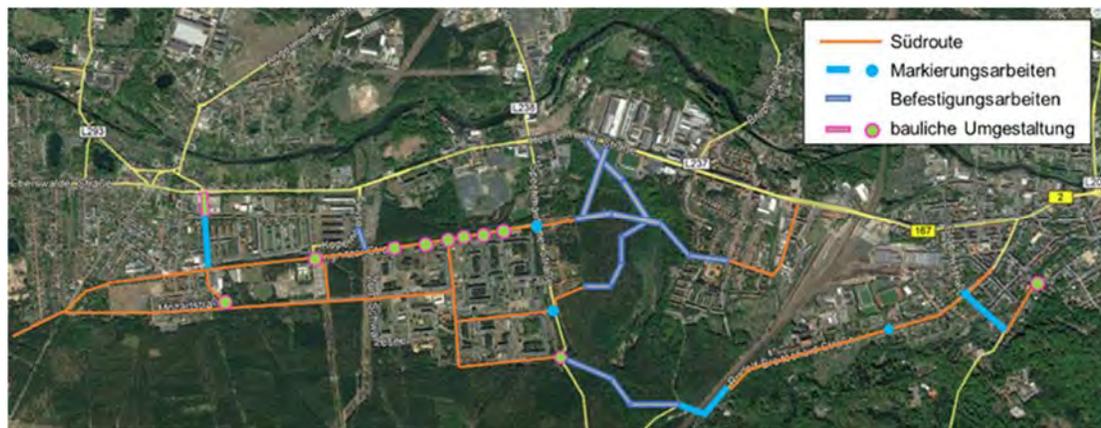


Abbildung 57: Verortung markierungs- und bautechnischer Maßnahmen der Südroute

Für die Führung durch das Brandenburgische Viertel ist zum Beispiel kein Neubau von Radwegen notwendig, weil der Radverkehr auf den bestehenden Straßen geführt werden kann. Weiterhin können mit Markierungsarbeiten im Bereich des Zoos die Verkehrsführung aller Verkehrsteilnehmer optimiert und sicherer gestaltet werden. Ein Vorschlag für neue Straßenraummarkierungen ist in den folgenden Abbildungen dargestellt.



Abbildung 58: Visualisierung Bereich Zoo



Abbildung 59: Visualisierung Bereich Zoo

### 5.5.1.3 Öffentlicher Verkehr

Deutliche Erweiterungen der Verkehrsangebote im SPNV sind bis 2030 nicht geplant. Eberswalde soll gemäß Zielkonzept bis 2022 als Vollknoten, ausgebaut werden. Dabei werden alle Anschlüsse stündlich zur Minute 0 ausgerichtet. [19]. Bis zum Jahr 2026 ist die Einrichtung einer zweistündlich verkehrenden IC-Linie zwischen Berlin und Stralsund geplant. Weitere Einzelheiten zu Fahrplänen und Halten sowie einer möglichen tariflichen Integration in den VBB-Tarif sind bisher nicht festgelegt [20]. Die bisher angebotenen IC-Verbindungen sind auf dem Abschnitt zwischen Berlin und Eberswalde bereits in der VBB-Tarifstruktur integriert. Ziel der Stadt Eberswalde muss es in diesem Zusammenhang sein, sich auch weiterhin für einen reinen 30-Minuten-Takt des Regional-Expresses vor 2026 von Eberswalde nach Berlin einzusetzen und diesen einzufordern.

Für den ÖPNV wird ein Maßnahmenpaket vorgeschlagen, welches eine gesamthafte Verbesserung der Angebotssituation beinhaltet. Das Zielkonzept 2019 wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 umgesetzt mit angepassten Linienführungen und vereinheitlichten und ausgeweiteten Takten. Diese umgesetzte Maßnahme bringt deutliche Verbesserungen für den ÖPNV in Eberswalde mit sich und soll durch folgende Maßnahmen ergänzt werden:

- ▶ Taktverdichtung (Maßnahme 13)
- ▶ Erhöhung der Fahrplanstabilität (Maßnahme 14)
- ▶ Erschließung des Ostends und des Leibnizviertels (Maßnahme 15)

Für die verbesserte Erschließung des Ostends wird die Verlängerung der Linie 862 empfohlen. Dies kann entweder über eine Befahrung der Saarstraße in beiden Richtungen oder über eine Ringlinie mit Einbindung der Ostender Höhen (ähnlich der heutigen Führung der Linie 861 im Nordend) erfolgen. Die umzusetzende Lösung ist im Rahmen einer Detailbetrachtung festzulegen. Damit sind der Ausbaubedarf der Saarstraße und eine entsprechende verkehrsrechtliche Einordnung verbunden, um eine Befahrbarkeit mit Bussen zu gewährleisten. Eine Abwägung zwischen Oberleitungs- und Batteriebetrieb ist unter Berücksichtigung der Kennwerte Kosten, Stadtbild, und Integration der Straßenbeleuchtung vorzunehmen.

Das Leibnizviertel soll durch eine neue Linie an den Bahnhof und den Markt angebunden werden. In der Abwägung zwischen einem 30- und einem 60-Minuten-Takt zeigen sich im Falle des 30-Minuten-Taktes etwa 20 Prozent bis 50 Prozent höhere Nachfragepotenziale im Leibnizviertel. Die Einbindung kann entweder über die im Dezember 2019 eingeführte Linie 914 oder die Verlegung der Linie 895 umgesetzt werden. Die Einbindung in die Linie 914 ist mit dem bestehenden Fahrzeugbestand im 60-Minuten-Takt möglich. Eine Verknüpfung zum SPNV am Bahnhof ist dabei zwingend zu berücksichtigen.

Das im Dezember 2019 umgesetzte Zielkonzept setzt weitreichende Taktverbesserungen um. Davon nicht inbegriffen ist die Linie 865, die weiterhin im 60-Minuten-Takt verkehrt. Um insbesondere die zeitliche Anbindung des Zoos, des Klinikums und der entlang der Rudolf-Breitscheid-Straße entstehenden Wohnbebauung zu verbessern, wird die Verdichtung der Linie 865 auf einen 30-Minuten-Takt empfohlen. Dabei sollte eine begradigte Linienführung aus der Rudolf-Breitscheid-Straße in Richtung Markt über die Friedrich-Ebert-Straße umgesetzt werden. Die Bedienung der Haltestellen Pfeilstraße und Brunnenstraße sollte in den Linienverlauf der Linie 914 integriert werden.

Im Zuge der Anpassung von Linienführungen und Takten im Bereich der Linien 865 und 914 ist die Verknüpfung zum SPNV am geplanten SPNV-Halt „Eberswalde Nord“ (ab 2025) mit entsprechenden Fahrplanverknüpfungen zu berücksichtigen.

Die Umsetzung der beschriebenen Angebotsmaßnahmen ist mit einem entsprechenden Marketing zu verbinden, um die vorgenommenen Verbesserungen in der Bevölkerung zu verankern. Dabei sollten für einzelne Standorte und Linien auch über Eberswalde hinauszielende Ansätze berücksichtigt werden. Beispielhaft ist hier die ÖPNV-Anbindung des Zoos zu nennen.

Die Linie 865, die eine Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem Zoo herstellt, kann dabei als ZooBus vermarktet werden. Dabei sollten folgende Punkte berücksichtigt werden:

- ÖPNV auf allen „Zoo-relevanten“ Informationskanälen als erste Anreisemöglichkeit platzieren („ÖPNV-first“-Strategie)
- Integration einer Verbindungsauskunft (VBB oder Deutsche Bahn) auf der Internetseite des Zoos (ist bereits umgesetzt)
- Integration der ÖPNV-Anreise in den Ticketpreis mit entsprechender finanzieller Umlage (Eintrittskarte als Fahrausweis in einem definierten Bereich gültig), oder alternativ: rabattierter Eintritt bei Nutzung des ÖPNV zur An- und Abreise
- Parkraumbewirtschaftung für Parkplätze des Zoos (Erheben von Parkgebühren)

Abgerundet wird das ÖPNV-Paket durch die bedarfsgerechte Freigabe für Busse an Lichtsignalanlagen zur Erhöhung der Fahrplanstabilität (Maßnahme 14). Diese Maßnahme ist in Verbindung mit der Maßnahme 23 (Optimierung der Signalsteuerung) zu sehen, deren Umsetzung seitens der Stadt Eberswalde bereits vorbereitet wird.

Die Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen ist nach PBefG eine Pflichtaufgabe und wird fortlaufend umgesetzt.

#### 5.5.1.4 Mobilitätspunkte

Eine weitere Schlüsselmaßnahme ist die Entwicklung von Mobilitätspunkten. Ein Mobilitätspunkt ist ein intermodales Angebot, welches Verkehrsträger vernetzt. Bestehende Angebote wie Ladestationen oder ÖPNV-Haltestellen sollen durch weitere, nachhaltige Mobilitätsangebote ergänzt werden.

Durch die Vernetzung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten wird der Umweltverbund gestärkt. Dies ist auch das Hauptziel der Entwicklung von Mobilitätspunkten. Weiterhin fördern Mobilitätspunkte die Elektromobilität, weil sie auch Möglichkeiten zum Laden von E-Pkws bieten.

Es bietet sich an, Mobilitätspunkte beispielweise am Bahnhof, in den ZVB, im Behördenzentrum sowie am „kleinen Stern“ in Finow zu errichten. Dadurch würden strategisch wichtige und zentrale Bereiche von Eberswalde besser mit nachhaltigen Verkehrsmitteln erschlossen werden. Außerdem kann auf bestehende Infrastruktur aufgebaut werden.

Für die Errichtung von Mobilitätspunkten sollte die Stadt Eberswalde vor allem in Zusammenarbeit mit weiteren Mobilitätsanbietern ein Konzept für Mobilitätspunkte entwickeln und entsprechende Flächen im öffentlichen Raum sichern und einrichten.

Folgende Angebote kann ein Mobilitätspunkt vernetzen:

- Pkw-Stellplätze (auch mit Ladesäulen)
- ÖPNV-Anbindung
- Carsharing-Stellplätze
- Radabstellanlagen
- Bikesharing-Stellplätze



Quelle [www.andre-stocker.de/de/blog/category/projects\\_de/business\\_de/mobility\\_de/](http://www.andre-stocker.de/de/blog/category/projects_de/business_de/mobility_de/)

Abbildung 60: Mobilitätspunkt

Bei der Konzeptentwicklung ist es wichtig, auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten vor Ort speziell einzugehen. Es kann durchaus vorkommen, dass es nicht möglich ist alle Angebote zu realisieren. Deswegen sollten „große“ und „kleine“ Mobilitätspunkte entwickelt werden. Es ist ratsam, eine Grundausstattung zu definieren, um diese dann für „kleine“ Mobilitätspunkte zu verwenden. Die Grundausstattung kann beispielweise aus der ÖPNV-Anbindung, Radabstellanlagen und Carsharing-Stellplätzen bestehen.

## 6 Verkehrsprognose 2030+

### 6.1 Künftige Verkehrsnachfrage

Die künftige Verkehrsnachfrage wurde unter Anwendung des Verkehrsmodells berechnet. Eine Erläuterung zu Inhalten und Anwendung einer modellhaften Berechnung findet sich in Kapitel 4.3. Mit den hier stattfindenden Berechnungen wird das verkehrliche Geschehen, das in der Zukunft liegt, beschrieben. Die Beschreibung folgt den komplexen Abhängigkeiten aus

- den verkehrlich relevanten Raumstrukturen (Einwohner, Arbeitsplätze usw.),
- dem Verkehrsverhalten der Bevölkerung sowie
- dem Verkehrsangebot der Verkehrsarten.

Die genannten Einflussgrößen wurden für die Zukunft fortgeschrieben. Dafür sind insbesondere folgende Datenquellen maßgebend:

- Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Brandenburg bis 2030 sowie
- Maßnahmen des Verkehrsangebotes.

In Abstimmung mit der Stadt Eberswalde wurde die Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Brandenburg den hier vorliegenden Prognosen zugrunde gelegt. Damit wird sichergestellt, dass die von Seiten des Landes Brandenburg offiziellen Grundlagen verwendet wurden. Eine Passfähigkeit zu Planungen des Landes ist in der Folge gegeben. Die Verteilung der Einwohner im Stadtgebiet für das Prognosejahr 2030 wurde ebenfalls mit der Stadt Eberswalde abgestimmt. Hier gingen unter anderem feststehende Entwicklungen zu Baugebieten ein. In diesem Sinne wurde auch die Verkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg beachtet.

Die Maßnahmen setzen sich aus folgenden Bausteinen zusammen:

- bereits feststehende (indisponible) Maßnahmen, deren Realisierung zum Beispiel aus der Beschlusslage der Stadt Eberswalde oder übergeordneter Planungen feststeht
- Maßnahmen, die sich aus den Arbeiten am Verkehrsentwicklungsplan ergeben (entsprechend den Erläuterungen in Kapitel 5)
- verkehrlich relevante Maßnahmen, die aus den parallel zum Verkehrsentwicklungsplan erstellten Lärmaktionsplan und Luftreinhalteplan der Stadt Eberswalde abgeleitet wurden

Entsprechend dieser Unterscheidung werden zwei generelle Berechnungen der Verkehrsprognose unterschieden:

Prognose-Nullfall Der Prognose-Nullfall beschreibt das künftige Verkehrsgeschehen in Abhängigkeit der zu erwartenden Entwicklung der Raumstruktur sowie der indisponiblen Maßnahmen. Damit beschreibt der Prognose-Nullfall den Zustand, der sich verkehrlich in der Stadt Eberswalde einstellen wird, wenn keine weiteren städtischen Maßnahmen zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele angegangen werden.

Prognose-Planfall Der Prognose-Planfall baut auf dem Nullfall auf und berücksichtigt zusätzliche Maßnahmen. Für den Verkehrsentwicklungsplan werden zwei Planfälle untersucht.

Damit kann im Vergleich zwischen Ist-Zustand und Prognose sowie zwischen Nullfall und den Planfällen die verkehrliche Wirksamkeit der Maßnahmen bewertet werden. Im Folgenden wird auf die Inhalte des Prognose-Nullfalls sowie der Planfälle eingegangen:

### 6.1.1 Prognose-Nullfall

Neben der oben beschriebenen Entwicklung der Raumstruktur – insbesondere der Einwohner – wurden folgende feststehende Maßnahmen des Verkehrsangebotes im Prognose-Nullfall berücksichtigt:

#### Straßenverkehr

- Fertigstellung des ersten Bauabschnitts der Ortsumgehung B167n

#### Öffentlicher Verkehr

- Umsetzung des Zielnetzes 2019 mit Linienanpassungen und Taktverbesserungen sowie einem ausgedehnten Betriebszeitraum

#### Fußgänger- und Radverkehr

- Radverkehrsanlage Tramper Chaussee
- Fertigstellung „Brücke-Heizwerk“ für den Geh- und Radverkehr

## Ergebnisse

Im Ergebnis der Berechnungen ist festzustellen, dass aufgrund der erwarteten Einwohnerentwicklung bis 2030 entsprechend der Bevölkerungsvorausberechnungen des Landes Brandenburg von einem leichten Rückgang der Einwohnerzahlen auszugehen ist. Dies wirkt sich in einer leichten Reduzierung der Wegemenge insgesamt aus.

Der Modal Split entwickelt sich, wie in Tabelle 11 dargestellt:

Verkehrsart	Anteil
Fußgängerverkehr	29,7 Prozent
Radverkehr	16,5 Prozent
Öffentlicher Verkehr	9,0 Prozent
Motorisierter Individualverkehr	44,8 Prozent
<b>Summe</b>	<b>100,0 Prozent</b>

Tabelle 11: Modal Split – Prognose-Nullfall

Die Wirkungen der Maßnahmen des Prognose-Nullfalls zeigen sich bei Betrachtung der Anteile verstärkt beim öffentlichen Verkehr. Der Radverkehr behält seinen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen im Vergleich zum Ist-Zustand. Fußgängerverkehr und motorisierter Individualverkehr gehen in ihren Anteilen zurück.

Die Berechnung der Verkehrsumlegung führt für den Kfz-Verkehr zu folgendem Belastungsbild für das Straßennetz (siehe Abbildung 61):

## Verkehrsprognose 2030+

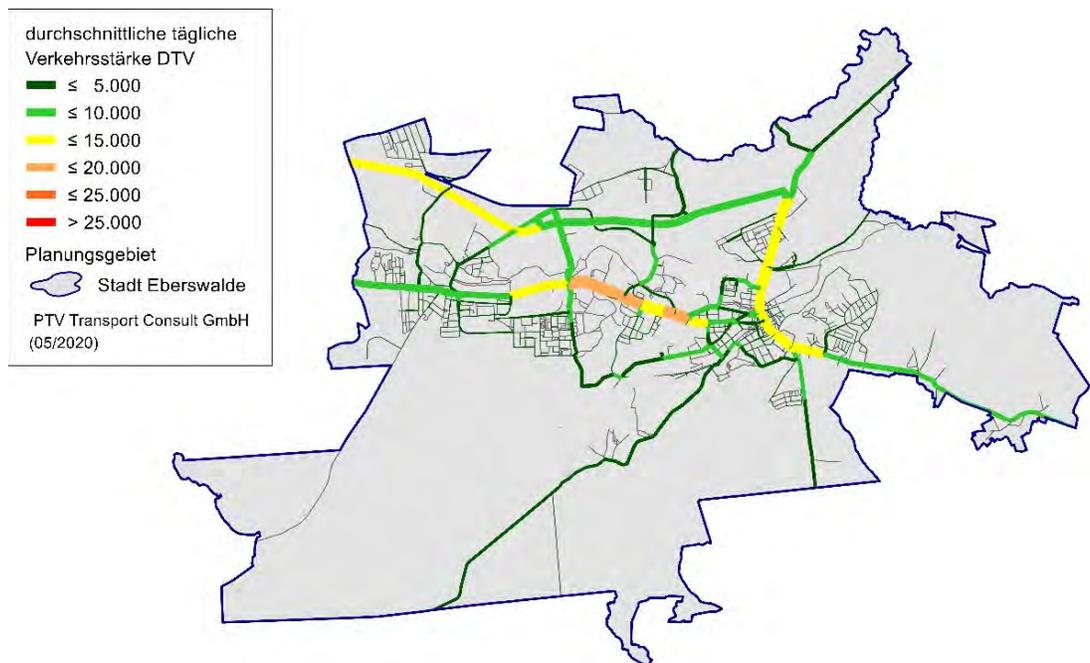


Abbildung 61: Kraftfahrzeuge je 24 Stunden inkl. Lkw, Motorräder und Busse – Prognose-Nullfall

Im Vergleich zum Ist-Zustand ist signifikant der 1. Bauabschnitt der B167n bis Breite Straße zu erkennen. Die Verkehrsbelastungen liegen für diesen Betrachtungsfall bei 10.000 Kfz/24h bis 15.000 Kfz/24h. Wie im Ist-Zustand sind hohe Belastungen im Verlauf der Heegermühler Straße und Eisenbahnstraße zu erkennen. Den Vergleich des Prognose-Nullfalls zum Ist-Zustand zeigt Abbildung 62:

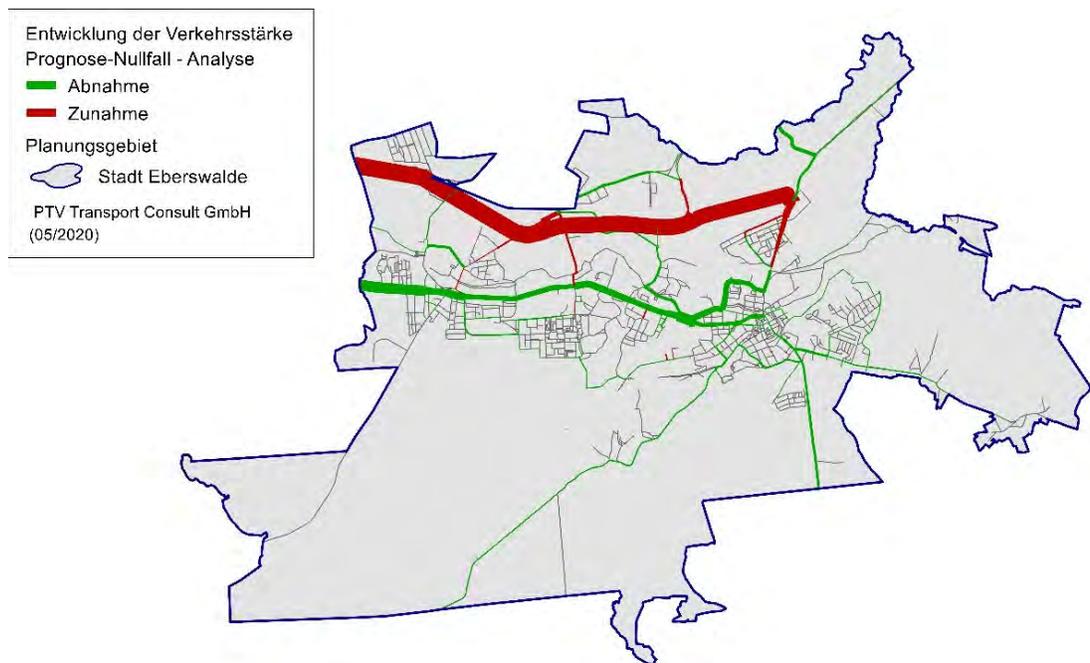


Abbildung 62: Differenz der Kfz-Verkehrsbelastungen Prognose-Nullfall – Ist-Zustand

Die Wirkung der Ortsumgehung ist erkennbar. Es zeigt sich zudem die Entlastungswirkung im Stadtgebiet. Lediglich die zur B167n zuführenden Straßen verzeichnen steigende Verkehrsbelastungen. Auch das ist erwartungskonform.

Für den öffentlichen Verkehr wurden die Auswertungen in vergleichbarer Form vorgenommen. Den wesentlichen Aufschluss über die Wirkungen der Maßnahmen gibt das Differenznetz (siehe Abbildung 63):

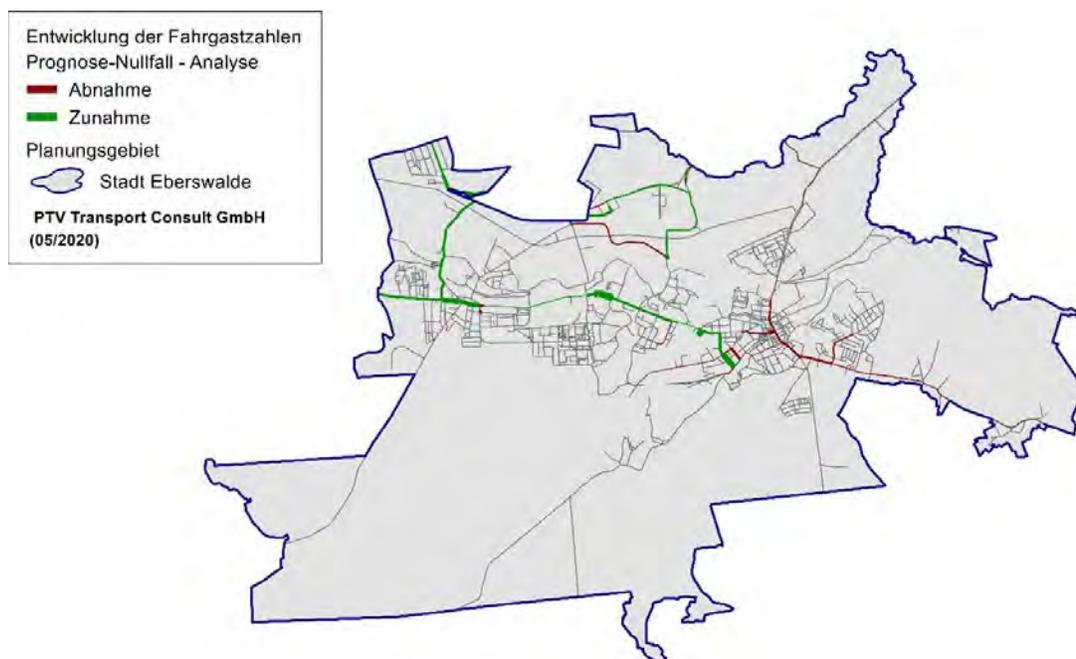


Abbildung 63: Differenz der ÖV-Belegungen Prognose-Nullfall – Ist-Zustand

Nachfrageseitig zeigen sich insbesondere in den Bereichen Clara-Zetkin-Siedlung, TGE und Finow/Finowfurt sowie im Bereich der Eisenbahnstraße erkennbare Nachfragezuwächse. Die Fahrgastzuwächse in den Bereichen Richtung Clara-Zetkin-Siedlung und TGE werden dabei durch die Trennung der Linie 864 in die Linie 864 mit direkter Linienführung zur Clara-Zetkin-Siedlung und die 866 über TGE erzeugt. Im Bereich Finow/Finowfurt wirkt die Anpassung der Linie 910 und im Bereich der Eisenbahnstraße die Einführung der Linie 914. Die Fahrgastzuwächse sind als mittel- bis langfristig mögliche Zuwächse zu interpretieren, die erst nach einer Einschwingphase der neuen Angebote von mindestens zwei Jahren unter normalen Rahmenbedingungen erreicht werden können. Insgesamt steigt die Zahl der Fahrgäste in der Stadt Eberswalde.

### 6.1.2 Prognose-Planfall 1

Der Prognose-Planfall 1 baut inhaltlich auf dem Prognose-Nullfall auf. Zusätzlich werden im Prognose-Planfall 1 die folgenden Maßnahmen bewertet:

#### Straßenverkehr

- Maßnahme 24 Sperrung Kupferhammerweg für Schwerverkehr

### Öffentlicher Verkehr

- **Maßnahme 13 Taktverdichtung**  
Linie 865 verkehrt im 30-Minuten-Takt
- **Maßnahme 14 Erhöhung Fahrplanstabilität**  
Umsetzung der bedarfsgerechten Freigaben an Lichtsignalanlagen
- **Maßnahme 15 räumliche Erschließung**  
Verlängerung der Linie 862 im Ringlinienkonzept via neue Haltestelle „Herman-Prochnow-Straße“, „Ostender Höhen“ nach „Mülldeponie“ und via neue Haltestelle „Ostender Höhen“, „Am Tempelberg“, „Cöthener Str.“ Richtung Innenstadt (Uhrzeigersinn) bzw. in Gegenrichtung im Wechsel; Führung der Linie 914 ab Wald Solar Heim über Markt und Leibnizviertel zum Bahnhof

### Fußgänger- und Radverkehr

- **Maßnahme 6 Herstellung Südroute**
- **Maßnahme 1 Fußgängerzone Friedrich-Ebert-Straße (Ost)**

Die konkreten Beschreibungen der hier genannten Maßnahmen findet sich in der Anlage 5.5.1 unterstützend durch die Anlage 5.5.2 unter der angegebenen Maßnahmennummer.

### Ergebnisse

Die Berechnungsergebnisse zu den Wegeanteile am Gesamtverkehr sind in der Tabelle 12 aufgeführt. Der Vergleich zum Prognose-Nullfall ist in Klammern eingetragen:

Verkehrsart	Anteil
Fußgängerverkehr	28,9 Prozent
Radverkehr	18,1 Prozent
Öffentlicher Verkehr	9,6 Prozent
Motorisierter Individualverkehr	43,4 Prozent
<b>Summe</b>	<b>100,0 Prozent</b>

Tabelle 12: Modal Split – Prognose-Planfall 1

Der Anteil des Radverkehrs wird weiter zunehmen; genauso wie der öffentliche Verkehr. Der Straßenverkehr verliert durch die Maßnahmen Anteil am Modal Split. Gleiches gilt für den Fußgängerverkehr, wenn auch auf niedrigerem Niveau. Insgesamt gewinnen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes an Wegeanteilen.

Die Umsetzung der Maßnahmen des Prognose-Planfalls 1 wird zu folgenden Wirkungen in der Verkehrsbelastung des Straßennetzes führen. Der Vergleich wird zum Prognose-Nullfall geführt:

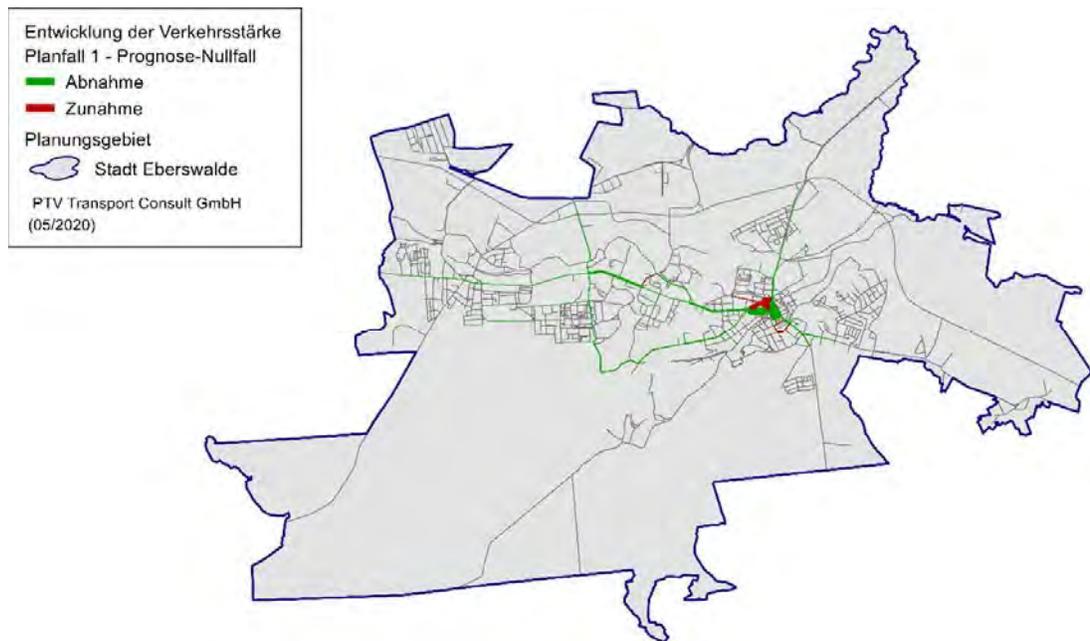


Abbildung 64: Differenz der Kfz-Verkehrsbelastungen Prognose-Planfall 1 – Prognose-Nullfall

Die Maßnahmen des Prognose-Planfalls 1 wirken in Hinblick auf den Straßenverkehr insgesamt leicht entlastend. In der Innenstadt von Eberswalde ist die Verlagerung des Kfz-Verkehrs von der Friedrich-Ebert-Straße hin zur Eisenbahnstraße zu erkennen. Ursächlich dafür ist die Einrichtung der Fußgängerzone in der Friedrich-Ebert-Straße (Ost), die mit einer Sperrung des Kfz-Verkehrs im entsprechenden Bereich einhergeht.

Für den öffentlichen Verkehr ergibt sich ein Differenzbild, wie in der Abbildung 65 gezeigt:

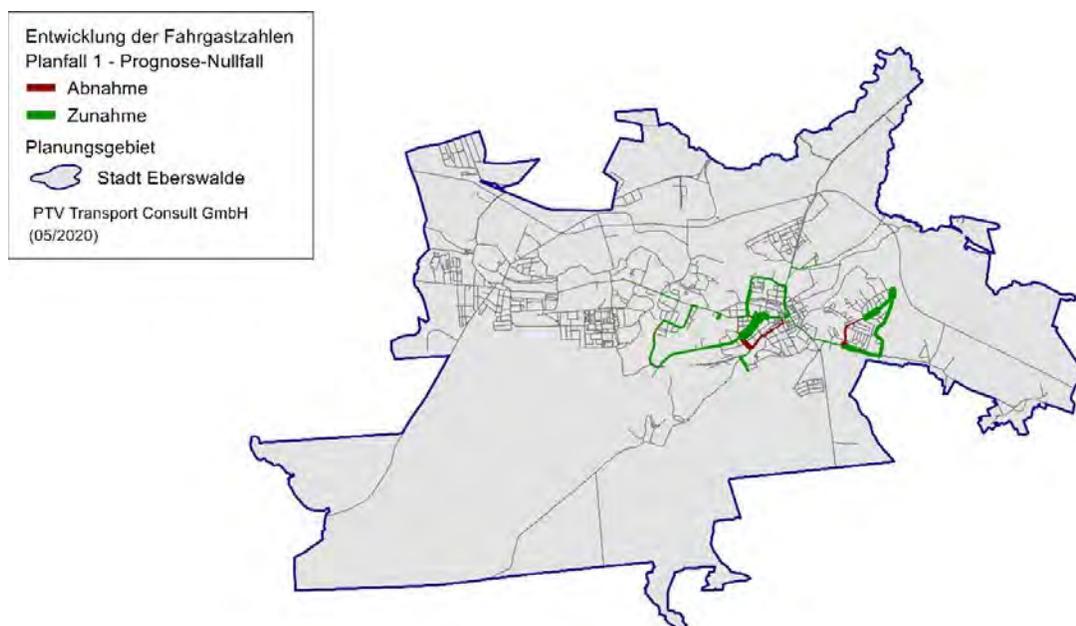


Abbildung 65: Differenz der ÖV-Belegungen Prognose-Planfall 1 – Prognose-Nullfall

Das Differenzbild zeigt die Wirkungen der Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs sowie die Wechselwirkungen, die von Maßnahmen der anderen Verkehrsarten auch den öffentlichen Verkehr beeinflussen. Es zeigt sich, dass die Fahrgastzahlen insbesondere im Innenstadtbereich (Taktverdichtung der Linie 865), im Ostend (Verlängerung der Linie 862) sowie im Leibnizviertel (Anbindung über die Linie 914) zunehmen. Das begründet mit den Angebotsausweitungen des städtischen Linienverkehrs. Erkennbare, leichte Abnahmen kommen durch Verlagerungen der Fahrgäste auf andere Wege zustande. Insgesamt steigt die Zahl der Fahrgäste in der Stadt Eberswalde. In Summe kann damit die Wirksamkeit der modellierten Maßnahmen gezeigt werden.

### 6.1.3 Prognose-Planfall 2

Der Prognose-Planfall 2 baut inhaltlich auf dem Prognose-Planfall 1 auf. Zusätzlich kommen folgende Maßnahmen hinzu:

#### Straßenverkehr

- Maßnahme 20 Umgestaltung Heegermühler Straße (Abschnitt Familiengarten - Boldtstraße)
- Fertigstellung des zweiten Bauabschnitts der Ortsumgehung B167n

Öffentlicher Verkehr (Maßnahmenpaket II)

- **Maßnahme 13 Taktverdichtung**  
Linie 864 verkehrt zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr im 30-Minuten-Takt, Linie 865 verkehrt im 30-Minuten-Takt, mit Führung über das Leibnizviertel
- **Maßnahme 14 Erhöhung Fahrplanstabilität**  
Umsetzung der bedarfsgerechten Freigaben an Lichtsignalanlagen
- **Maßnahme 15 räumliche Erschließung**  
Verlängerung der Linie 862 im Ringlinienkonzept via neue Haltestelle „Herman-Prochnow-Straße“, „Ostender Höhen“ nach „Mülldeponie“ und via neue Haltestelle „Ostender Höhen“, „Am Tempelberg“, „Cöthener Str.“ Richtung Innenstadt (Uhrzeigersinn) bzw. in Gegenrichtung im Wechsel; Führung der Linie 914 ab Wald Solar Heim über Markt zum Gropius Krankenhaus und damit stündlicher Anbindung des Krankenhauses sowie des Campus auf direktem Weg vom Bahnhof und Markt

Fußgänger- und Radverkehr

- **Maßnahme 7** Einrichten von weiteren neuen Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen
- **Maßnahme 8** Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen
- **Maßnahme 9** Führung an Knotenpunkten für Radverkehr verbessern
- **Maßnahme 10** Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr

Die konkreten Beschreibungen der hier genannten Maßnahmen findet sich in Anlage 5.5.1 unterstützend durch die Anlage 5.5.2 unter der angegebenen Maßnahmennummer.

**Ergebnisse**

Die Ergebnisse der Auswertungen zum Modal Split zeigt die Tabelle 13. Die Werte in Klammern verdeutlichen den Vergleich zum Prognose-Nullfall:

Verkehrsart	Anteil
Fußgängerverkehr	29,0 Prozent
Radverkehr	20,3 Prozent
Öffentlicher Verkehr	9,6 Prozent
Motorisierter Individualverkehr	41,1 Prozent
<b>Summe</b>	<b>100,0 Prozent</b>

Tabelle 13: Modal Split – Prognose-Planfall 2

Die Entwicklung des Modal Split im Prognose-Planfall 2 verläuft noch deutlicher zugunsten des Umweltverbundes. Auf die Verkehrsarten Fußgänger- und Rad-

verkehr sowie öffentlicher Verkehr entfallen fast 59 Prozent der Gesamtwe-  
menge. Der Radverkehr kann weiter profitieren. Generell gilt das auch für den  
öffentlichen Verkehr, der im Prognose-Planfall 2 anteilig auf dem Niveau des  
Prognose-Planfall 1 liegt.

Die Umsetzung der Maßnahmen des Prognose-Planfalls 2 wird zu folgenden  
Wirkungen in der Verkehrsbelastung des Straßennetzes führen. Der Vergleich  
wird zum Prognose-Nullfall geführt:

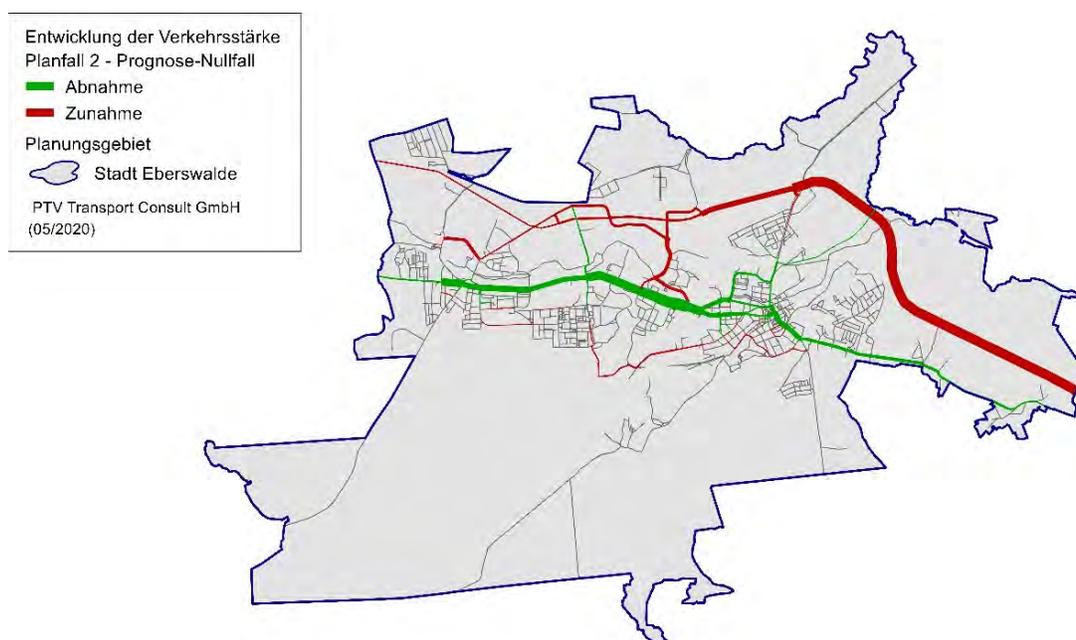


Abbildung 66: Differenz der Kfz-Verkehrsbelastungen Prognose-Planfall 2 – Prognose-Nullfall

Der Vergleich zum Prognose-Nullfall zeigt deutlich die positive Entlastungswir-  
kung der vollständigen Ortsumgehung für die Stadt Eberswalde. An dieser  
Stelle ist auch zu erkennen, dass die Ortsumgehung ihre volle Wirksamkeit erst  
mit Inbetriebnahme des zweiten Bauabschnittes entfalten kann.

Das korrespondierende Differenzbild des öffentlichen Verkehrs zeigt die Abbil-  
dung 67:

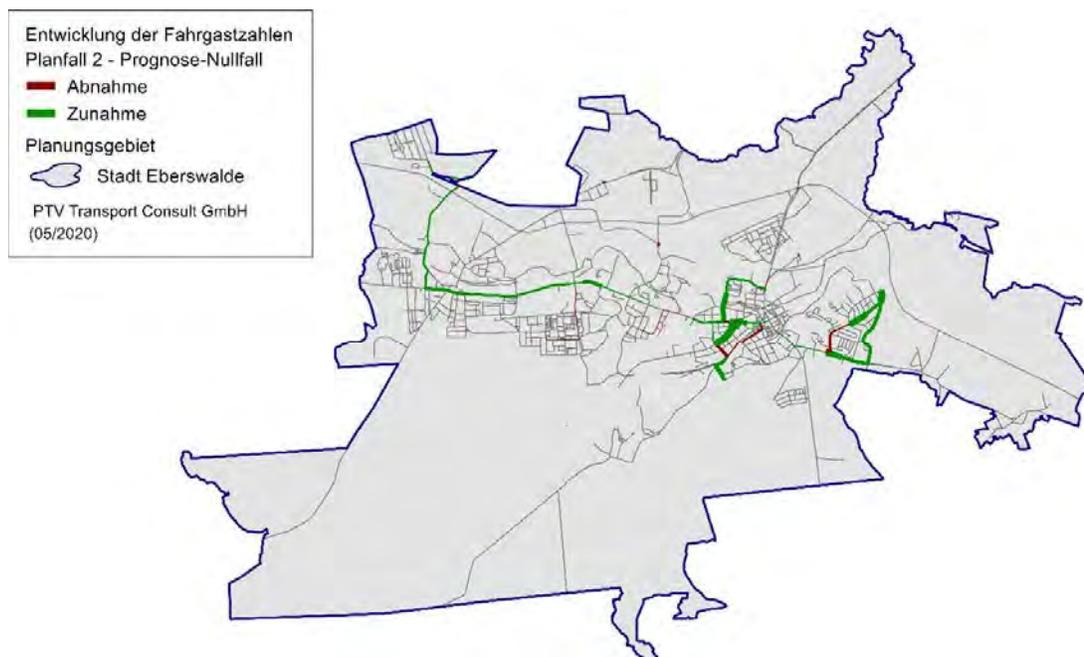


Abbildung 67: Differenz der ÖV-Belegungen Prognose-Planfall 2 – Prognose-Nullfall

Die weiteren Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs zeigen sich im Differenzbild nur leicht. Das liegt unter anderem auch an der Überlagerung der Wirkungen von verschiedenen Maßnahmen, beispielsweise des Straßenverkehrs. Deutlich wird die positive Wirkung der verbesserten Anbindung der Clara-Zetkin-Siedlung, die je nach Streckenabschnitt um etwa 20 Prozent bis 50 Prozent höher ausfällt als in Planfall 1 (30- statt 60-Minuten-Takt). Die weiteren Taktverdichtungen der Linien 864 und 910 weisen deutlich geringere Nachfragezuwächse auf, weshalb deren Umsetzung eher mit sekundärer Priorität zu verfolgen ist.

#### 6.1.4 Zusammenfassung der Berechnungen der Planfälle

In den folgenden Tabellen wird die Prognose der Verkehrsnachfrage für den Prognose-Nullfall sowie die beiden Planfälle zusammengefasst. Die Kenngröße ist der Modal Split, das heißt die Verteilung der Wege auf die Verkehrsarten.

Verkehrsart Anteile in Prozent	Ist-Zustand	Prognose- Nullfall	Prognose- Planfall 1	Prognose- Planfall 2
Fußgängerverkehr	30,4	29,7	28,9	29,0
Radverkehr	16,5	16,5	18,1	20,3
Öffentlicher Verkehr	8,2	9,0	9,6	9,6
Motorisierter Individualverkehr	44,9	44,8	43,4	41,1

Verkehrsart Anteile in Prozent	Ist-Zustand	Prognose- Nullfall	Prognose- Planfall 1	Prognose- Planfall 2
<b>Summe</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Tabelle 14: Modal Split – Zusammenfassung der Berechnungsfälle

Die Tabelle 14 zeigt die Modal Split-Werte der Berechnungsfälle. Es sind die Entwicklungen in den einzelnen Verkehrsarten zu erkennen. Die Tabelle 15 zeigt die sich ergebenden Veränderungen:

Verkehrsart Anteile in Prozent	Ist-Zustand	Prognose- Nullfall	Planfall 1	Planfall 2
Fußgängerverkehr		-0,7	-1,5	-1,4
Radverkehr		0,0	1,6	3,8
Öffentlicher Verkehr		0,8	1,4	1,4
Motorisierter Individualverkehr		-0,1	-1,5	-3,8

Tabelle 15: Modal Split – Vergleich zum Ist-Zustand

Es wird deutlich, dass der motorisierte Individualverkehr in allen Berechnungen der Prognose abnimmt. In gleicher Weise gewinnen die Verkehrsarten des Umweltverbundes. Insbesondere der Radverkehr kann Anteile für sich gewinnen. Beim Radverkehr zeigen sich auch leichte Verschiebungen vom Fußgängerverkehr. Hier zeigen sich die Wirkungen der entsprechenden Maßnahmen. Die relativen Veränderungen der Modal Split-Anteile lassen sich in Tabelle 16 ablesen:

Verkehrsart Anteile in Prozent	Ist-Zustand	Prognose- Nullfall	Planfall 1	Planfall 2
Fußgängerverkehr		-2,3	-4,9	-4,6
Radverkehr		0,0	9,7	23,0
Öffentlicher Verkehr		9,8	17,1	17,1
Motorisierter Individualverkehr		-0,2	-3,3	-8,5

Tabelle 16: Modal Split – relative Veränderungen der Modal Split- Anteile der Verkehrsarten

Anhand dieser Auswertung wird deutlich, dass der Umweltverbund seine Anteile am Gesamtverkehr deutlich steigern kann. Das betrifft insbesondere den Radverkehr und den öffentlichen Verkehr. Geringe Anteile werden vom Fußgängerverkehr hin zum Radverkehr verschoben. In Summe geht dies insbesondere zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs. Damit wird eine verkehrspolitisch getroffene Zielstellung unterstützt, die zu verbesserten verkehrlichen Verhältnissen in Eberswalde führen soll.

## 6.2 Maßnahmenbewertung

Die Bewertung der Maßnahmen und Szenarien dient dazu, die vielfältigen Wirkungen in den Bereichen gesellschaftliche und individuelle Mobilität, Umwelt, Städtebau, Raumordnung, Wirtschaft etc. transparent zu machen. Dazu wurde ein Bewertungssystem entwickelt, welches objektiv, reliabel und valide ist. Des- sen Aufgabe ist es die Maßnahmen hinsichtlich ihres Beitrags zur Zielerrei- chung zu bewerten und darauf aufbauend zu priorisieren.

Die Bewertung erfolgt in zwei Schritten. Der erste Schritt bezieht sich auf die qualitative Bewertung der Einzelmaßnahmen. Der zweite Schritt bündelt die Einzelmaßnahmen in Prognoseszenarien und beinhaltet eine quantitative Be- wertung der mit dem Verkehrsmodell berechneten Wirkungen.

### 6.2.1 Qualitative Bewertung

Das eingesetzte Bewertungsverfahren entspricht einer multikriteriellen Wir- kungsanalyse [21]. Jede der 37 Einzelmaßnahmen wurde hinsichtlich ihrer Wir- kung in Bezug auf die Erreichung der Ziele des VEP 2030+ (vgl. 5.2) bewertet. Dazu wurde eine Abwägung und iterative Urteilsfindung durch mehrfache Ex- pertenbefragung getroffen. Grundlage dafür waren die in den Maßnahmen- steckbriefen (Anlage 5.5.1) aufgeführten qualifizierenden Wirkungsbeschreibun- gen sowie die Wirkungsvermutungen und Vorerfahrungen der einbezogenen Fachexperten. Für den Zielerreichungsgrad wurden Punkte vergeben:

- Zwei Punkte (+ +) wurden vergeben, wenn eine Maßnahme sehr stark zur Erreichung des Zieles beiträgt.
- Ein Punkt (+) wurde vergeben, wenn eine Maßnahme signifikant zur Errei- chung eines Zieles beiträgt.
- Null Punkte wurden vergeben, wenn eine Maßnahme keine oder nur eine ge- ringfügige Wirkung auf ein Ziel vermuten lässt.

Es wurden keine negativen Punkte vergeben, weil die vorgeschlagenen Maß- nahmen sich a priori nicht negativ auf die Zielerreichung auswirken. Ein Zusatz- punkt wurde vergeben, wenn eine Maßnahme viele Einzelmaßnahmen bündelt bzw. als besonders relevant für die Erreichung der Ziele eingeschätzt wurde.

Für die Maßnahmen „36 Begrünung“ sowie „37 Monitoring und Evaluierung“ wurden keine Punkte vergeben werden, weil diese Maßnahmen sich nicht direkt auf die Ziele des VEP 2030+ auswirken.

### Ergebnisse

Der Beitrag zur Zielerreichung der einzelnen Maßnahmen ergibt sich aus der Summe der erreichten Punkte. Der Zielerreichungsgrad (Summe der Punkte)

wurde schließlich in die Kategorien „I“, „II“ und „III“ unterteilt. Die Zuordnung der Maßnahmen zu den Kategorien erfolgte anhand folgender Grenzen:

- Kategorie „I“: ab 7 Punkte
- Kategorie „II“: 4 bis einschließlich 6 Punkte
- Kategorie „III“: 0 bis einschließlich 3 Punkte

Die erreichte Kategorie bildet gleichzeitig die Grundlage für die Priorisierung der Maßnahmen.

In der Anlage 6.2.1 sind die Einzelmaßnahmen und die Ergebnisse der qualitativen Bewertung in einer tabellarischen Übersicht dargestellt.

### 6.2.2 Quantitative Bewertung

Im zweiten Arbeitsschritt werden die Einzelmaßnahmen in Prognoseszenarien gebündelt und einer quantitativen Bewertung, der mit dem Verkehrsmodell berechneten Wirkungen, unterzogen. Der Prognose-Nullfall berücksichtigt die Einwohner- und Raumstrukturdatenentwicklung bis zum Prognosejahr 2030. Die in Kapitel 5.3 beschriebenen indisponiblen Maßnahmen werden als realisiert angesetzt. Die Prognose-Planfälle 1 und 2 setzen auf dem Nullfall auf und berücksichtigen zusätzlich die in Kapitel 6.1.2 und 6.1.3 aufgeführten Maßnahmen.

Das für die Bewertung der Szenarien eingesetzte Verfahren zielt auf eine Nutzwertanalyse [21] ab, bei der als gemeinsame Dimension der Indikatoren Punktwerte gebildet werden, die den Beitrag jeder Wirkungsausprägung zur Zielerreichung messen. Durch entsprechende Wichtung wird die unterschiedliche Bedeutung von Wirkungen berücksichtigt. Das Produkt des Zielerreichungsgrades mit dem Gewicht ergibt den Teilnutzen, die Summe aller Teilnutzen ergibt den Gesamtnutzen je Planfall. Die Rangfolge ordnet sich nach der Größe der Gesamtnutzen. Je höher diese Summe, desto größer der Nutzwert. Die Bewertung ist dreistufig aufgebaut mit Zielsystem, Bewertungssystem und Syntheseverfahren (vgl. Abbildung 68).



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 68: Bewertungsverfahren

Im **Zielsystem** werden vier Wirkungsbereiche betrachtet.

- ▀ Verkehrswirksamkeit
- ▀ Raumordnung
- ▀ Städtebau
- ▀ Umwelt

Diesen vier Wirkungsbereichen werden jeweils eigene Zielbereiche zugeordnet, die ihrerseits mit Teilzielen untersetzt sind.

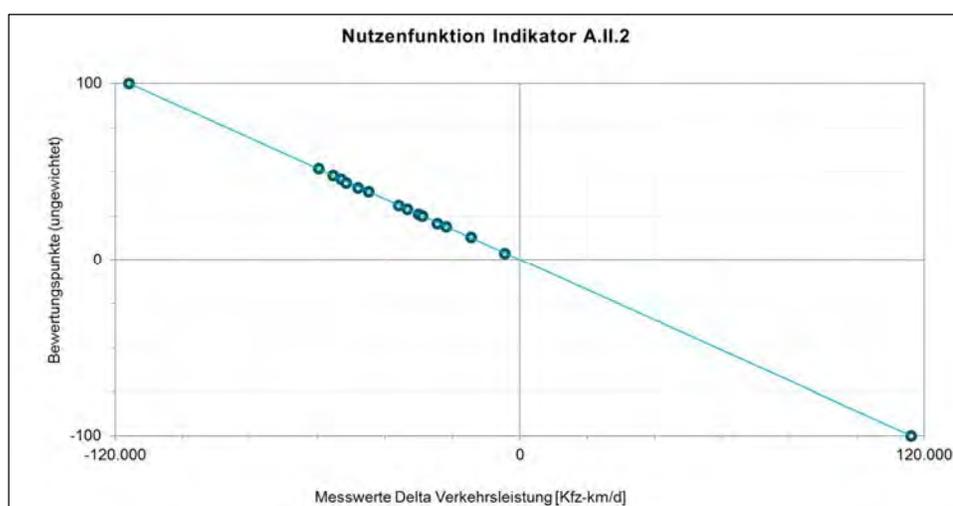
Wirkungsbereiche	Zielbereiche	Teilziele
<b>Verkehrswirksamkeit</b>	Reduzierung Verkehrsbeteiligungsdauer	Reduzierung Pkw-Verkehrsbeteiligungsdauer
		Reduzierung Lkw-Verkehrsbeteiligungsdauer
		Reduzierung ÖV-Verkehrsbeteiligungsdauer
	Reduzierung Verkehrsleistung	Reduzierung Pkw-Verkehrsleistung
		Reduzierung Lkw-Verkehrsleistung
		Steigerung ÖV-Verkehrsleistung
	Stärkung Umweltverbund	Reduzierung MIV-Anteil
		Steigerung ÖV-Anteil
		Steigerung Rad-Anteil
		Steigerung Fuß-Anteil
Erhöhung der Verkehrssicherheit	Reduzierung Anzahl der Unfälle	
Verbesserung Verkehrsqualität	Verbesserung Verkehrsqualität	
<b>Raumordnung</b>	Verbesserung der Erreichbarkeit Stadtzentrum	Fußverkehr
		Radverkehr
		Öffentlicher Verkehr
		Pkw-Verkehr
<b>Städtebau</b>	Verbesserung städtebaulicher Funktionen	Wohnen
		Erholung
		Gewerbe
<b>Umwelt</b>	Umwelt- und ressourcenschonende Planung der Verkehrsstraßen	Flächenverbrauch

Tabelle 17: Zielsystem und Wirkungsbereiche der quantitativen Bewertung

Im **Bewertungssystem** werden den Teilzielen Indikatoren zugeordnet, welche den Grad der Zielerfüllung der Planfälle beschreiben. Dabei kann ein Ziel durch einen oder mehrere Indikatoren beschrieben werden bzw. ist es auch möglich, dass ein Indikator für verschiedene Ziele relevant ist.

Die **Indikatoren** beziehen sich im Kern auf die im Verkehrsmodell messbaren Größen: wie beispielsweise Verkehrsarbeit, Verkehrsleistung, Modal-Split, Reisezeiten aus den Ortsteilen ins Stadtzentrum, Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit. Diese Messgrößen erlauben eine quantitative Bewertung der Zielerreichung. Für alle städtebaulichen Indikatoren erfolgt eine qualitative Einschätzung anhand von Punkten. Für den Wirkungsbereich Umwelt wird hier nur die Flächeninanspruchnahme der Maßnahmenbündel abgeschätzt. Auf die wichtigen Indikatoren und Messgrößen der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie der verkehrsbedingten Lärmemissionen wird in den parallel erstellten Gutachten zum Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan vertieft eingegangen.

Die quantitativen und qualitativen Messgrößen der Prognoseszenarien werden mit Hilfe einer linearen Nutzenfunktion je Indikator in Bewertungspunkte transformiert. Die folgende Abbildung 69 zeigt beispielhaft eine Nutzenfunktion für Verkehrsleistung. Auf der x-Achse sind die Delta der Verkehrsleistung gegenüber dem Bestand aufgetragen, auf der y-Achse die Bewertungspunkte. Der absolut größte Wert der Delta ergibt die Spannweite der Funktion für die x-Achse. Im Beispiel erbringt die maximale Einsparung an Kfz-Kilometer pro Tag somit den größten Nutzen und erhält +100 Bewertungspunkte. Demgegenüber erzielt der maximal mögliche Wert an Mehrverkehrsleistung die schlechteste Bewertung und erhält -100 Bewertungspunkte. Zwischen diesen beiden Punkten wird linear skaliert. Wenn für ein Szenario keine Veränderung gegenüber dem Bestand gemessen wird, ergeben sich Null Bewertungspunkte.



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 69: Transformation

In der abschließenden **Wertsynthese** werden die Ergebnisse zusammengeführt. Die Gewichtung erfolgt in zwei Stufen. Die äußere Gewichtung berücksichtigt die Wirkungsbereiche, die innere die Zielbereiche. Die vier Wirkungsbereiche Verkehrswirksamkeit, Raumordnung, Städtebau und Umwelt werden hinsichtlich ihrer Bedeutung gleichwertig eingeschätzt und erhalten demzufolge jeweils 25 Prozent als Gewichtungsfaktor. Die Summe der inneren Gewichtungsfaktoren je Wirkungsbereich ergibt immer 100 Prozent. Daraus folgt, dass die maximal erreichbare Punktzahl je Wirkungsbereich 25 Bewertungspunkte beträgt.

### Ergebnisse

In der folgenden Tabelle sind für alle Wirkungsbereiche die erzielten Bewertungspunkte je Prognoseszenario aufgeführt. Aus der Summe der Bewertungspunkte wird die Rangfolge der Prognoseszenarien abgeleitet.

	Prognose-Nullfall	Prognose-Planfall 1	Prognose-Planfall 2
<b>Verkehrswirksamkeit</b>	12	20	25
<b>Raumordnung</b>	6	14	13
<b>Städtebau</b>	13	19	25
<b>Umwelt</b>	-25	-25	-25
<b>Summe Bewertungspunkte</b>	5	28	37
<b>Rangfolge</b>	3	2	1

Tabelle 18: Bewertungspunkte quantitative Bewertung

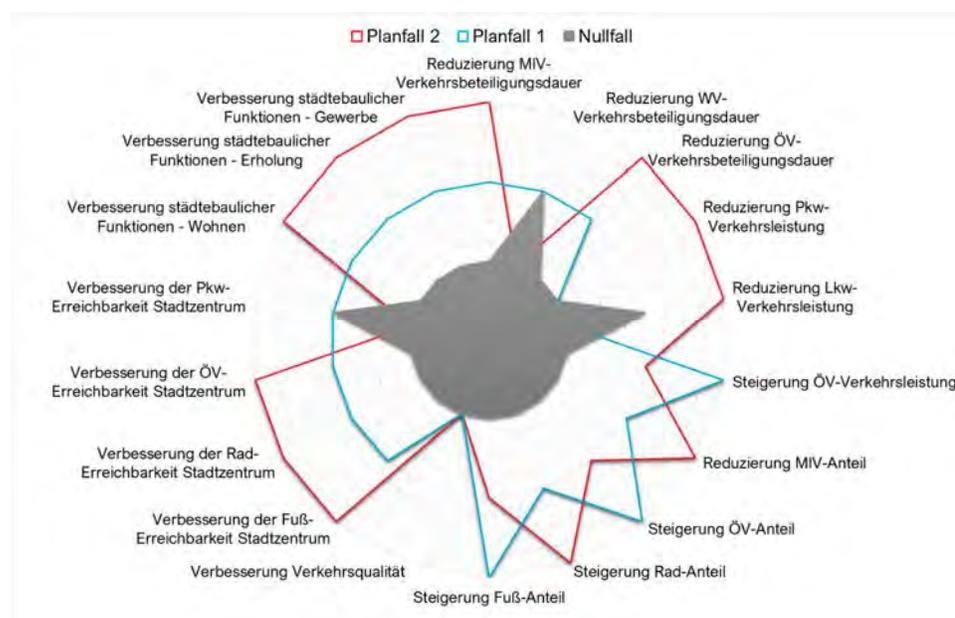
Im Wirkungsbereich Verkehrswirksamkeit erzielt der Prognose-Planfall 2 mit 25 Bewertungspunkten den ersten Rang. In Bezug auf den Wirkungsbereich Raumordnung belegt Prognose-Planfall 1 den ersten Rang. Im Städtebau schneidet der Prognose-Planfall 1 wiederum am besten ab. Da in allen untersuchten Prognose-Szenarien sowohl Flächen für verkehrliche Aufgaben neu in Anspruch genommen werden aber auch gleichzeitig Umbau- und Rückbaumaßnahmen vorgesehen sind, werden für den Wirkungsbereich Umwelt die gleiche Anzahl Bewertungspunkte vergeben. In Aufsummierung der Bewertungspunkte erzielt das Maßnahmenbündel des Prognose-Planfalls 2 die höchste Summe und belegt damit den ersten Rang vor dem Prognose-Planfall 1 und vor dem Prognose-Nullfall. Wichtig ist an dieser Stelle anzumerken, dass auch im Prognose-Nullfall, also bei Realisierung der geplanten indisponiblen Maßnahmen, gegenüber dem Bestand positive Effekte für die Stadt Eberswalde erzielt werden.

In den folgenden drei Abbildungen sind in Form von Netzdiagrammen die Wirkungsprofile der drei untersuchten Prognose-Szenarien veranschaulicht. Dabei wird je Teilziel der Zielerreichungsgrad in drei Stufen dargestellt, wobei 1 den

niedrigsten Wert und 3 den höchsten repräsentiert. Somit kennzeichnet die in den Netzdiagrammen eingenommene größte Fläche die beste Zielerreichung. Vorausschickend ist festzustellen, dass in allen untersuchten Prognose-Szenarien jeweils in allen Teilzielen Verbesserungen gegenüber den bestehenden Verkehrsverhältnissen in Eberswalde erzielt werden.

Im Prognose-Nullfall wird als verkehrswirksamste Maßnahme von der Fertigstellung des ersten Bauabschnitts der BVWP-Maßnahme Ortsumgehung B167 OU Finowfurt und OU Eberswalde ausgegangen. Damit wird ein Großteil des Kfz-Durchgangsverkehrs auf die Neubautrasse verlagert, wodurch in Eberswalde vor allem westlich des Stadtzentrums eine spürbare Verkehrsentlastung eintritt (vgl. Abbildung 62). Daraus resultieren schon im Prognose-Nullfall erhebliche Reduzierungen in der Verkehrsleistung und Verkehrsbeteiligungsdauer, Verbesserungen in der innerstädtischen Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit sowie infolge der Funktionsentflechtung Verbesserungen für die städtebaulichen Funktionen Wohnen und Erholung. Aus der Realisierung des Nullfalls ergibt sich für den Wirtschaftsverkehr eine verbesserte Anbindung der Gewerbeflächen und des Binnenhafens. Die innerstädtische Erreichbarkeit des Stadtzentrums wird sowohl für den Umweltverbund (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) als auch für den Pkw verbessert, die Reisezeiten aus den Stadtbezirken verkürzen sich.

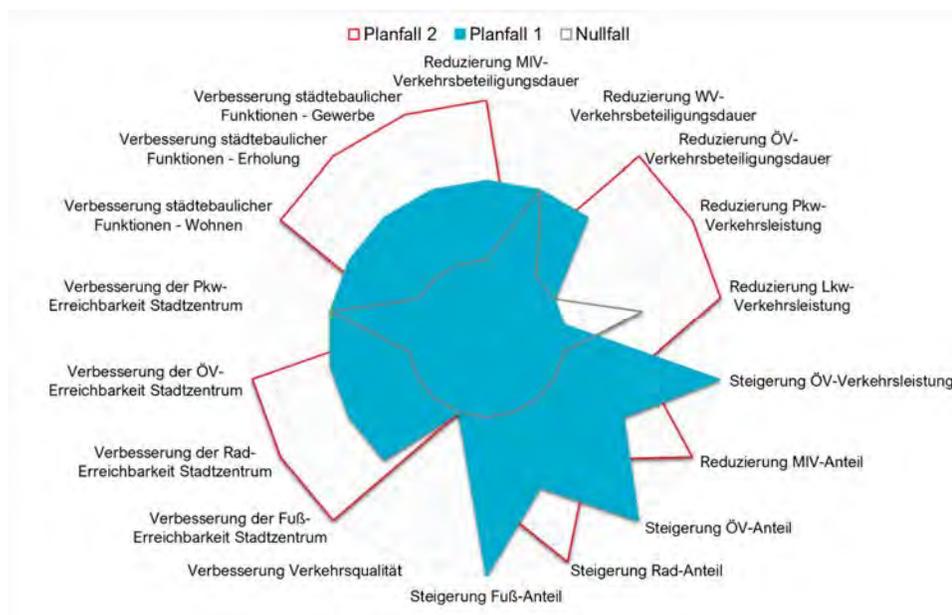
In der Abbildung 70 ist das Wirkungsprofil für den Prognose-Nullfall dargestellt. Die grau hinterlegte Fläche zeigt die Zielerreichungsgrade je Teilziel. Blaue bzw. rote Referenzlinien kennzeichnen die Ergebnisse für Prognose-Planfall 1 bzw. 2.



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 70: Wirkungsprofil – Prognose-Nullfall

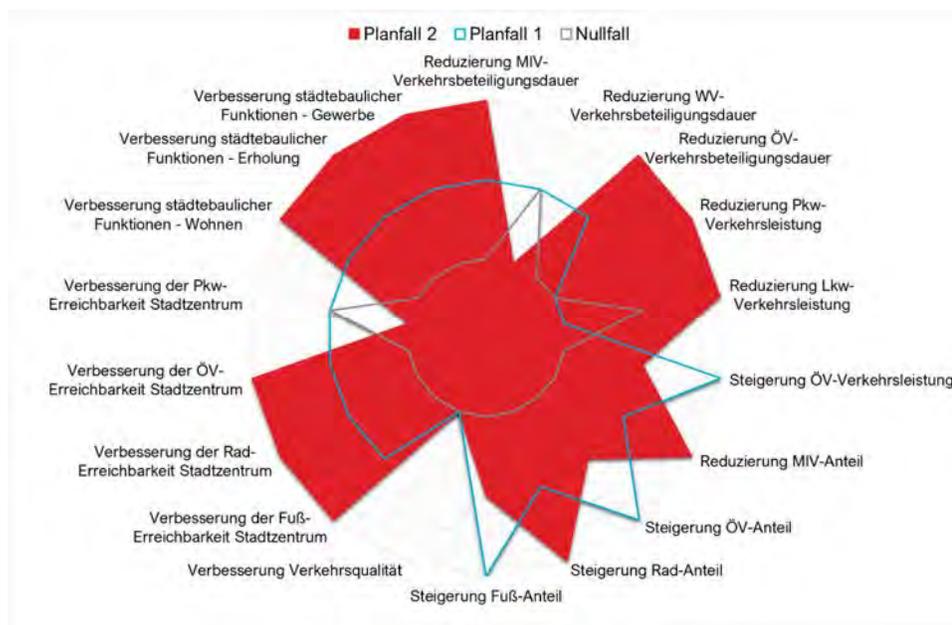
In der Abbildung 70 ist das Wirkungsprofil für den Prognose-Planfall 1 dargestellt. Die blau hinterlegte Fläche zeigt die Zielerreichungsgrade je Teilziel. Graue bzw. rote Referenzlinien kennzeichnen die Ergebnisse für den Prognose-Nullfall bzw. Planfall 2. Gegenüber dem Prognose-Nullfall werden weitere Verbesserungen für die städtebaulichen Funktionen Wohnen, Erholung und Gewerbe erzielt, die insbesondere aus der Realisierung der Fußgängerzone Friedrich-Ebert-Straße (Ost) resultieren. Aus der Realisierung des ÖV-Pakets 1 im Zusammenspiel mit den Radverkehrsmaßnahmen ergeben sich Steigerungen in der Verkehrsnachfrage und dem Modal-Split-Anteil für den Umweltverbund, bei sinkender Verkehrsleistung des MIV. Die innerstädtische Erreichbarkeit des Stadtzentrums wird sowohl für den Umweltverbund (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) als auch für den Pkw verbessert, die Reisezeiten aus den Stadtbezirken verkürzen sich.



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 71: Wirkungsprofil – Prognose-Planfall 1

Das Wirkungsprofil für den Prognose-Planfall 2 ist in Abbildung 72 dargestellt. Die rot hinterlegte Fläche zeigt die Zielerreichungsgrade je Teilziel. Graue bzw. blaue Referenzlinien kennzeichnen die Ergebnisse für den Prognose-Nullfall bzw. Prognose-Planfall 1.



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 72: Wirkungprofil – Prognose-Planfall 2

Gegenüber dem Prognose-Nullfall werden weitere Verbesserungen für die städtebaulichen Funktionen Wohnen, Erholung und Gewerbe erzielt, die insbesondere aus der Realisierung der Fußgängerzone Friedrich-Ebert-Straße (Ost) resultieren. Mit der Realisierung des zweiten Bauabschnitts der BVWP-Maßnahme Ortsumgehung B167 OU Finowfurt und OU Eberswalde wird der Durchgangsverkehr vollständig auf die Neubautrasse verlagert. Das innerstädtische Straßennetz wird weiter vom Kfz-Verkehr entlastet (vgl. Abbildung 66). Aus der Realisierung des ÖV-Pakets 2 im Zusammenspiel mit den Radverkehrsmaßnahmen ergeben sich Steigerungen in der Verkehrsnachfrage und dem Modal-Split-Anteil für den Umweltverbund, bei sinkender Verkehrsnachfrage und -leistung des MIV. Die innerstädtische Erreichbarkeit des Stadtzentrums wird für den Umweltverbund weiter verbessert, die Reisezeiten Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr aus den Stadtbezirken in die Innenstadt verkürzen sich. Infolge der vorgesehenen Geschwindigkeitsreduzierungen auf der alten B167 und der abschnittswisen Streckensperrungen für Lkw-Verkehre resultieren leichte Zunahmen in den Reisezeiten gegenüber dem Prognose-Planfall 1, wodurch in den Teilzielen Reduzierung der Verkehrsbeteiligungsdauer im Wirtschaftsverkehr und der Pkw-Erreichbarkeit des Stadtzentrums der Prognose-Planfall 2 gegenüber Prognose-Planfall 1 schlechter abschneidet. Insgesamt überwiegen die positiven Wirkungen im Prognose-Planfall 2 gegenüber dem Prognose-Planfall 1 und dem Prognose-Nullfall.

### 6.3 Straßennetzkonzeption 2030+

Die bestehende Ortsdurchfahrt der B167 im Bereich Eberswalde wurde hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit, Verbindungsqualität und Ortsverträglichkeit als Schwachstelle identifiziert. Mit Realisierung der geplanten Ortsumgehung verbessert sich die Anbindung des Mittelzentrums Eberswalde mit seinen Gewerbeflächen und dem Binnenhafen an die Autobahn A11, die Ortsdurchfahrt wird vom gewerblichen Schwerverkehr insbesondere im Hinblick auf Warentransporte von und zum Binnenhafen entlastet sowie die Reisezeit im überörtlichen Kfz-Verkehr um ca. 20 Minuten verkürzt. Das Projekt „B167 OU Finowfurt und OU Eberswalde“ ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgrund seines hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses in den Vordringlichen Bedarf (VB) eingestuft.

Für die Stadt Eberswalde heißt das, schon aus der Verkehrsfreigabe des ersten Bauabschnitts der Ortsumgehung B167n resultiert eine Verkehrsverlagerung, die zur Entlastung der West-Ost-Verbindung entlang der Eberswalder Straße – Heegermühler Straße – Eisenbahnstraße führt. Dies bringt folgende positive Aspekte mit sich:

- Funktionsentflechtung auf der innerstädtischen West-Ost-Verbindung
- Bündelung und Verlagerung des überregionalen Verkehrs auf dafür ausgelegten Trassen außerhalb der Stadt
- Stärkung der Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion im Stadtgebiet
- durch Reduktion der Verkehrsbelastung im Straßenverkehr
  - Verbesserung der Verkehrssicherheit
  - Freiwerdende Kapazitäten für Realisierung Fußgängerzone Friedrich-Ebert-Straße (Ost)
  - Freiwerdende Kapazitäten für Umgestaltung Eisenbahnstraße

Die angesprochene Funktionsentflechtung in Folge der Realisierung der Ortsumgehung wirkt sich auch auf die funktionale Gliederung des Straßennetzes aus. Die „B167 OU Finowfurt und OU Eberswalde“ übernimmt die großräumigen und überregionalen Verbindungen entsprechend der Verbindungsfunktionsstufe I. Im Stadtstraßennetz von Eberswalde werden künftig keine Verbindungen der Verbindungsfunktionsstufe II verlaufen. Die ehemalige Ortsdurchfahrt dient Verbindungen der Funktionsstufe III. Ebenso sichern die B168, die L200 und die L291 (Oderberger Straße) sowie die ehemaligen Landesstraßen L237 und L238 regionale Verbindungen der Stufe III ab und übernehmen die Anbindungen wichtiger Gewerbestandorte beispielsweise des Technologie- und Gewerbeparks Eberswalde sowie außerorts der Fleischwerke Britz an das übergeordnete Straßennetz.

Nähräumige Verbindungen der Stufe IV orientieren sich am bestehenden Hauptstraßennetz der Stadt Eberswalde. Die L293 (Altenhofer Straße) wird zukünftig in die Verbindungsfunktionsstufe IV eingeordnet. Das übrige Stadtstraßennetz dient vorrangig kleinräumigen Verbindungen bzw. dem Anschluss von Grundstücken entsprechend der Verbindungsfunktionsstufe V.

Anders als im Bestandsnetz wird in Folge der Realisierung der Fußgängerzone in der Friedrich-Ebert-Straße (Ost) der Abschnitt Breite Straße bis Goethestraße in die Verbindungsfunktionsstufe V abgestuft. Für die Realisierung der neuen Linienführung der Buslinie 862 im Bereich Ostend werden die Straßenabschnitte Saarstraße und Ostender Höhen sowie die Sommerfelder Straße in die Verbindungsfunktionsstufe IV aufgestuft.

In folgender Abbildung 73 ist für das künftige Straßennetz der Prognose 2030+ die funktionale Gliederung entsprechend der Verbindungsfunktionsstufen dargestellt.



Abbildung 73: Straßennetz – funktionale Gliederung Zielnetz Prognose 2030+

Aus dieser neuen funktionalen Gliederung leitet sich die Straßennetzklassifizierung für das Zielnetz Prognose 2030+ gemäß des Prognose-Planfalls 2 ab. Im Anhang in der Anlage 6.3 befindet sich die zugehörige Kartendarstellung.

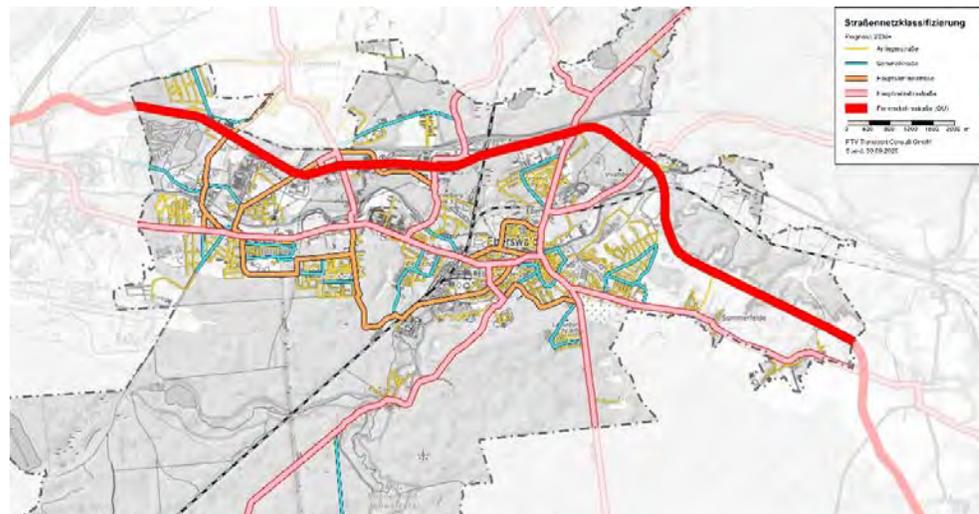


Abbildung 74: Straßennetzklassifizierung Zielnetz Prognose 2030+

### Chancen

Der Bau der Ortsumgebung sowie die aus der Umstufungsvereinbarung zur B167, L237, L238 und L293 resultierende Instandspflicht beinhalten Chancen in Bezug auf die Instandsetzung der ehemaligen Bundes- und Landesstraßen. Dabei sollten folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Straßenoberflächenanierung
- Fuß- und Radverkehrsanlagen entlang B 167 „alt“
- Radverkehrsanlagen Breiten Straße (Abschnitt nördlich des KP Friedensbrücke) durch OU B167 ersten Bauabschnitt
- Radverkehrsanlagen und Oberflächenanierung L237
- Radverkehrsanlagen und Oberflächenanierung L238 und L293 (Altenhofer Straße)
- Umgestaltung Eisenbahnstraße
- Haltestelle und Querung am Stadtbollwerk (Anschluss neue OU)

### Risiken

Das größte Risiko besteht darin, dass sich der Bau der Ortsumgebung zeitlich verzögert. Dadurch würden die verkehrlichen Entlastungen entlang der innerörtlichen West-Ost-Verbindung später eintreten. In deren Folge könnten die Umsetzungen der Maßnahmen „Fußgängerzone Friedrich-Ebert-Straße (Ost)“ und „Umgestaltung Eisenbahnstraße“ erst später in Angriff genommen werden. Die

beschriebenen Defizite der Ortsdurchfahrt in Bezug auf Leistungsfähigkeit, Verbindungsqualität und Ortsverträglichkeit bestünden weiter und Eberswalde wäre länger den verkehrsbedingten Luftschadstoff- und Lärmemissionen in den entsprechenden Bereichen ausgesetzt.

## 7 Handlungskonzept VEP 2030+ – Das nimmt Eberswalde mit

Die Bewertungsergebnisse zeigen, dass mit allen beschriebenen Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündeln positive Wirkungen in Bezug auf die Verbesserung der bestehenden Verkehrsverhältnisse in Eberswalde erzielt werden. Im Folgenden werden die Maßnahmen hinsichtlich der erzielten Wirkungen priorisiert und mit Empfehlungen für eine zeitliche Umsetzung konzipiert.

### 7.1 Maßnahmenpriorisierung

Die Priorisierung der Maßnahmen (vgl. Tabelle 10 in Absatz 5.5) erfolgte anhand der folgenden vier Kriterien:

- ▶ Wirkung im Rahmen der Zielerreichung
- ▶ Öffentliches Interesse
- ▶ Einfluss auf Luftreinhalteplanung (LRP)
- ▶ Einfluss auf Lärmaktionsplanung (LAP)

Für jedes Kriterium können unterschiedliche Punkte erreicht werden.

Die Wirkung im Rahmen der Zielerreichung lässt sich direkt aus der tabellarischen Maßnahmenbewertung aus Abschnitt 6.2.1 ableiten. Den erzielten Klassen „I“, „II“ und „III“ wurden Punkte zugeordnet. Die einzelnen Klassen entsprechen folgender Punktzahl:

- ▶ Klasse „I“ = 3 Punkte
- ▶ Klasse „II“ = 2 Punkte
- ▶ Klasse „III“ = 1 Punkt

Das öffentliche Interesse lässt sich aus der Workshop- und Onlinebeteiligung ableiten. Während der Workshops 3 und 4 hatten die Bürger die Möglichkeit anhand von Klebepunkten die einzelnen Maßnahmen zu bewerten. Aus dieser Bewertung sind zwei Aspekte hervorgegangen.

1. Trotz teilweiser, kontroverser Diskussionen wird der Großteil der Maßnahmen von den Bürgern getragen. Die Zustimmungsrate über alle Maßnahmen hinweg ist größer 75 Prozent. Wenn es zur Umsetzung Maßnahmen-Nr. 1, 6, 12, 18 und 20 kommt, muss darauf geachtet werden, die Interessen der Bürger verstärkt zu berücksichtigen. Es sollte eine proaktive und offene Kommunikation mit den Bürgern und weiteren Beteiligten, bspw. Einzelhändlern, betrieben werden.

2. Aus der Verteilung der Klebepunkte, welche Maßnahmen die Bürger besonders interessierten. Die Anzahl der abgegebenen Stimmen wurde in die Klassen „hoch“, „mittel“ und „niedrig“ unterteilt und im Priorisierungsverfahren unter der Rubrik „öffentliches Interesse“ berücksichtigt. Die einzelnen Klassen entsprechen folgender Punktzahl:

Klasse „hoch“ = 3 Punkte

Klasse „mittel“ = 2 Punkte

Klasse „niedrig“ = 1 Punkt

Beim Einfluss auf die Luftreinhalte- sowie Lärmaktionsplanung wurde jeweils ein Punkt dafür vergeben, wenn die Maßnahme sich direkt oder indirekt positiv auf die jeweilige Fachplanung auswirkt. Direkte Auswirkungen können sich daraus ergeben, dass bestimmte Streckenabschnitte für den Kfz-Verkehr gesperrt sind. Dadurch, dass keine Fahrzeuge mehr auf dem Abschnitt zu erwarten sind, verringern sich lokal der durch die Fahrzeuge hervorgerufene Lärm und Luftschadstoffausstoß. Eine indirekte positive Wirkung auf die jeweilige Fachplanung liegt dann vor, wenn sich die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes verschiebt. Mit einer Verschiebung zum Umweltverbundes geht eine Reduktion der Kfz-Nutzung einher. Durch weniger Fahrzeuge wird lokal wiederum weniger Lärm und Luftschadstoffausstoß hervorgerufen. Maßnahmen, die die Nutzung des Umweltverbundes stärken, sind i.d.R. Maßnahmen, die den Fußgänger- und Radverkehr, den ÖPNV und neue Mobilitätsangebote stärken.

Aus der Summe der erreichten Punkte lässt sich die Gesamtpriorität der Maßnahme ableiten. Die Gesamtpriorität ist in drei Klassen „I“, „II“ und „III“ unterteilt. Das Ergebnis der Priorisierung liegt in Form einer tabellarischen Übersicht vor. Die Tabelle ist als Anlage 7.1 beigefügt. Neben den vier Bewertungskriterien ist den Maßnahmen auch die Spalte „Umsetzungshorizont“ zu informatischen Zwecken hinzugefügt.

Die Maßnahmen 36 Begrünung und 37 Monitoring und Evaluation werden nicht priorisiert aber dennoch zur Umsetzung empfohlen. Die verkehrlichen Effekte einer Begrünung lassen sich nicht messen, wirken aber dennoch nicht nur auf das Stadtbild positiv. Das Monitoring der Maßnahmen und die Evaluation der erzielten Wirkungen ist heute ein selbstverständlicher Baustein eines modernen Verkehrsentwicklungsplans.

## 7.2 Umsetzungspakete

In der folgenden Tabelle sind die Ergebnisse der Maßnahmenpriorisierung den Umsetzungshorizonten gegenübergestellt. Maßnahmen die einen Umsetzungshorizont von beispielsweise kurz- bis mittelfristig haben, finden sich sowohl in der Spalte „kurzfristig“ als auch „mittelfristig“ wieder. Bei diesem Beispiel wird davon ausgegangen, dass ein Teil der Maßnahme schon kurzfristig umgesetzt sein wird und die Komplettierung mittelfristig erfolgt.

Gesamtpriorität	langfristig	mittelfristig	kurzfristig
I	1, 2, 7, 8	2, 6, 7, 8, 15, 25, 29, 30, 31	2, 8, 13, 23, 25, 29, 30
II	10, 18, 19, 20	3, 10, 14, 16, 17, 20, 22, 26, 27, 28	3, 4, 9, 12, 14, 22, 24, 27, 28, 35
III	11, 32, 36, 37		5, 11, 21, 33, 34, 36

Tabelle 19: Umsetzungspakete

In der Tabelle sind den Gesamtprioritäten Farben zugeordnet. Rot hinterlegt sind Maßnahmen der Kategorie I, blau die Maßnahmen der Kategorie II und grau die Maßnahmen der Kategorie III. Innerhalb der Kategorien sind die Farben abgestuft dargestellt. Je intensiver die Farbe ist, desto schneller ist deren Umsetzung möglich.

Als erstes bietet es sich an, die Maßnahmen umzusetzen, die der Gesamtpriorität I mit kurzfristigem Umsetzungshorizont zu geordnet sind. Damit werden am schnellsten die größten Wirkungen erzielt. Weiterhin sind die Maßnahmen mit einer Gesamtpriorität III und mit einem kurzfristigen Umsetzungshorizont als sogenannte „Quickwins“ zu bezeichnen. Für diese Maßnahmen fallen überwiegend Kosten für Abstimmungsaufwand und Zuarbeiten an, aber keine Investitionskosten. Daher bilden Kosten kaum eine Barriere für die Umsetzung der Maßnahmen. Weiterhin sind diese Maßnahmen innerhalb von 3 Jahren realisierbar. Demnach können mit den Quickwins kleine Erfolge mit überschaubarem Aufwand erzielt werden.

Für die weitere Maßnahmenumsetzung muss entschieden werden, worauf mehr Wert gelegt wird, zum Beispiel Gesamtpriorität I oder schnelle Erfolge (kurzfristig umzusetzen). Grundsätzlich sollten die Planungen für mittelfristige und langfristige Maßnahmen frühzeitig beginnen, weil diese Maßnahmen einen gewissen Planungsvorlauf haben.

Ein weiterer, wichtiger Entscheidungsfaktor sind die Umsetzungskosten. Dazu sind Kostenschätzungen (Anlage 7.2) angegeben. Eine komplette Kostenschätzung für die Umsetzung der Maßnahmen ist an dieser Stelle nicht möglich, weil die Maßnahmen in weiterführenden Planungsschritten ausformuliert werden.

Je konkreter die Maßnahme wird, desto genauer lassen sich die Gesamtkosten ableiten. Mit Hilfe der Einheitskosten können eigenständig Mengenmehrungen durchgeführt werden. Die Einheitskosten lassen sich überwiegend für infrastrukturelle Maßnahmen angeben. Weiterhin wurden Kosten für das Erstellen von Konzepten angegeben. Weitere Investitionskosten ergeben sich erst nach der Fertigstellung der jeweiligen Konzepte.

## Literatur

- [1] *"Bundesverkehrswegeplan 2030"; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; August 2016.*
- [2] *Strategie "Perspektiven für das Landesstraßennetz - Abstufungskonzept und Weiterentwicklung"; Landesbetrieb Straßenwesen; Hoppegarten, 2018.*
- [3] *Umstufungsvereinbarung zur B167, L237, L238, L293 zwischen Land Brandenburg und Stadt Eberswalde 23.08.2010/15.04.2010.*
- [4] *"Leistungen und Funktionen von Metropolregionen"; Blotvogel, H. H., Danielzyk, R., Econstar, 2009.*
- [5] *Metropolregionen in Deutschland, <https://gl.berlin-brandenburg.de/raumentwicklung/hauptstadtregion/metropolregionen/>, abgerufen am 10.04.2019.*
- [6] *"Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg"; Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg; Potsdam, 29.01.2019.*
- [7] *"Bevölkerungsvorausschätzung 2017 bis 2030"; Landesamt für Bauen und Verkehr; Hoppegarten, 2018.*
- [8] *"Strategie Eberswalde 2030"; Stadt Eberswalde; Eberswalde, 2014.*
- [9] *Geoportal Brandenburg, <https://geoportal.brandenburg.de/geodaten/suchenach-geodaten/w/map/doc/1724/>, abgerufen am 27.11.2018.*
- [1] *"Kindertagesstättenbedarfs- und Schulentwicklungsplan"; Landkreis Barim; 0] Eberswalde, 2017.*
- [1] *Lastenrad-Eberswalde.de, <https://lastenrad-eberswalde.de/cb-items/ebullitt-bike-larry-vs-harry/#timeframe12>, abgerufen am 23.07.2020.*
- [1] *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, Empfehlungen für 2] Planung und Betrieb des Öffentlichen Personennahverkehrs, F. f. S. u. V. FGSV, Hrsg., Köln: FGSV-Verlag, 2010.*
- [1] *"Richtlinie für integrierte Netzgestaltung"; Forschungsgesellschaft für Straßen- und 3] Verkehrswesen; Köln, 2008.*
- [1] *Barshare, <https://www.barshare.de/barshare-standorte>, abgerufen am 19.05.2020. 4]*
- [1] *"Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen"; Forschungsgesellschaft für Straßen- 5] und Verkehrswesen; Bonn, November 2008.*
- [1] *"Empfehlungen für Radverkehrsanlagen", Forschungsgesellschaft für Straßen- und 6] Verkehrswesen; Köln, Dezember 2010..*
- [1] *"Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs"; Forschungsgesellschaft für 7] Straßen- und Verkehrswesen; Köln, Februar 2005.*
- [1] *"Informationen zum Verkehrssicherheitsaudit Heegermühler Straße"; StadtPlan 8] Ingenieur GmbH; Eberswalde, Oktober 2018.*
- [1] *MIL, „Landesnahverkehrsplan 2018,“ Ministerium für Infrastruktur und 9] Landesplanung des Landes Brandenburg, Potsdam, 2018.*
- [2] *U. Homburg, „Mehr Bahn für Metropolen und Regionen,“ Deutsche Bahn AG, 0] Berlin, 2015.*

## Literatur

- [2] Hinweise zu Einsatzbereichen von Verfahren zur Entscheidungsfindung in der
- 1] Verkehrsplanung, FGSV-Nr. 153, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2010.
- [2] *"Arbeitsmarkt kommunal - Stadt Eberswalde"*; Bundesagentur für Arbeit;
- 2] Nürnberg, 2018.
- [2] *"Bevölkerungsentwicklung und Flächen der kreisfreien Städte, Landkreise und*
- 3] *Gemeinden im Land Brandenburg 2017"*; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Potsdam, September 2018.
- [2] *Bedarfsliste der Radwege an Landesstraßen,*
- 4] [https://www.ls.brandenburg.de/media\\_fast/4055/RW-Bedarfsliste\\_Landesstra%C3%9Fen\\_M%C3%A4rz%202018.16505927.pdf](https://www.ls.brandenburg.de/media_fast/4055/RW-Bedarfsliste_Landesstra%C3%9Fen_M%C3%A4rz%202018.16505927.pdf), abgerufen am 20.05.2020.
- [2] *Bedarfsliste der Radwege an Bundesstraßen,*
- 5] [https://www.ls.brandenburg.de/media\\_fast/4055/RW-Bedarfsliste\\_Bundesstra%C3%9Fen\\_M%C3%A4rz%202018.16645417.pdf](https://www.ls.brandenburg.de/media_fast/4055/RW-Bedarfsliste_Bundesstra%C3%9Fen_M%C3%A4rz%202018.16645417.pdf), abgerufen am 25.05.2020.
- [2] *Bestand an Pkw an 1. Januar 2019 nach ausgewählten Kraftstoffen,*
- 6] [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/2019\\_b\\_umwelt\\_dusl.html?nn=663524](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/2019_b_umwelt_dusl.html?nn=663524), abgerufen am 20.05.2020.
- [2] *"Begriffsbestimmung Teil: Verkehrsplanung, Straßenentwurf und Straßenbetrieb"*;
- 7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Köln, 2012.

## Anlagen

Die Anlagennummer sind den dazugehörigen Kapiteln zugeordnet. Bei mehreren Anlagen pro Kapitel wird nach der Kapitelnummer fortlaufend nummeriert.

### **Anlage 3**                      **Beteiligungsprozess**

Anlage 3.1                      Ergebnisse 1. Workshop

Anlage 3.2                      Ergebnisse 2. Workshop

### **Anlage 4**                      **Bestandsanalyse**

Anlage 4.2.1                      Steckbriefe der Strecken

Anlage 4.2.2                      Steckbriefe der Stadtbezirke

Anlage 4.2.3                      Erläuterung zur Zustandsbewertung

Anlage 4.2.4.1                      Straßennetzklassifizierung Analyse

Anlage 4.2.4.2                      streckenbezogene Höchstgeschwindigkeiten

Anlage 4.3                      Verkehrsmodell der Stadt Eberswalde

Anlage 4.4.3                      Stärken-Schwächen-Analyse

### **Anlage 5**                      **Leitbild, Ziele, Maßnahmen**

Anlage 5.4                      Bewertung der Bürgervorschläge

Anlage 5.5.1                      Maßnahmensteckbriefe

Anlage 5.5.2                      Maßnahmenkarte

### **Anlage 6**                      **Verkehrsprognose 2030+**

Anlage 6.2.1                      Maßnahmenbewertung

Anlage 6.3                      Straßennetzklassifizierung Prognose 2030+

### **Anlage 7**                      **Handlungskonzept VEP 2030+**

Anlage 7.1                      Maßnahmenpriorisierung

Anlage 7.2                      Kostenschätzung

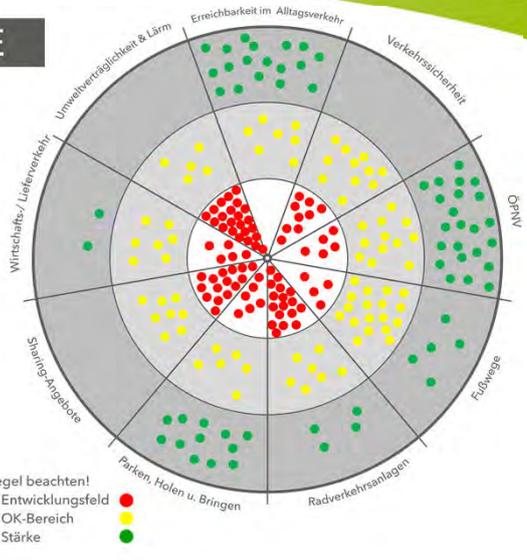
## ANLAGE 3 – BETEILIGUNGSPROZESS

Anlage 3.1 Ergebnisse 1. Workshop

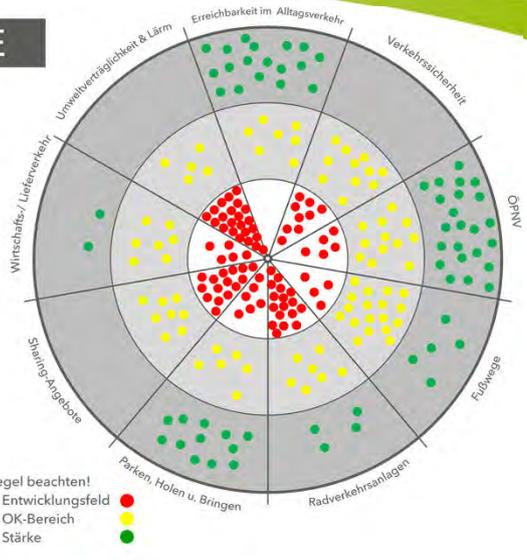
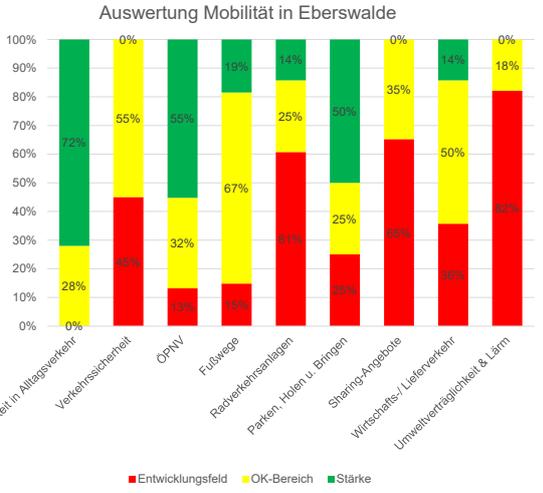
Anlage 3.2 Ergebnisse 2. Workshop

### Bewertung MOBILITÄT IN EBERSWALDE

Handlungsfeld	Rot	Gelb	Grün
Alltagsverkehr	0	7	18
Verkehrssicherheit	9	11	0
ÖPNV	5	12	21
Fußwege	4	18	5
Radverkehrsanlagen	17	7	4
Parken, Holen u. Bringen	6	6	12
Sharing-Angebote	15	8	0
Wirtschafts-/ Lieferverkehr	5	7	2
Umweltverträglichkeit	23	5	0



### Bewertung MOBILITÄT IN EBERSWALDE



Stadt Eberswalde

## Heutiges Verkehrsangebot:

### Was sollte auf keinen Fall verändert werden?

- O-Bus Angebot**
  - Aushängeschild für Eberswalde
- Stadt der kurzen Wege**
  - Zentrum gut mit ÖV und Fuß erreichbar

PTV GROUP

3

Stadt Eberswalde

## Heutiges Verkehrsangebot:

### Was sollte unbedingt angepasst werden?

- Optimierung ÖPNV-Angebot**
  - Anbindung zwischen SPNV und ÖPNV verbessern
  - kürze Wartezeiten zu Tagesrandzeiten
  - Randbezirke erschließen

PTV GROUP

4

Stadt Eberswalde

## Heutiges Verkehrsangebot:

### Was sollte unbedingt angepasst werden?

- Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur**
  - Ausbau von Fußwegen und optimieren von Querungsmöglichkeiten
  - Sicherheit der Radfahrer erhöhen durch Ausbau der Infrastruktur
  - Lücken des Radverkehrsnetzen schließen und einheitliche Ausbaustandards

PTV GROUP

5

Stadt Eberswalde

## Heutiges Verkehrsangebot:

### Was fehlt noch?

- Rücksichtnahme**
  - zwischen den Verkehrsteilnehmern
- neue Mobilitätsformen**
  - Sharing-Angebote
  - Lastenräder

PTV GROUP

6



## 2. Öffentliche Beteiligung – Wo drückt der Schuh – Zusammenfassung der Anmerkungen und Vorschläge der Einwohner/-in

Thematisch	Anmerkung	Vorschläge
Umwelt und Lärm	Motorradlärm Oderberger Straße/Macherslust (Serpentinen), besonders an Wochenenden, Fahrzeuge fahren zum Teil ohne Kennzeichen, Maschinen sind „getuned“	Verkehrskontrollen
Umwelt und Lärm	Motorradlärm/ Verkehrslärm in der Friedrich-Ebert-Str.	Einrichtung verkehrsberuhigten Bereich, Fußgängerzone (Anlieger- und O-Bus frei), ggf. nur am Wochenende; Verkehrskontrollen
Umwelt und Lärm	Westend bis Ostend: Wegeverbindung mangelhaft; immer Notwendigkeit die Friedrich-Ebert-Str. zu passieren	Fußwegeverbindung schaffen
Umwelt und Lärm	Aufenthaltsqualität Bahnhof	Begrünung des Bahnhofsvorplatzes
Umwelt und Lärm	Anbindung/Erreichbarkeit Bahnhof	Stärkung der Fuß- und Radwegverbindungen zum Krankenhaus: Brücke über Gleise
Umwelt und Lärm	Anbindung/Erreichbarkeit Bahnhof	Stärkung der Fuß- und Radwegverbindungen in Richtung Westend durch Verlängerung der Bahnstufunterführung
Umwelt und Lärm	fehlende Wegeverbindung	Fuß-/Radwegverbindung zwischen Bahnhof und Treidelweg schaffen
Umwelt und Lärm	Entlastung Brandenburgisches Viertel und Vermeidung von Kfz-Verkehr zum Zoo	Bahn-Haltepunkt (RB24) am Zoologischen Garten Eberswalde bei Bedarf und/oder an Wochenenden Wegeverbindung zwischen Zoologischer Garten und Brandenburgischem Viertel ausbauen/ ertüchtigen für Fuß- und Radverkehr
Umwelt und Lärm	Lärm in der Eisenbahnstraße	Lärmreduzierung durch Fassadenbegrünung
Umwelt und Lärm	Wildwechselzone durch Eberswalde und über Oder-Havel-Kanal	Grünbrücke über Heegermühler Str. Höhe Drehnitzgraben Grünbrücke über Finowkanal neue Wildquerung der Britzer Straße

<b>Thematisch</b>	<b>Anmerkung</b>	<b>Vorschläge</b>
		Grünbrücke über Oder-Havel-Kanal bei Eisenbahnquerung
Umwelt und Lärm	Lärmbelastung der Eisenbahnstraße	Geschwindigkeitsbegrenzung (Tempo-30-Zone) Umleitung auf Bergerstraße Geschwindigkeitsüberwachung
Umwelt und Lärm	Ampelphasen generell, insbesondere auf B167 Rotschaltungen begünstigen Verkehrslärm durch Motorengeräusche (besonders Motorräder)	Verkehr über Ampelschaltungen verflüssigen; bei langen Rotphasen: Verkehrsschild: Bei rot bitte Motor abschalten!
Umwelt und Lärm	erhöhtes Verkehrsaufkommen Heegermühler Straße	Verkehrsfluss verbessern
Umwelt und Lärm	Optimierung ÖPNV	Optimierung des ÖPNV - Vision: Taktsteigerung (6-Minuten-Takt) - Eigener Buskorridor für Unabhängigkeit ggü. MIV
Umwelt und Lärm	Drehnitzstraße: Luftverunreinigung, insbesondere bei Ost-Wind	
Umwelt und Lärm	Breite Straße: Lufthygiene mangelhaft insbesondere zu Spitzenzeiten	
Umwelt und Lärm		Verbindungsstraße zwischen Georg-Friedrich-Hegel-Straße und Knoten Britzer Straße / Angermünder Straße (Nutzung stillgelegte Bahntrasse)
Umwelt und Lärm	Motorradlärm von Finow/Finowfurt über B167 bis Macherslust	alternative Motorradstrecke anbieten Geschwindigkeitsbegrenzung einführen
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Sicherheit und Übersichtlichkeit an Baustellen (Beispiel: Baustelle Höhe Friedhöfe)	eindeutige Ausschilderung der Wegführung, bessere Kommunikation, Barrierefreiheit sicherstellen
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Verkehrserziehung – Bewusstsein für andere Verkehrsarten und -teilnehmer schaffen	mehr Kommunikation, Kampagnen durchführen, Bewusstsein für Radverkehr schaffen insbesondere für kurze Strecken
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	klimafreundliche Stadt schaffen – Konkurrenz Rad- und PKW-Verkehr – Radstreifen Heegermühler Straße fehlt	

<b>Thematisch</b>	<b>Anmerkung</b>	<b>Vorschläge</b>
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Radverkehr fördern (Beispiel: Holland)	Radwege großzügiger gestalten Dimensionierung für Lastenräder
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	bauliche Gegebenheiten (Beispiel: „ins Leere“ führende Radwege)	ändern der baulichen Situation
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	geringes Sicherheitsempfinden bei Nutzung der Schutzstreifen	Rückbau entlang Heegermühler Straße
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Fußgänger benötigen mehr Sicherheit	ändern der baulichen Situation
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Friedrich-Ebert-Straße	Einrichtung einer Einbahnstraße ab Eisenbahnstraße bis Paul-Wunderlich-Haus für Radfahrer in beiden Richtungen freigegeben ODER Einrichten einer Fußgängerzone
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Goethestraße / Pfeilstraße – Übersichtlichkeit fehlt – schlechte Sichtbeziehungen	„Schilderwald“ lichten
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Überweg am Lidl in Westend	Ampelschaltung anpassen
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	rechtsabbiegende Kfz gefährden geradeausfahrende Radfahrer (Beispiel: Eisenbahnstraße, Knotenpunkt am ehem. ZOB)	
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Rudolf-Breitscheid-Straße: Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr	
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Beitrag zum Wohlfühlen in Eberswalde	Beruhigung von Verkehrszonen
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Knotenpunkt Friedensbrücke: Kinder gefährdet	B167neu Ortsumgehung weiterführen
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	in Nutzergruppen denken, Beispiel: Senioren und Kinder	
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Zukunftsthemen voranbringen	Elektromobilität für weniger Lärm und Umweltverschmutzung – Sharing für weniger Verkehr
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Lieferverkehr gestalten	zum Beispiel Paketdienst mit Lastenfahrrädern
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Treidelweg - Finowkanal	für Radverkehr verbessern (entwickeln für beidseitige Nutzung) – Verbindung zum Krankenhaus schaffen

<b>Thematisch</b>	<b>Anmerkung</b>	<b>Vorschläge</b>
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Einhalten von verkehrlichen Vorschriften	mehr (Radar-)Kontrollen
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	bei richtungsgetreuten Fahrbahnen mit Mittelinsel geben Fußgängerampeln nicht koordiniert grün – zu lange Wartezeiten	Anpassung der Ampelschaltung
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Kantstraße: fehlende Fußwege	bauliche Anpassungen
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Friedrich-Ebert-Straße: sichere Straßenquerungen (Höhe Bäcker Wiese), gefühlt ist die Straße zu breit, parkende Autos versperren Sicht auf Fußgänger	bauliche Anpassungen, ausräumen der Parkstände
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	mehr Sicherheit durch bessere Beleuchtung – nicht nur Straßenraum – auch Fußwege (Beispiel: Brandenburger Viertel, Heegermühler Straße)	Beleuchtung verbessern
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Konfliktüberlagerung an Haltestellen und vor Schulen	Engstellen vermeiden – bauliche Anpassungen
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Schulen und Kindergärten	Verkehrserziehung – aber auch nicht nur für Kinder
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Fahrradfahrer ohne Licht bei Dunkelheit	mehr Kontrolle – Verkehrserziehung – Bewusstsein schaffen
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	fehlender Fußgängerquerung über die Breite Straße auf Abschnitt zwischen Angermünder Chaussee – Neue Straße	Ausbau
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	häufige Auffahrunfälle am Knotenpunkt Eisenbahnstraße/ Bahnhofsring	Demontage der festen Radarkontrollen
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	geringes Sicherheitsempfinden von Fußgängern und Radfahrern entlang Breite Straße auf dem Abschnitt zwischen Gertraudenstraße und Eichwerder Straße	Verkehrsverlagerung durch Bau der Ortsumgehung
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Radwegführung an Knotenpunkten verbessern	eigene Führung (z.B. Knotenpunkte Breite Straße mit Neue Straße und mit Dr.-Zinn-Weg) direkte Führung (z.B. Knotenpunkt Friedensbrücke)
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Geh- und Radverbindung zwischen Brandenburgisches Viertel und Kopernikusring schaffen	Ausbau

Thematisch	Anmerkung	Vorschläge
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Brücke über Finowkanal auf Höhe Wolfswinkel für Radverkehr ausbauen	Ausbau
Verkehrssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	Kreisverkehrsplatz Wildparkstraße sicherer gestalten	Ausbau
Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	Angebot des ÖPNV an individuelle Nachfrage anpassen	
Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	Neubaugebiet an ÖPNV anbinden	
Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	bedarfsgerechte LSA-Steuerung	ÖPNV-Bevorrechtigung, Abschaltung in der Nacht
Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	stetigen Verkehrsfluss erreichen, Stop-and-go vermeiden	
Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	O-Bus-Verbindung	Verbindung nach Finowfurt bessere Anbindung ins Ostend Verbindung durch Fritz-Weineck-Straße
Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	Brandenburgisches Viertel	höhere Taktung zu Tagesrandzeiten Verbesserung der Verbindung zwischen den Stadtteilen mit O-Bus
Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	bessere ÖPNV-Anbindung Clara-Zetkin-Siedlung	höhere Taktung, Anbindung zu Tagesrandzeiten
Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	Anbindung SPNV an ÖPNV	auf einander abstimmen durch Synchronisation der Taktzeiten, Anschluss abends gewähren
Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	ÖPNV-Anbindung verbessern für Friedhof Finow und Sportplatz in der Messingwerksiedlung	
Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	vollständige Fertigstellung der Ortsumgehung	
Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	Park & Ride Parkplätze	einrichten (vor allem im Norden)
Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	Sicherheit für Fußgänger auf Parkplätzen für Fußgänger verbessern	
Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	ausgelastete Parkplätze am Zoo führen zu Falschparken entlang der Rudolf-Breitscheid-Straße	neues Parkhaus, Bus-Shuttle einrichten
Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	Radverbindung zwischen Brandenburgisches Viertel und Zoologischer Garten	herstellen
Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	Radweg zwischen Am Wasserfall und Am Zainhammer	Ausbau

<b>Thematisch</b>	<b>Anmerkung</b>	<b>Vorschläge</b>
Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	durchgehende Führung und Beleuchtung des Treidelweges und entlang des Finowkanals	Ausbau
Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	bessere Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Krankenhaus für Fußgänger und Radfahrer	Bau einer Brücke für Radfahrer und Fußgänger
Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	Zugang zum Bahnhof vom Westen her für Fußgänger und Radfahrer ermöglichen	Tunnel bauen
Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	unterbinden der Nutzung von Gehwegen durch Radfahrer auf Straßen mit schlechter Oberflächenqualität („Kopfsteinpflaster“)	Beibehalten des Straßenpflasters mit ebenem Mittelstreifen wie in der Erich-Mühsam-Straße
innovative Angebote	allgemein das Angebot für Lastenräder entwickeln	Ein Verleihsystem kann in BARshare integriert werden.
innovative Angebote	generationsübergreifende Mobilitäts-Workshops	
innovative Angebote	Sammeltransport für Patienten vom Gropius-Krankenhaus	
innovative Angebote	O-Bus Erweiterung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- im Ostend entlang Saarstraße und Ostender Höhen</li> <li>- im Westend</li> <li>- Taktverdichtungen im Brandenburgisches Viertel</li> <li>- kleinere O-Busse einrichten</li> </ul>
innovative Angebote	verlässliche Fahrgastinformationssysteme stadtwweit	
innovative Angebote	Barrierefreiheit im ÖPNV gewährleisten und mehr Platz Menschen mit Behinderungen in den Fahrzeugen vorsehen	
innovative Angebote	entwickeln eines Mobilitätspunktes mit angeschlossenem P&R Parkplatzes an den Ortseingängen von Eberswalde	bauen des Parkplatzes, anbinden mit Bus, integrieren von Carsharing und Radabstellanlagen.
innovative Angebote	Carsharing-Stationen errichten am Bahnhof, Parkhaus Kreisverwaltung, Wald Solar Heim	
innovative Angebote	Mitfahrgelegenheiten (PAMPA) in Carsharing-Konzept integrieren	PAMPA-App mit BARshare APP und Applikationen von weiteren Mobilitätsanbietern verknüpfen

<b>Thematisch</b>	<b>Anmerkung</b>	<b>Vorschläge</b>
Radverkehr	mehr gegenseitige Rücksichtnahme / bessere Radkultur schaffen	
Radverkehr	kurze Wege ermöglichen	Freigabe für Radwegenutzung in Gegenrichtung (Bsp.: Grabowstr – Bahnhof)
Radverkehr	Erhöhung der (subjektiven) Sicherheit	Fußwege für Radfahrende freigeben / Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht (Bsp.: im Brandenburgischen Viertel)
Radverkehr	Kopfsteinpflaster in vielen Straßen sorgt für schlechten Fahrkomfort	bei Neubauten Kopfsteinpflaster vermeiden (Negativbeispiel: Erich-Mühsam-Straße)
Radverkehr		Öffnung von Einbahnstraßen
Radverkehr	bessere Kommunikation mit Autofahrern wäre vorteilhaft	
Radverkehr	besseres Mikromanagement	bessere Beschilderung auch in Wohngebieten
Radverkehr	ermöglichen Abkürzungen nehmen zu können	Herrichtung (insbesondere der Oberfläche) von Nebenstraßen, einschließlich Ausschilderung, Beispiel Wohngebiet Ostend
Radverkehr	Schaffung alternativer Routen zur Hauptstraße	z. B. ab Drehnitzwiesen / Wohngebiet Westend, Luisenplatz, Zoo
Radverkehr	geltende Verkehrsregeln ins Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer (Radfahrer und Kfz-Fahrer) bringen	Information, Hinweisschilder
Radverkehr	bessere Radverkehrsinfrastruktur	mehr Schutzstreifen, mehr Radwege allgemein
Radverkehr	Schaffung klarer Regelungen	neue Regelung am Rathaus ist sehr unübersichtlich
Radverkehr	Erhöhung der Verkehrssicherheit	eindeutige Ampelregelung entlang der B167
Radverkehr	bessere Radverkehrsinfrastruktur	Errichtung durchgängiger Radweg Britzer Str. / L237 (EW – Britz)
Radverkehr	Radweg Coppistr. Richtung Kanal endet Höhe Rohrleitungsbau	Schaffung durchgängiger Radinfrastruktur
Radverkehr	Schutzstreifen Heegermühler Straße nicht durchgängig	Schaffung durchgängiger Radinfrastruktur

<b>Thematisch</b>	<b>Anmerkung</b>	<b>Vorschläge</b>
Radverkehr	subjektives Sicherheitsempfinden tlw. nicht hoch	bessere Beleuchtung der Nebenwege (z. B. Treidelweg, Weg am Zoo)
Radverkehr	Verbesserung der Alltagsmobilität mit dem Fahrrad (z. B. für Einkäufe)	Lastenradverleih
Radverkehr	verbessertes Angebot für neue Mobilitätsformen (Lastenrad, Pedelecs, ggf. E-Scooter)	Anpassung der Infrastruktur an neue Verkehrsarten
Radverkehr	Pedelecs sind schwerer und teurer als herkömmliche Räder und bedürfen spezieller Abstellanlagen	verbesserte Abstellmöglichkeiten, die den Anforderungen an Pedelecs gerecht werden
Radverkehr	Gefälle entlang der Eisenbahnstraße stadteinwärts führt zu hohen Geschwindigkeiten und damit zu gefährlichen Situationen mit abbiegenden Kfz	
Radverkehr	durchgängige Radwege sind wichtig	Projekte müssen von Anfang bis Ende umgesetzt werden, kein Stückwerk
Radverkehr	Stärkung des Fahrrades als Verkehrsmittel für den Weg zu Arbeit	Arbeitgeber könnte fördern (z. B. Duschen bereitstellen)
Radverkehr	Fahrradinfrastruktur als verbindendes Element	alle Ortsteile (auch die peripheren) sollten eingebunden werden

## ANLAGE 4 – BESTANDSANALYSE

Anlage 4.2.1 Steckbriefe der Strecken

Anlage 4.2.2 Steckbriefe der Stadtteile

Anlage 4.2.3 Erläuterung zur Zustandsbewertung

Anlage 4.2.4.1 Straßennetzklassifizierung Analyse

Anlage 4.2.4.2 streckenbezogene Höchstgeschwindigkeiten

Anlage 4.3 Verkehrsmodell der Stadt Eberswalde

Anlage 4.4.3 Stärken-Schwächen-Analyse

# Übersichtskarte



Abbildung 1: Übersichtskarte Quartiere

Strecke	Quartier	Strecke	Quartier
01 B 167 Eberswalder Straße	06	14 Fliederallee	07
02 B 167 Eberswalder Straße	06	15 Altenhofer Straße	06
03 B 167 Eberswalder Straße	06	16 Lichtefelder-/Coppistraße	06
04 B 167 Heegermühler Straße	04, 06	17 Spechthausener Straße	05,06
05 B 167 Heegermühler Straße	04	18 Zoostraße	01,04,05
06 B 167 Eisenbahnstraße	01	19 Boldt-/Britzer Straße	04
07 Bergerstraße	01	20 Kupferhammerweg	04
08 Breite Straße	01	21 Rudolf-Breitscheid-Straße	01
09 Breite Straße	03	22 Rudolf-Breitscheid-Straße	01
10 B 167 Breite Straße	01	23 Bernauer Heerstraße	01
11 B 168 Breite Straße + Tramper Chaussee	01	24 Heinrich-Heine-/Lessingstraße	01
12 B 167 Freienwalder Straße	02	25 L 200 Brunnenstraße	01, 10
13 B 167 Sommerfelder Chaussee	08, 09		

Tabelle 1: Strecken und zugehörige Quartierssteckbriefe

## Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung	Abkürzung	Bedeutung
ao	außerorts	S	Süd
FG	Fußgänger	SPE	Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft
FSA	Fußgängerschutzanlage	W	West
HS	Hauptstraßennetz	ZVB	Zentraler Versorgungsbereich
Hst	Haltestelle		
io	innerorts		
IV	Individualverkehr		
Kfz	Kraftfahrzeug		
km/h	Kilometer je Stunde		
KP	Knotenpunkt		
Lkw	Lastkraftwagen		
LSA	Lichtsignalanlage		
N	Nord		
NS	Nebenstraßennetz		
O	Ost		
ÖV	Öffentlicher Verkehr		
Pkw	Personenkraftwagen		

Tabelle 2: Abkürzungsverzeichnis

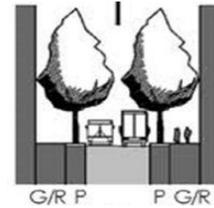
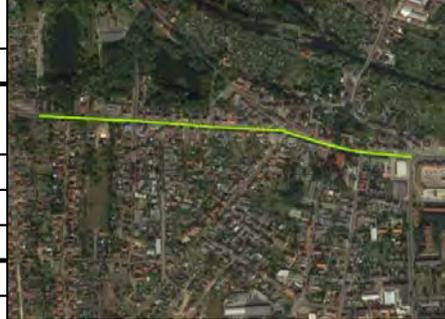
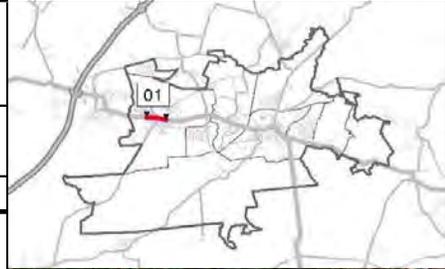
## Quellennachweis

Quelle	
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006, Korrektur 2009	Abbildungen Querschnitt
Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, 2008	
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010	
Ortsdurchfahrten-Leitfaden Brandenburg 2011	
Gemeindestraßen-Leitfaden Brandenburg 2012	
Verkehrsmodell Stadt Eberswalde	Abbildungen Übersichtskarte, Erreichbarkeit
Bing Maps	Abbildungen Grundkarte Satellit
PTV TC GmbH	Bestandsfotos Straßen

Tabelle 3: Quellennachweis

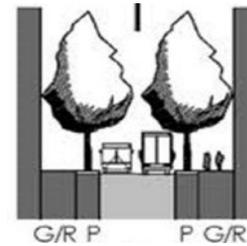
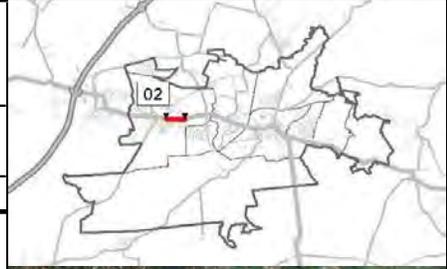
# 01: B 167 Eberswalder Straße (1.012 m)

Abschnitt		KP Ahornstraße -----KP Dorfstraße	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	2,0 m - 3,0 m	
	Querungsmöglichkeiten	signalisiert	
	Zustand	gut	
Rad	Führung	beidseitiger straßenbegleitender Einrichtungsweg	
	Zustand	gut	
ÖV	Linien (Takt in Minuten)	864 (60), 915 (60), 910 (30), 917*(120)	
	Fahrgastzahl	1.000 - 2.000 Fg/Werntag	
	Haltestellen	3 Hst	
	Barrierefreiheit	bei 2/3 gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	HS II	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Organisation	einspurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	15.000 - 20.000 Kfz/Werntag	
Zustand	asphaltiert		
	mittel		
ruhender Verkehr	Pkw	Längsaufstellung	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	Betroffene Tag: 66 EW Betroffene Nacht: 110 EW	
	Schadstoffe	NO <sub>2</sub> -JM 16 bis 40 µg/m <sup>3</sup> PM <sub>10</sub> -JM 18 bis 23 µg/m <sup>3</sup>	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- überwiegend gemischte Baufläche</li> <li>- vereinzelt Wohnbaufläche</li> <li>- zentraler Versorgungsbereich</li> </ul>		
Sonstiges	*Touristenlinie (verkehrt nur an Wochenenden und Feiertagen)		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stauerscheinungen durch hohes Verkehrsaufkommen in Hauptverkehrszeiten</li> <li>- Fuß- und Radwege teilweise unter Regelbreite</li> <li>- geminderte Aufenthaltsqualität durch: schmale Fuß- und Radwege und ggf. laut</li> <li>- Behinderung durch ruhenden Lieferverkehr</li> <li>- HS II problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen</li> </ul>			



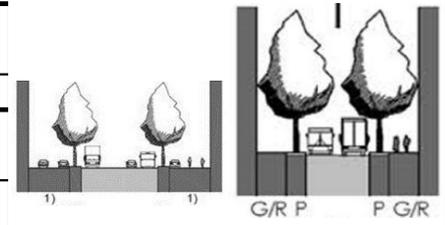
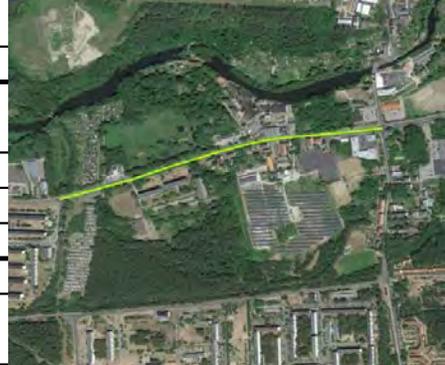
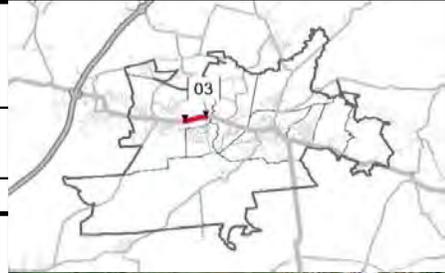
# 02: B 167 Eberswalder Straße (960 m)

Abschnitt		KP Dorfstraße ----- KP Kopernikusring	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	1,50 m - 3,0 m	
	Querungsmöglichkeiten	signalisiert (LSA), Fußgängerüberweg	
	Zustand	mittel	
Rad	Führung	beidseitiger straßenbegleitender Einrichtungradweg	
	Zustand	schlecht	
ÖV	Linien	861 (15), 862 (15), 910 (30), 915 (60), 916 (60), 919 (60)	
	Fahrgastzahl	1.000 - 2.000 Fg/Werktag	
	Haltestellen	2 Hst	
	Barrierefreiheit	nicht gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	HS II	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Organisation	einspurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	10.000 - 15.000 Kfz/Werktag	
	Zustand	asphaltiert schlecht	
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	Betroffene Tag: 60 EW Betroffene Nacht: 73 EW	
	Schadstoffe	NO <sub>2</sub> -JM 19 bis 23 µg/m <sup>3</sup> PM <sub>10</sub> -JM 19 bis 20 µg/m <sup>3</sup>	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- überwiegend Wohnbaufläche</li> <li>- teilweise gemischte Baufläche</li> <li>- vereinzelt Fläche für Landwirtschaft</li> </ul>		
Sonstiges	- Abschnitt mit Gefälle zwischen 3 und 5%		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fuß- und Radwege teilweise unter Regelbreite und</li> <li>- Markierungen Straße abgenutzt</li> <li>- HS II problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen</li> </ul>			



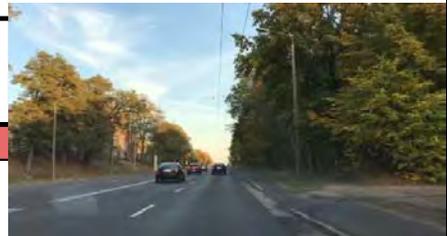
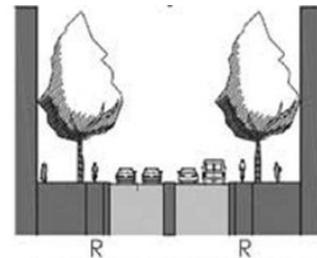
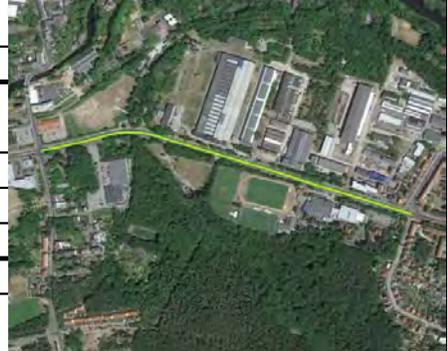
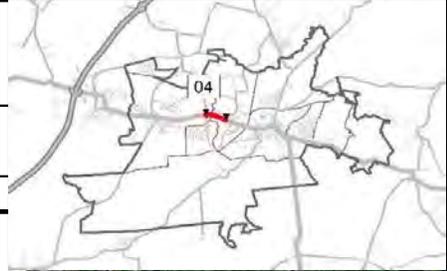
# 03: B 167 Eberswalder Straße (1.110 m)

Abschnitt		KP Kopernikusring ----- KP Lichterfelder Straße	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	1,80 - 2,0 m	
	Querungsmöglichkeiten	signalisiert (LSA und FSA)	
	Zustand	schlecht	
Rad	Führung	N: straßenbegleitender Einrichtungsweg S: teilweise Mischverkehr	
	Zustand	gegenwärtig im Bau	
ÖV	Linien	861 (15), 862 (15) und Regionalverkehr	
	Fahrgastzahl	2.000 - 4.000 Fg/Werktag	
	Haltestellen	2 Hst	
	Barrierefreiheit	gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	HS II	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Organisation	zweispurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	10.000 - 15.000 Kfz/Werktag	
Zustand	asphaltiert, gut		
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	Betroffene Tag: 27 EW Betroffene Nacht: 35 EW	
	Schadstoffe	NO <sub>2</sub> -JM 19 bis 28 µg/m <sup>3</sup> PM <sub>10</sub> -JM 19 bis 21 µg/m <sup>3</sup>	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fläche für Wald</li> <li>- teilweise gemischte Baufläche</li> <li>- Grenze zu SPE-Fläche</li> </ul>		
Sonstiges			
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nord: Fuß- und Radweg schlechter Zustand</li> <li>- Fuß- und Radwege unterhalb der Regelbreite</li> <li>- HS II problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen</li> <li>- Straßenführung (Straßenverengung und Ende Radweg) führt zu falscher Nutzung von Radfahrern</li> </ul>			



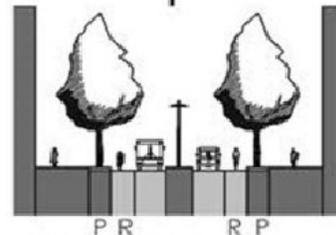
# 04: B 167 Heegermühler Straße (1.080 m)

Abschnitt		KP Lichterfelder Straße ----- KP Boldtstraße	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	1,50 m - 2,0 m	
	Querungsmöglichkeiten	signalisiert (LSA und FSA)	
	Zustand	sehr schlecht	
Rad	Führung	beidseitiger straßenbegleitender Einrichtungradweg	
	Zustand	sehr schlecht	
ÖV	Linien	861 (15), 862 (15), 864 (60) und Regionalverkehr	
	Fahrgastzahl	4.000 - 6.000 Fg/Werktag	
	Haltestellen	3 Hst	
	Barrierefreiheit	gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	HS II	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Organisation	zweispurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	20.000 - 25.000 Kfz/Werktag	
	Zustand	asphaltiert mittel	
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	Betroffene Tag: 10 EW Betroffene Nacht: 19 EW	
	Schadstoffe	NO <sub>2</sub> -JM 18 bis 28 µg/m <sup>3</sup> PM <sub>10</sub> -JM 19 bis 21 µg/m <sup>3</sup>	
Nutzungsstruktur	- gewerbliche Baufläche - südlich Freizeitnutzung (Fläche für Gemeinbedarf)		
Sonstiges			
<b>Mängelanalyse</b>			
- Fußwege uneben und beschädigt - Zustand (auf meistem Teil der Strecke) Radweg schlecht - Fußwege unterhalb der Regelbreite - HS II problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen			



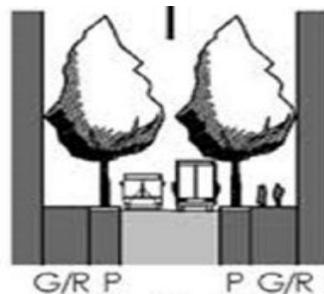
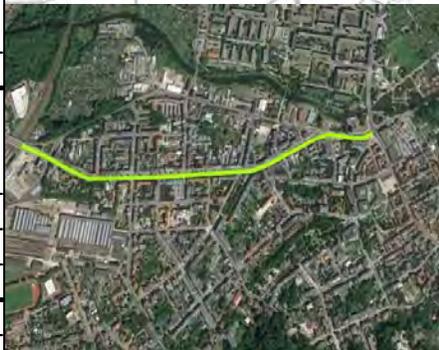
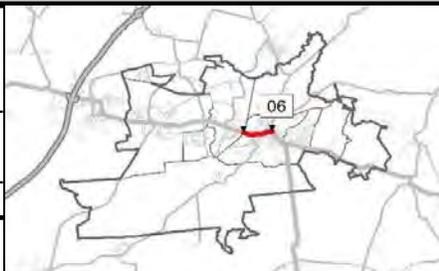
# 05: B 167 Heegermühler Straße (1.120 m)

Abschnitt		KP Boldstraße-----	----- KP Hbf
<b>Bestandsaufnahme</b>			
Fuß	Abmessungen	2,0 m - 4,0 m	
	Querungsmöglichkeiten	signalisiert (LSA, FSA)	
	Zustand	mittel	
Rad	Führung	beidseitiger Schutzstreifen mit Überbreite	
	Zustand	mittel	
ÖV	Linien	861 (15), 862 (15), 864 (60) und Regionalverkehr	
	Fahrgastzahl	> 6.000 Fg/Werntag	
	Haltestellen	5 Hst, einschl. Hauptbahnhof	
	Barrierefreiheit	gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	HS II	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Organisation	einspurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	15.000 - 20.000 Kfz/Werntag	
	Zustand	überbreiter Fahrstreifen asphaltiert, schlecht	
ruhender Verkehr	Pkw	teilweise Längsaufstellung mit Parkraumbewirtschaftung	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	Betroffene Tag: 260 EW Betroffene Nacht: 335 EW	
	Schadstoffe	NO <sub>2</sub> -JM 16 bis 34 µg/m <sup>3</sup> PM <sub>10</sub> -JM 19 bis 23 µg/m <sup>3</sup>	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- überwiegend Wohnbaufläche</li> <li>- teilweise gemischte Baufläche</li> <li>- zentraler Versorgungsbereich</li> </ul>		
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> <li>- KP Kupferhammerweg, Unfallhäufungsstelle</li> <li>- Steigung und Gefälle zwischen 3 und 5%</li> </ul>		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Markierung Schutzstreifen verblasst</li> <li>- Fußwege teilweise unter Regelbreite</li> <li>- Unfallhäufungsstelle an Ein-/ Ausfahrt ehemaliger ZOB</li> <li>- ggf. Lärm</li> <li>- HS II problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen</li> </ul>			



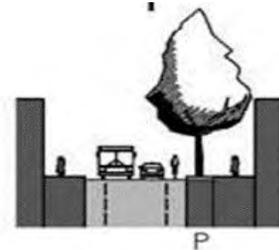
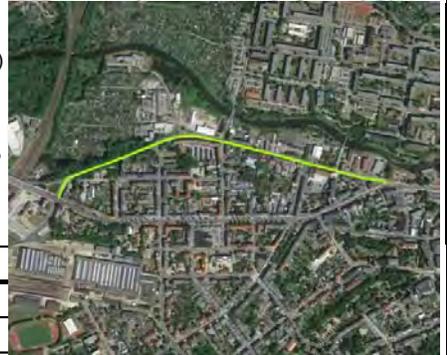
# 06: B 167 Eisenbahnstraße (1.520 m)

Abschnitt		KP Hbf -----	KP Friedensbrücke
<b>Bestandsaufnahme</b>			
Fuß	Abmessungen	2,0 m - 3,0 m	
	Querungsmöglichkeiten	signalisiert (LSA)	
	Zustand	gut, teilweise sehr gut	
Rad	Führung	beidseitig straßenbegleitender Einrichtungsweg	
	Zustand	gut, teilweise sehr gut	
ÖV	Linien	861 (15), 862 (15) und Regionalverkehr* (ab/bis Puschkinstraße)	
	Fahrgastzahl	> 6.000 Fg/Weritag	
	Haltestellen	2 Hst	
	Barrierefreiheit	gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	HS II	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Organisation	übw. einspurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	25.000 - 30.000 Kfz/Weritag	
	Zustand	asphaltiert schlecht, teilweise mittel	
ruhender Verkehr	Pkw	Längsaufstellung, Parkraumbewirtschaftung	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	Betroffene Tag: 541 EW Betroffene Nacht: 588 EW	
	Schadstoffe	NO <sub>2</sub> -JM 21 bis 38 µg/m <sup>3</sup> PM <sub>10</sub> -JM 19 bis 24 µg/m <sup>3</sup>	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- überwiegend gemischte Baufläche</li> <li>- teilweise ausschließliche Wohnbaufläche</li> <li>- zentraler Versorgungsbereich</li> </ul>		
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gefällestrecke ca. 3%</li> <li>- Steigung durch Bahnhofsbrücke</li> <li>* Linienverlauf in 8 Fällen über Friedrich-Ebert-Str.</li> </ul>		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Knotenpunkte an Leistungsfähigkeitsgrenze in Spitzenzeiten</li> <li>- keine gesonderten Parkmöglichkeiten für Lieferverkehr</li> <li>- HS II problematisch aufgrund von Konflikten aus</li> <li>- Markierungen teilweise verblasst</li> </ul>			

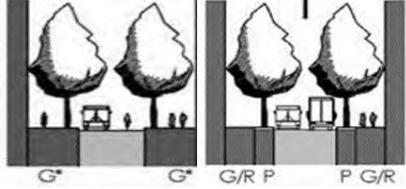


# 07: Bergerstraße (1.190 m)

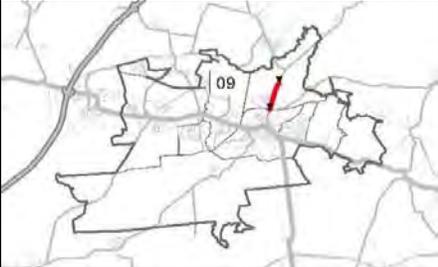
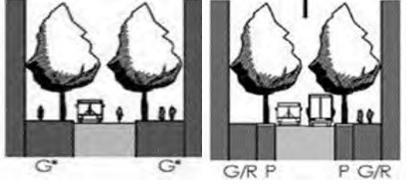
Abschnitt		KP Bahnhofsring -----	----- KP Eisenbahnstraße
<b>Bestandsaufnahme</b>			
Fuß	Abmessungen	1,5 m - 2,5 m	
	Querungsmöglichkeiten	signalisiert (FSA, LSA)	
	Zustand	mittel	
Rad	Führung	Schutzstreifen (nördliche Straßenseite auf Abschnitt Bahnhofsring - Schneidemühlweg), gemeinsamer Geh- und Radweg (nördliche Straßenseite auf Abschnitt Wilhelmstraße - Schneidemühlweg), straßenbegleitender Einrichtungsrادweg (südliche Straßenseite auf Abschnitt Bahnhofsring - Wilhelmstraße) - Mischverkehr (Abschnitt Wilhelmstraße - Ein-/Ausfahrt ALDI Markt) - Überführung straßenbegleitender Radweg/Mischverkehr in der Zu-/Abfahrt KP Eisenbahnstraße	
	Zustand	gut bis mittel	
ÖV	Linien	keine	
	Fahrgastzahl		
	Haltestellen		
	Barrierefreiheit		
Straße	Typ/Kategorie	ES IV	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Organisation	einspurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	10.000 - 15.000 Kfz/Werntag	
	Zustand	asphaltiert mittel	
ruhender Verkehr	Pkw	teilweise Parkbewirtschaftung, teilweise Halteverbot	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	Betroffene Tag: 0 EW Betroffene Nacht: 14 EW	
	Schadstoffe	NO2-JM 15 bis 36 µg/m³ PM10-JM 18 bis 23 µg/m³	
Nutzungsstruktur	- gemischte Baufläche - teilweise Zugehörigkeit zum zentralen - teilweise Wohnbaufläche		
Sonstiges	- Gefällestrecke zwischen 3 und 5%		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- keine einheitliche Radwegführung</li> <li>- Knotenpunkte an Leistungsgrenze in Hauptverkehrszeiten</li> <li>- Aufenthaltsqualität gemindert durch unsanierte</li> <li>- mögliche Stauerscheinungen durch Lieferverkehr</li> <li>- untermaßiger Geh- und Radweg zwischen Wilhelmstraße - Schneidermühlweg</li> </ul>			



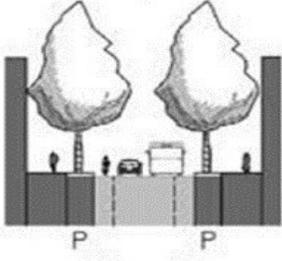
# 08: Breite Straße (865 m)

Abschnitt		KP Friedensbrücke ----- KP Oderberger Straße	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	W: 1,60 m - 3,00 m O: 1,60 m - 3,50 m	
	Querungsmöglichkeiten	signalisiert (LSA), Fußgängerüberweg	
	Zustand	schlecht	
Rad	Führung	beidseitiger straßenbegleitender Einrichtungradweg (Friedensbrücke - Schleusenstraße), Gehweg Rad frei "1022-10 StVO" (Schleusenstraße - Oderberger Straße)	
	Zustand	schlecht	
ÖV	Linien	861 (15), 865 (60) und Regionalverkehr	
	Fahrgastzahl	1.000 - 2.000 Fg/Werktag	
	Haltestellen	3 Hst	
	Barrierefreiheit	gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	HS III	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Organisation	einspurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	15.000 - 20.000 Kfz/Werktag	
	Zustand	asphaltiert schlecht	
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	Betroffene Tag: 93 EW Betroffene Nacht: 121 EW	
	Schadstoffe	NO2-JM 27 bis 39 µg/m³ PM10-JM 21 bis 24 µg/m³	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wohnbaufläche oder gemischte Baufläche</li> <li>- teilweise Fläche für Landwirtschaft</li> </ul>		
Sonstiges	- überbreite Straße		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- unebene Straße bzw. Fuß-/Radweg</li> <li>- Funktionsüberlagerung Fuß-/Radweg</li> <li>- keine einheitliche Radverkehrsführung</li> </ul>			

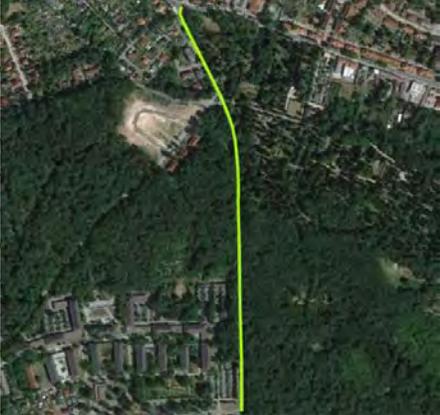
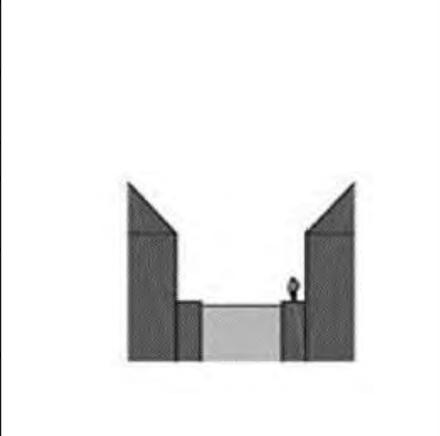
# 09: Breite Straße (1.409 m)

Abschnitt		KP Oderberger Straße----- KP Angermünder Chaussee	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	W: 2,40 m - 3,40 m O: 1,50 m - 3,00 m	
	Querungsmöglichkeiten	signalisiert (LSA)	
	Zustand	mittel	
Rad	Führung	gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig zwischen Oderberger Straße - Neue Straße einseitig zwischen Neue Straße - Angermünder Chaussee	
	Zustand	mittel	
ÖV	Linien	861 (15), 912 (60)	
	Fahrgastzahl	1.000 - 2.000 Fg/Werktag	
	Haltestellen	1 Hst	
	Barrierefreiheit	gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	VS III	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Organisation	einspurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	15.000 - 20.000 Kfz/Werktag	
	Zustand	asphaltiert schlecht	
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	Betroffene Tag: 2 EW Betroffene Nacht: 11 EW	
	Schadstoffe	NO2-JM 17 bis 30 µg/m³ PM10-JM 19 bis 22 µg/m³	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fläche für Wald (schmaler Streifen)</li> <li>- Sonderbaufläche</li> <li>- Gewerbliche Baufläche</li> </ul>		
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Steigungsstrecke zwischen 3 und 5%, teilweise &gt;5%</li> <li>- westlicher Geh- und Radweg breiter als Regemaß</li> </ul>		
<b>Mängelanalyse</b>			
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- unebener Zustand Straße, rissige Markierung</li> <li>- Funktionsüberlagerung Geh-/Radweg</li> <li>- fehlende Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr</li> </ul>	

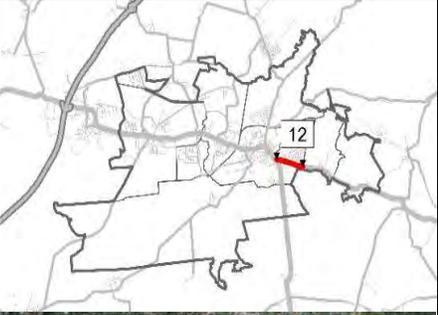
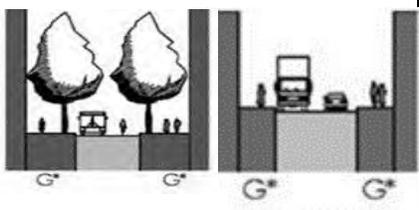
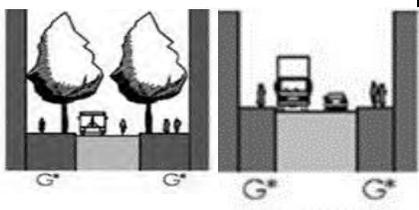
# 10: B 167 Breite Straße (875 m)

Abschnitt		KP Friedensbrücke ----- KP B168/B168	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	W: 2,50 m O: 2,50 m - 4,50 m	  
	Querungsmöglichkeiten	signalisiert (LSA)	
	Zustand	gut bis sehr gut	
Rad	Führung	beidseitiger Schutzstreifen	
	Zustand	gut bis sehr gut	
ÖV	Linien	862 (15) und Regionalverkehr	
	Fahrgastzahl	2.000 - 4.000 Fg/Werktag	
	Haltestellen	2 Hst	
	Barrierefreiheit	gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	VS II, HS II	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Organisation	einspurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	15.000 - 20.000 Kfz/Werktag	
ruhender Verkehr	Zustand	asphaltiert gut, teilweise mittel	
	Pkw	N: Längsaufstellung, Parkraumbewirtschaftung	
Umwelt	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
	Lärmbelastung	Betroffene Tag: 341 EW Betroffene Nacht: 412 EW	
	Schadstoffe	NO2-JM 22 bis 40 µg/m³ PM10-JM 20 bis 25 µg/m³	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Denkmalschutzbereich</li> <li>- zentraler Versorgungsbereich</li> <li>- überwiegend Wohnbaufläche</li> </ul>		
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elektroladen für E-Bikes (Museum)</li> <li>- Steigungsstrecke zwischen 3 und 5%, teilweise &gt;5%</li> </ul>		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Knotenpunkte an Leistungsfähigkeitsgrenzen in Spitzenzeiten</li> <li>- HS II problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen</li> </ul>			
		 	

# 11: B 168 Breite Straße + Tramper Chaussee (1.013 m)

Abschnitt		KP B167/B168 ----- KP Wiedemannstraße	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	W: 4,0 m innerorts O: fehlend außerorts: nicht vorhanden	
	Querungsmöglichkeiten	signalisiert (LSA)	
	Zustand	mittel	
Rad	Führung	im Mischverkehr	
	Zustand	mittel	
ÖV	Linien	916 (30), 918 (60)	
	Fahrgastzahl	< 1.000 Fg/Werktag	
	Haltestellen	1 Hst	
	Barrierefreiheit	gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	VS II, HS III	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h, 70 km/h	
	Organisation	einspurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	5.000 - 10.000 Kfz/Werktag	
	Zustand	asphaltiert mittel	
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	keine Berechnung, da < 8.000 Kfz/d	
	Schadstoffe	NO2-JM 15 bis 22 µg/m³ PM10-JM 18 bis 20 µg/m³	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fläche for Landwirtschaft und Wald</li> <li>- teilweise Fläche für Gemeinbedarf</li> <li>- teilweise Grenze zu SPE-Gebiet*</li> </ul>		
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Steigungsstrecke &gt;5%, Gefällestrecke zwischen 3 und 5%</li> <li>- Sichtbehinderung durch Straßenkuppen</li> </ul>		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- teilweise unebener Fußweg</li> <li>- HS II problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen</li> <li>- Sicherheitsrisiko</li> <li>- Radverkehr im Mischverkehr mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit 70 km/h</li> <li>- Einschränkung der Sicht wegen Kuppen</li> </ul>			

# 12: B 167 Freienwalder Straße (1.378 m)

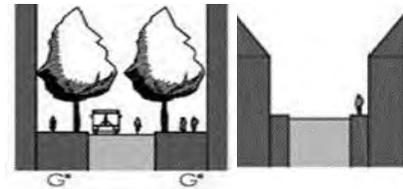
Abschnitt		KP B167/B168 ----- KP Ostender Höhen	
<b>Bestandsaufnahme</b>			
Fuß	Abmessungen	N: 2,50 m -3,0 m S: 2,0 m - 3,0 m	
	Querungsmöglichkeiten	signalisiert (LSA)	
Zustand	N: gut S: gut (Abschnitt Breite Straße - Waldstraße), fehlend (Abschnitt Waldstraße - Ostender Höhen)		
Rad	Führung	Mischverkehr (Abschnitt Breite Straße - Ein-/Ausfahrt Lidl) untermaßiger Schutzstreifen (Abschnitt Ein-/Ausfahrt Lidl - Beginn Abbiegestreifen Knotenpunkt Saarstraße) gemeinsamer Zweirichtungsgeh- und -radweg (Abschnitt Saarstraße - Ostender Höhen)	
	Zustand	mittel	
ÖV	Linien	862 (15)	
	Fahrgastzahl	2.000 - 4.000 Fg/Werktag	
	Haltestellen	3 Hst	
	Barrierefreiheit	gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	HS II	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Organisation	einspurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	15.000 - 20.000 Kfz/Werktag	
Zustand	asphaltiert mittel		
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	Betroffene Tag: 83 EW Betroffene Nacht: 123 EW	
	Schadstoffe	NO2-JM 15 bis 32 µg/m³ PM10-JM 18 bis 22 µg/m³	
Nutzungsstruktur	- überwiegend Wohnbaufläche - teilweise Landwirtschaft und gemischte Baufläche		
Sonstiges	- Elektroladen für Pkw (Tankstelle) - Steigungsstrecke zwischen 3 und 5%, teilweise >5%		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- fehlender Gehweg Abschnitt Waldstraße - Ostender Höhen</li> <li>- Konflikt zwischen Ausfahrtsrampen und Geh-/Radweg</li> <li>- Führung Radverkehr nicht einheitlich (Wechsel von Mischverkehr, Schutzstreifen, gemeinsamem Zweirichtungsgeh- und Radweg), fehlende Radführung in Abschnitt Breite Straße - Ein-/Ausfahrt Lidl</li> <li>- Längsneigung &gt;5% bei Radverkehrsanlagen nicht berücksichtigt</li> <li>- HS II problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen</li> </ul>			

# 13: B 167 Sommerfelder Chaussee (3.840 m)

Abschnitt		KP Ostender Höhen ----- Tornow	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	innerorts: 1,00 - 2,0 m teilweise fehlend außerorts: (siehe Rad)	
	Querungsmöglichkeiten	keine	
	Zustand	innerorts: mittel	
Rad	Führung	io: beidseitig Mischverkehr ao: einseitiger (N) gemeinsamer Zweirichtungsgeh- und Radweg	
	Zustand	mittel	
ÖV	Linien	916 (30)	
	Fahrgastzahl	< 1.000 Fg/Werktag	
	Haltestellen	3 Hst	
	Barrierefreiheit	teilweise gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	LS II, VS II, HS II	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	io: 50 km/h, ao: 100 km/h	
	Organisation	einspurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	5.000 - 10.000 Kfz/Werktag	
	Zustand	asphaltiert mittel	
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	Betroffene Tag: 17 EW Betroffene Nacht: 55 EW	
	Schadstoffe	NO2-JM 14 bis 31 µg/m³ PM10-JM 18 bis 21 µg/m³	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- überwiegend Fläche für Landwirtschaft</li> <li>- Wohnbaufläche</li> <li>- vereinzelt Grünflächen und SPE-Gebiet</li> </ul>		
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> <li>- teilweise Gefällestrecke 3%</li> <li>- teilweise Steigungsstrecke 3%</li> </ul>		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- keine vorgesehenen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger</li> <li>- innerorts fehlender Fußweg</li> <li>- schlechte Querungsmöglichkeit für Radfahrer an</li> <li>- HS II problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen</li> </ul>			

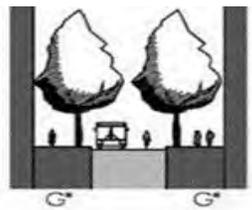
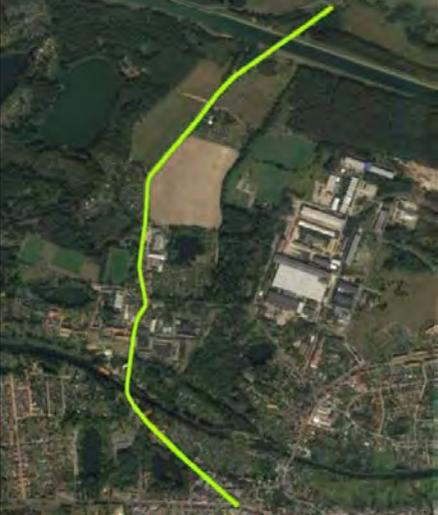
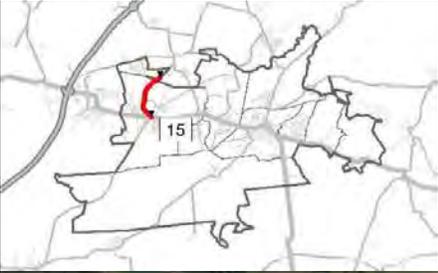
# 14: Fliederallee (1.710 m)

Abschnitt		KP Bei den Buchen ----- KP Altenhofer Straße	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	io: 2,0 m ao: 1,5 m	
	Querungsmöglichkeiten	keine	
	Zustand	gut	
Rad	Führung	io: beidseitig Mischverkehr ao: (O) straßenbegleitender Zweirichtungsradweg	
	Zustand	gut	
ÖV	Linien	864 (60), 915 (60)	
	Fahrgastzahl	< 1.000 Fg/Werntag	
	Haltestellen	2 Hst	
	Barrierefreiheit	nicht gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	LS IV, ES IV	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	io: 30 km/h, ao: 50 km/h	
	Organisation	einspurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	bis 5.000 Kfz/Werntag	
	Zustand	asphaltiert gut, Markierung nicht vorhanden	
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	keine Berechnung, da < 8.000 Kfz/d	
	Schadstoffe	NO2-JM 10 bis 11 µg/m³ PM10-JM 17 bis 17 µg/m³	
Nutzungsstruktur	- überwiegend Wohnbaufläche - teilweise Fläche für Landwirtschaft und Wald		
Sonstiges			
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fußweg innerhalb Clara-Zetkin-Siedlung nur einseitig</li> <li>- untermaßige Fuß- und Radverkehrsanlagen außerorts auf dem Abschnitt südlicher Ortsausgang - Brücke Oder-Havel</li> <li>- Radweg unterhalb der Regelbreite</li> <li>- Markierungen fehlen außerorts</li> </ul>			

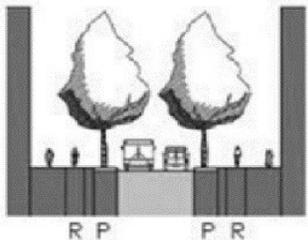


# 15: Altenhofer Straße (2.620 m)

Abschnitt		KP Fliederallee ----- KP Eberswalder Straße	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	West: 1,20 m - 3,00 m Ost: 1,00 m - 1,30 m, teilweise fehlend	
	Querungsmöglichkeiten	keine	
	Zustand	gut	
Rad	Führung	io: Mischverkehr ao: (W) straßenbegleitender Zweirichtungsradweg	
	Zustand	gut	
	Linien	864 (60), 915(60)	
ÖV	Fahrgastzahl	< 1.000 Fg/Werktag	
	Haltestellen	2 Hst	
	Barrierefreiheit	nicht gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	LS IV, HS IV	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	io: 30 und 50 km/h ao: 70 km/h	
	Organisation	einspurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	bis 5.000 Kfz/Werktag	
	Zustand	asphaltiert mittel	
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	keine Berechnung, da < 8.000 Kfz/d	
	Schadstoffe	NO2-JM 11 bis 13 µg/m³ PM10-JM 17 bis 18 µg/m³	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fläche für Landwirtschaft</li> <li>- teilweise Wohnbaufläche und Grünfläche</li> <li>- teilweise Denkmalschutzbereich</li> </ul>		
Sonstiges	- teilweise Gefällestrecke zwischen 3 und 5%		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- östlicher Fußweg teilweise fehlend</li> <li>- keine vorgesehenen Querungsmöglichkeiten</li> <li>- Unebenheiten durch Straßenschäden</li> <li>- keine Freigabe für Rad in Einbahnstraße im Abschnitt Dorfstraße - Eberswalder Straße</li> </ul>			

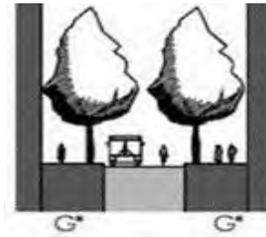
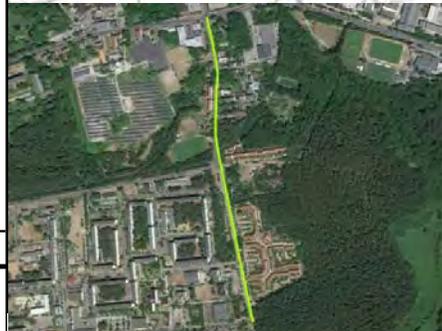


# 16: Lichterfelder-/Coppistraße (1.460 m)

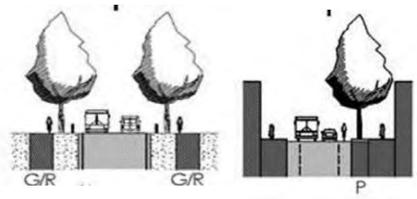
Abschnitt		KP Lichterfelder Straße ----- KP Angermünder		
Bestandsaufnahme				
Fuß	Abmessungen	W: 1,50 m - 2,0 m O: 1,00 m - 2,0 m, teilweise fehlend		
	Querungsmöglichkeiten	keine		
	Zustand	mittel		
Rad	Führung	beidseitig gemeinsamer Geh- und Radweg		
	Zustand	mittel		
ÖV	Linien	864 (60)		
	Fahrgastzahl	< 1.000 Fg/Werktag		
	Haltestellen	1 Hst		
Straße	Barrierefreiheit	gegeben		
	Typ/Kategorie	VS III, HS III		
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	südlich: 30km/h, nördlich: 50 km/h		
	Organisation	einspurig, Zweirichtungsverkehr		
Belastung		5.000 - 10.000 Kfz/Werktag		
	Zustand	asphaltiert, sehr schlecht, vordringlich		
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen		
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen		
Umwelt	Lärmbelastung	Betroffene Tag: 12 EW Betroffene Nacht: 27 EW		
	Schadstoffe	NO2-JM 15 bis 26 µg/m³ PM10-JM 18 bis 21 µg/m³		
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sonderbaufläche</li> <li>- vereinzelt Wohnbaufläche</li> <li>- teilweise gemischte Baufläche</li> <li>- teilweise gewerbliche Baufläche</li> </ul>			
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elektroladen für Pkw und E-Bikes (Familiengarten)</li> <li>- Steigungsstrecke, teilweise &gt;5%</li> </ul>			
<b>Mängelanalyse</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Funktionsüberlagerung Geh- und Radweg</li> <li>- teilweise fehlender Geh-/Radweg</li> <li>- mangelhafter Zustand Straße</li> <li>- schlechte Aufenthaltsqualität v.a. nördlich, da schlechte Geh-/Radwegsituation unsanierten Gebäuden/Baulücken</li> <li>- Konflikt Querung Radweg Finowkanal</li> <li>- Längsneigung &gt;5% bei Radverkehrsanlagen nicht berücksichtigt, daher zu schmal</li> <li>- unterbrochener Gehweg</li> </ul>				

# 17: Spechthausener Straße (1.050 m)

Abschnitt		KP Lichterfelder ----- KP Frankfurter Allee	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	2,60 m - 3,50 m	
	Querungsmöglichkeiten	Mittelinseln	
	Zustand	mittel	
Rad	Führung	gemeinsamer Einrichtungsgeh- und Radweg (westliche Abschnitt Eberswalder Straße - Prignitzer Straße, östlicher Abschnitt Schorfheidestraße - Prignitzer Straße und kleine Drehnitzstraße - Eberswalder Straße) straßenbegleitender Einrichtungsradweg (westlicher Abschnitt Prignitzer Straße - Frankfurter Allee, östlicher Abschnitt Frankfurter Allee - Schorfheidestraße) Mischverkehr (östlicher Abschnitt Prignitzer Straße - kleine Drehnitzstraße)	
	Zustand	mittel	
ÖV	Linien	861 (15), 862 (15)	
	Fahrgastzahl	2.000 - 4.000 Fg/Werntag	
	Haltestellen	2 Hst	
	Barrierefreiheit	gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	ES IV	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Organisation	einspurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	5.000 - 10.000 Kfz/Werntag	
	Zustand	asphaltiert gut	
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	keine Berechnung, da < 8.000 Kfz/d	
	Schadstoffe	NO <sub>2</sub> -JM 12 bis 20 µg/m <sup>3</sup> PM <sub>10</sub> -JM 18 bis 19 µg/m <sup>3</sup>	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- teilweise Fläche für Landwirtschaft</li> <li>- teilweise Wohnbaufläche</li> <li>- Grenze zu SPE-Gebiet und Wald</li> </ul>		
Sonstige	- teilweise Steigungsstrecke bis 3%		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- keine durchgehende Radverkehrsführung auf der östlichen</li> <li>- mangelhafter Zustand Straße</li> <li>- Sicherheitsrisiko: Radverkehrsmarkierung über Knotenpunkt trotz abknickender Vorfahrtstraße in die Frankfurter Allee</li> <li>- Konflikt zwischen Beschilderung und baulicher Gestaltung der</li> <li>- fehlende Beschilderung der Radverkehrsanlage auf Höhe Prignitzer Straße</li> </ul>			



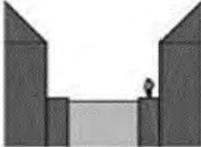
# 18: Zoostraße (1.200 m)

Abschnitt		KP Spechthausener Straße ----- KP Zoo	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	io: 2,0 m - 2,5 m, einseitiger Gehweg (südlich der Straße auf Abschnitt Kreisverkehr - KP Zoo und östlich der Straße auf Abschnitt Lausitzer Straße Ortsschild) ao: fehlend (Führung durch den Wald)	
	Querungsmöglichkeiten	Fußgängerüberweg, Mittelinsel	
	Zustand	gut	
Rad	Führung	io: Gehweg mit Rad frei (Abschnitt Bahngleise - KP Zoo), Schutzstreifen in Knotenpunkt Zu-/Abfahrt (Abschnitt Zufahrt Parkplatz - Kreisverkehr), Mischverkehr (Bahngleise - Zufahrt Parkplatz), fehlende Führung am KP Lausitzer Straße ao: Mischverkehr bzw. Führung durch Wald	
	Zustand	gut	
	Linien	keine	
ÖV	Fahrgastzahl		
	Haltestellen		
	Barrierefreiheit		
	Typ/Kategorie	VS IV	
Straße	zulässige Höchstgeschwindigkeit	io: 50 km/h ao: 50 km/h	
	Organisation	einspurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	5.000 - 10.000 Kfz/Werktag	
	Zustand	asphaltiert, gut	
	ruhender Verkehr	Pkw	
Umwelt	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
	Lärmbelastung	keine Berechnung, da < 8.000 Kfz/d	
Nutzungsstruktur	Schadstoffe	NO2-JM 13 bis 14 µg/m³ PM10-JM 18 bis 18 µg/m³	
		- ausschließlich Fläche für Wald und SPE-Gebiet	
Sonstiges		- direkte Geh- und Radverbindung durch den Wald auf dem Abschnitt Kreisverkehr - Spechthausener Straße	
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- keine beidseitige, einheitliche und durchgehende Radverkehrsführung auf Abschnitt Kreisverkehr - KP Zoo</li> <li>- fehlende Radverkehrsführung am KP Lausitzer Straße</li> <li>- Nutzung der Gehwege durch Radfahrer auf Abschnitt Kreisverkehr - KP Zoo und südliche Zufahrt KP Lausitzer</li> </ul>			

# 19: Boldt-/Britzer Straße (1.261 m)

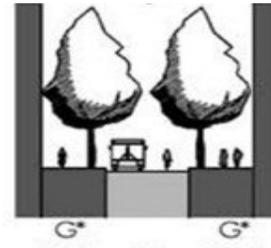
Abschnitt		KP Boldtstraße ----- KP Angermünder Straße	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	W: 3,0 m - 4,50 m O: 3,0 m, teilweise fehlend	
	Querungsmöglichkeiten	keine	
	Zustand	mittel bis schlecht	
Rad	Führung	Gehweg mit Rad frei, teilweise Mischverkehr	
	Zustand	mittel bis schlecht	
ÖV	Linien	864 (60), 912 (60)	
	Fahrgastzahl	< 1.000 Fg/Werktag	
	Haltestellen	2 Hst	
	Barrierefreiheit	gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	VS III, HS III	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Organisation	einspurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	bis 5.000 Kfz/Werktag	
ruhender Verkehr	Pkw	S: Längsaufstellung	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	keine Berechnung, da < 8.000 Kfz/d	
	Schadstoffe	NO2-JM 15 bis 25 µg/m³ PM10-JM 18 bis 21 µg/m³	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wohnbaufläche</li> <li>- vereinzelt Fläche für Landwirtschaft oder gemischt</li> <li>- Gewerbliche Baufläche</li> </ul>		
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grünflächen teilweise am Straßen-/Fußwegrand</li> <li>- teilweise Steigungsstrecke &gt;5%</li> </ul>		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- mangelhafter Zustand Straße und Fußweg, vor allem im Bereich der Boldtstraße</li> <li>- Radweg teilweise unterhalb der Regelbreite</li> <li>- Fußweg nördlich nur auf einer Seite vorhanden, aber keine zusätzlichen Querungsmöglichkeiten</li> <li>- Querung für Radfahrer, die entlang Finowkanal fahren, nicht vorhanden</li> </ul>			

# 20: Kupferhammerweg (900 m)

Abschnitt		KP Britzer Straße ----- KP Eisenbahnstraße	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	N: 1,80 m - 2,0 m, bis zur Schleuse fehlend S: 1,80 m - 2,0 m	
	Querungsmöglichkeiten	keine	
	Zustand	gut	
Rad	Führung	Mischverkehr	
	Zustand	gut	
ÖV	Linien	keine	
	Fahrgastzahl		
	Haltestellen		
	Barrierefreiheit		
Straße	Typ/Kategorie	ES V	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h (Schule) bzw. 50 km/h	
	Organisation	Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	5.000 - 10.000 Kfz/Werntag	
	Zustand	asphaltiert gut	
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	keine Berechnung, da < 8.000 Kfz/d	
	Schadstoffe	NO2-JM 16 bis 32 µg/m³ PM10-JM 19 bis 23 µg/m³	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fläche für Wald</li> <li>- gewerbliche Baufläche</li> <li>- teilweise Wohnbaufläche</li> <li>- Naherholung Finowkanal</li> </ul>		
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrbahnverengungen vor Schule</li> <li>- Geschwindigkeitsanzeigetafel</li> <li>- teilweise Steigungsstrecke &gt;5%</li> </ul>		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- keine gesicherte Radführung</li> <li>- Markierung fehlt teilweise</li> </ul>			

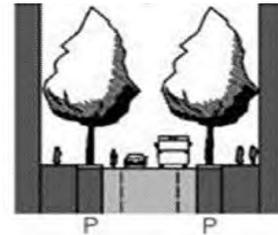
# 21: Rudolf-Breitscheid-Straße (1.620 m)

Abschnitt		KP Zoo ----- KP Alfred-Dengler-Straße
<b>Bestandsaufnahme</b>		
Fuß	Abmessungen	1,50 m - 2,50m
	Querungsmöglichkeiten	vorgezogene Seitenräume
	Zustand	gut
Rad	Führung	einseitiger Gehweg mit Rad frei (Abschnitt Zoo - Klinikum westliche Seite), beidseitiger Gehweg mit Rad frei (Klinikum westliche Seite - Alfred-Dengler-Straße)
	Zustand	gut
ÖV	Linien	865 (60)
	Fahrgastzahl	< 1.000 Fg/Werktag
	Haltestellen	4 Hst
	Barrierefreiheit	bei 3/4 gegeben
Straße	Typ/Kategorie	ES IV
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h (Krankenhaus) und 50 km/h
	Organisation	Zweirichtungsverkehr
	Belastung	5.000 - 10.000 Kfz/Werktag
	Zustand	asphaltiert gut
ruhender Verkehr	Pkw	Längsaufstellung, Parkraumbewirtschaftung
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen
Umwelt	Lärm	keine Berechnung, da < 8.000 Kfz/d
	Schadstoffe	NO2-JM 12 bis 19 µg/m³ PM10-JM 18 bis 19 µg/m³
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grenze zu SPE-Gebiet</li> <li>- Fläche für Wald und Landwirtschaft</li> <li>- Wohnraumnutzung</li> </ul>	
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elektroladen für Pkw und E-Bikes (Zoo)</li> <li>- teilweise Gefällestrecke bis 3%</li> </ul>	
<b>Mängelanalyse</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- fehlende Fahrbahnmarkierung erschwert Orientierung im Verkehrsraum</li> <li>- Fußweg unterhalb Regelbreite, farbliche Unterschiede suggerieren Radweg</li> <li>- Zustand Straße teilweise uneben</li> <li>- Radweg zu schmal für Benutzungspflicht für Abschnitt zwischen Krankenhaus und Zoo</li> </ul>		

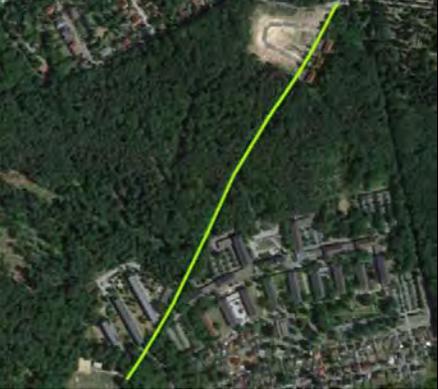
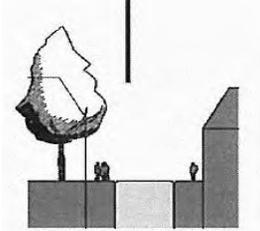


# 22: Rudolf-Breitscheid-Straße (778 m)

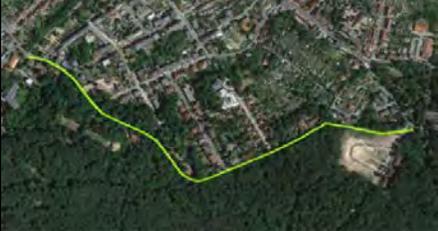
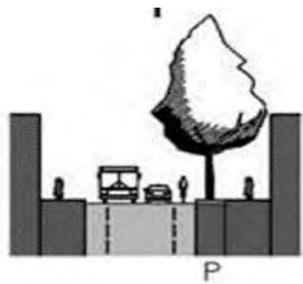
Abschnitt		KP Alfred-Dengler-Str----- KP Karl-Marx-Platz	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	2,50 m	
	Querungsmöglichkeiten	signalisiert	
	Zustand	sehr gut	
Rad	Führung	beidseitiger Gehweg mit Rad frei, Übergang zu beidseitigem Schutzstreifen	
	Zustand	sehr gut	
ÖV	Linien	910 (60), 865 (60)	
	Fahrgastzahl	< 1.000 Fg/Werntag	
	Haltestellen	2 Hst	
	Barrierefreiheit	gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	ES IV	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Organisation	Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	bis 5.000 Kfz/Werntag	
	Zustand	asphaltiert sehr gut, teilweise mittel	
ruhender Verkehr	Pkw	Längsaufstellung, Parkraumbewirtschaftung	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	keine Berechnung, da < 8.000 Kfz/d	
	Schadstoffe	NO2-JM 15 bis 31 µg/m³ PM10-JM 18 bis 22 µg/m³	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- überwiegend Wohnraumnutzung</li> <li>- vereinzelt gemischte Baufläche</li> </ul>		
Sonstiges			
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fußweg unterhalb Regelbreite, farbliche Unterschiede widersprechen der baulichen Gestaltung</li> <li>- Radweg zu schmal für Benutzungspflicht</li> </ul>			



# 23: Bernauer Heerstraße (980 m)

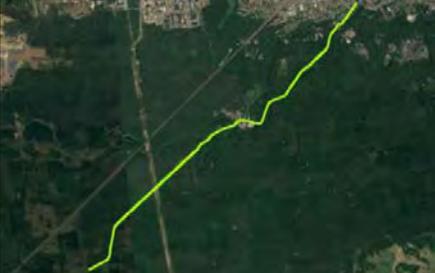
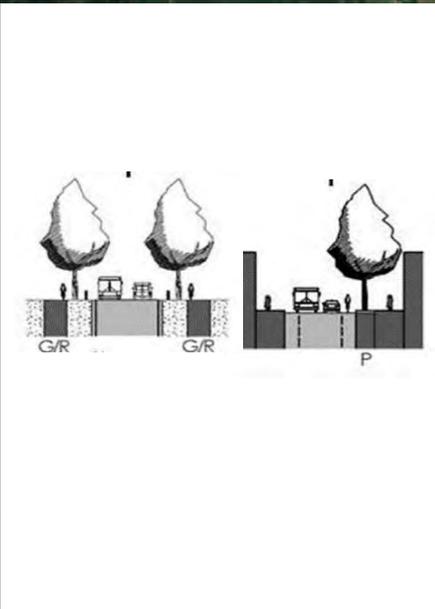
Abschnitt		KP Heinrich-Heine-Straße ----- KP Ecksteinstraße	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	West: 2,0 m Ost: teilweise fehlend aber auch nicht notwendig	
	Querungsmöglichkeiten	keine	
	Zustand	schlecht	
Rad	Führung	Mischverkehr	
	Zustand	sehr schlecht	
ÖV	Linien	910 (30), 916 (60)	
	Fahrgastzahl	< 1.000 Fg/Werktag	
	Haltestellen	1 Hst	
	Barrierefreiheit	gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	ES IV	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Organisation	Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	bis 5.000 Kfz/Werktag	
	Zustand	gepflastert sehr schlecht, überfällig	
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	keine Berechnung, da < 8.000 Kfz/d	
	Schadstoffe	NO2-JM 11 bis 15 µg/m³ PM10-JM 17 bis 18 µg/m³	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- überwiegend Fläche für Wald</li> <li>- Grenze zu SPE-Gebiet</li> <li>- teilweise Fläche für Gemeinbedarf</li> <li>- vereinzelt Wohnbaufläche</li> </ul>		
Sonstiges	- Steigungsstrecke zwischen 3 und 5%		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- durch unebene gepflasterte Fahrbahnoberfläche erhöhter Lärmpegel</li> <li>- durch mangelhaften Zustand Straße nur geringe Geschwindigkeit möglich</li> <li>- östlicher Fußweg teilweise fehlend</li> <li>- teilweise Einschränkung durch ruhenden Verkehr</li> <li>- ungünstige Oberfläche für Radverkehr</li> <li>- ruhender Verkehr im Norden trotz Halteverbot, unklar</li> </ul>			

# 24: Heinrich-Heine-/Lessingstraße (1.400 m)

Abschnitt		KP Brunnenstraße ----- KP Breite Straße	
<b>Bestandsaufnahme</b>			
Fuß	Abmessungen	Nord: 1,0 m - 2,0 m, teilweise 3,0 m Süd: 3,0 m, meist fehlend	  
	Querungsmöglichkeiten	keine	
	Zustand	mittel	
Rad	Führung	Nord: Gehweg, Rad frei Süd: fehlend	
	Zustand	mittel	
ÖV	Linien	keine	
	Fahrgastzahl		
	Haltestellen		
	Barrierefreiheit		
Straße	Typ/Kategorie	ES IV	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Organisation	Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	5.000 - 10.000 Kfz/Werhtag	
	Zustand	asphaltiert gut	
ruhender Verkehr	Pkw	teilweise Längsaufstellung, bewirtschaftet, Halteverbot	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	keine Berechnung, da < 8.000 Kfz/d	
	Schadstoffe	NO2-JM 15 bis 19 µg/m³ PM10-JM 18 bis 19 µg/m³	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- überwiegend Fläche für Wald</li> <li>- Grenze zu SPE-Gebiet</li> <li>- teilweise Wohnbaufläche</li> </ul>		
Sonstiges	- Steigungsstrecke bis 5%		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- nördlicher Fußweg teilweise unter Regelbreite</li> <li>- Führung Geh- und Radweg aufgrung von Steigungsstrecke nicht regelkonform</li> <li>- Fuß- und Radwege nicht durchgehend</li> </ul>			



# 25: L 200 Brunnenstraße (7.860 m)

Abschnitt		KP Lessingstraße ----- Spechthausen	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	io: West: 1,50 - 3,0 m Ost: 2,20 m - 3,0 m ao: fehlend	
	Querungsmöglichkeiten	Mittelinsel	
	Zustand	gut	
Rad	Führung	io: West: Schutzstreifen Ost: Gehweg mit Rad frei ao: fehlend	
	Zustand	mittel	
ÖV	Linien	916 (60)	
	Fahrgastzahl	< 1.000 Fg/Werktag	
	Haltestellen	3 Hst	
	Barrierefreiheit	nicht gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	VS III, HS III	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	io: 30 km/h, 50 km/h ao: 80 km/h, 70 km/h	
	Organisation	einspurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	5.000 - 10.000 Kfz/Werktag	
	Zustand	io: asphaltiert, gut ao: asphaltiert, mittel	
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	keine Berechnung, da < 8.000 Kfz/d	
	Schadstoffe	NO2-JM 11 bis 22 µg/m³ PM10-JM 18 bis 20 µg/m³	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ao Fläche für Wald und Grenze zu SPE-Gebiet</li> <li>- io Wohnbaufläche und gemischte Baufläche</li> </ul>		
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ao Überholverbot</li> <li>- Geschwindigkeitsanzeigetafel</li> <li>- Steigungs- und Gefällestrrecken, teilweise &gt;5%</li> </ul>		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- fehlender Radweg außerorts</li> <li>- Einschränkung durch Radfahrer aufgrund Überholverbot</li> <li>- schlechter Zustand Straße außerorts</li> </ul>			

# Übersichtskarte

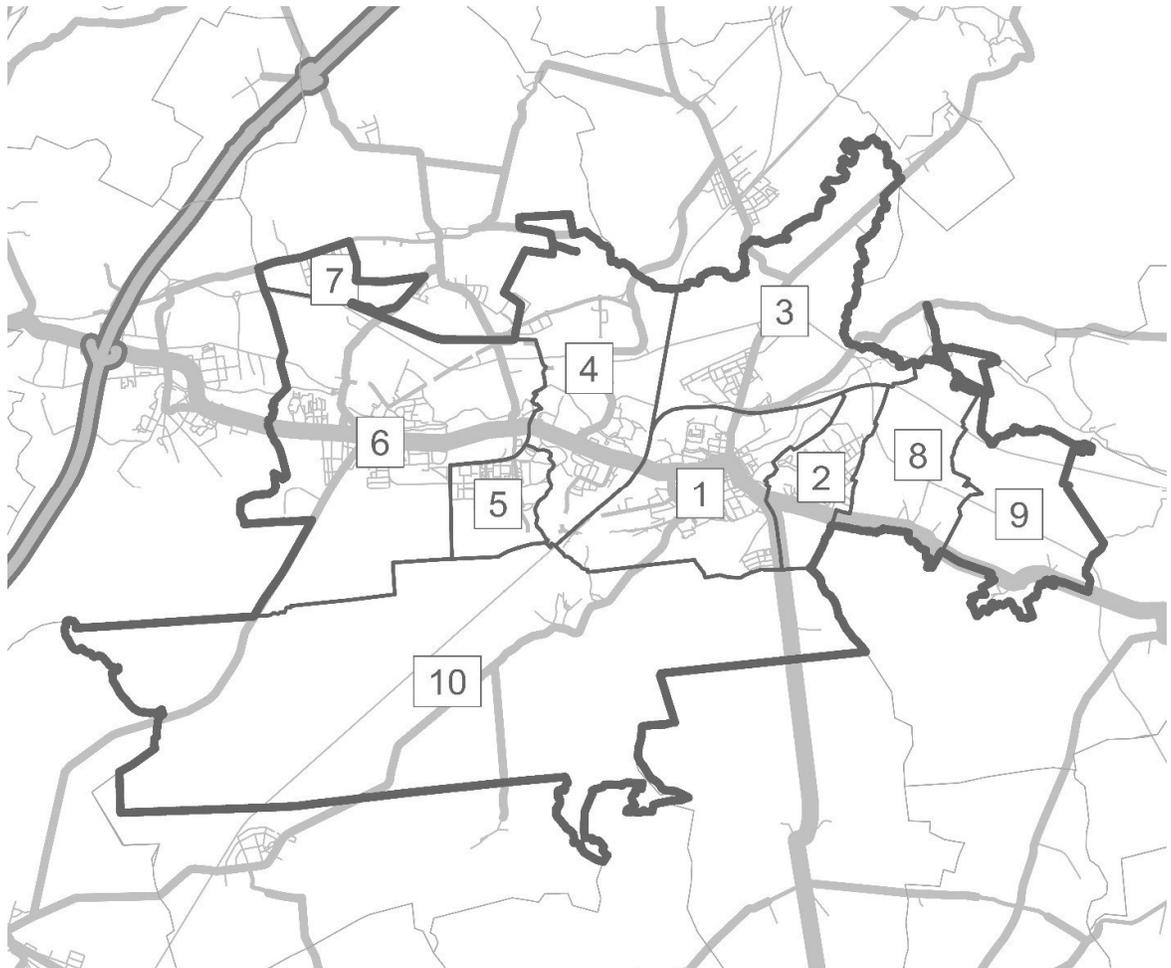


Abbildung 1: Übersichtskarte Quartiere

Quartier	Strecken
01 Stadtmitte	06, 07, 08, 10, 11, 18, 21, 22, 23, 24, 25
02 Ostend	12
03 Nordend	09
04 Westend	04, 05, 18, 19, 20
05 Brandenburgisches Viertel	17, 18
06 Finow	01, 02, 03, 04, 15, 16, 17
07 Clara-Zetkin-Siedlung	14
08 Sommerfelde	13
09 Tornow	13
10 Spechthausen	25

Tabelle 1: Quartiere und zugehörige Streckensteckbriefe

## Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
ao	außerorts
FG	Fußgänger
HS	Hauptstraßennetz
Hst	Haltestelle
io	innerorts
IV	Individualverkehr
Kfz	Kraftfahrzeug
km/h	Kilometer je Stunde
KP	Knotenpunkt
Lkw	Lastkraftwagen
N	Nord
NS	Nebenstraßennetz
O	Ost
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
S	Süd
SPE	Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft
W	West
ZVB	Zentraler Versorgungsbereich

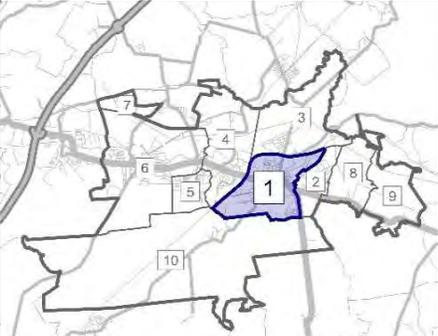
Tabelle 2: Abkürzungsverzeichnis

## Quellennachweis

Quelle	
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV, Ausgabe 2006, Korrektur 2009	Abbildungen Querschnitt
Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, 2008	
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010	
Ortsdurchfahrten-Leitfaden Brandenburg 2011	
Gemeindestraßen-Leitfaden Brandenburg 2012	
Verkehrsmodell Stadt Eberswalde	Abbildungen Übersichtskarte, Erreichbarkeit
Bing Maps	Abbildungen Grundkarte Satellit
PTV TC GmbH	Bestandsfotos Straßen

Tabelle 3: Quellennachweis

# 01 Stadtmitte

N: Bahngleise O: Am Eichwerder/Gertraudenstraße/B168 S: Waldwege W: Bahngleise			
Bestandsaufnahme			
Fuß	Gehwegsituation/ Abmessungen	1,5 m - 3,0 m FG-Zone: AltstadtCarrée und Marktplatz	
	Zustand	HS: sehr gut bis gut, NS: mittel bis schlecht	
Rad	Führung	HS: überwiegend straßenbegleitender Einrichtungsrادweg, teilweise Schutzstreifen, NS: Mischverkehr	
	Zustand	HS: sehr gut bis gut, NS: mittel bis schlecht	
ÖV	Linien (Takt in Minuten)	861/862 (15), 865 (60), 863/923 (Einzelfahrten)	
	Haltestellen	9 Hst, 4 Hst ohne Linien	
	Barrierefreiheit	vereinzelt Kasseler Sonderbord teilweise keine Fahrgastunterstände	
Straße	Hauptstraßennetz	HS II und III	
	Nebenstraßennetz	ES IV und V	
	zulässige Höchst- geschwindigkeit	30 km/h, 50 km/h Zonen: 20 und 30 km/h	
	Verkehrsart und Organisation	Anliegerverkehr, Durchgangsver- kehr, Zweirichtungsverkehr, Ein- richtungsverkehr im Nebenstraßennetz	  
	Zustand	HS: sehr gut bis gut, NS: mittel bis sehr schlecht	
ruhender Verkehr	Pkw	Längsaufstellung, teilweise Senkrecht-/Schrägaufstellung, Parkraumbewirtschaftung	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- überwiegend Wohnbaufläche</li> <li>- gemischte Baufläche</li> <li>- teilweise Fläche für Gemeinbedarf und Grünfläche</li> <li>- Denkmalschutzbereich</li> <li>- zentraler Versorgungsbereich</li> </ul>		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zustand (Geh-/Radwege, Straßen) NS schlecht bis sehr schlecht</li> <li>- Haltestellen teilweise ohne Barrierefreiheit</li> <li>- zu Spitzenstunden sind Knotenpunkte an Leistungsfähigkeitsgrenze</li> <li>- HS II problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen</li> </ul>			

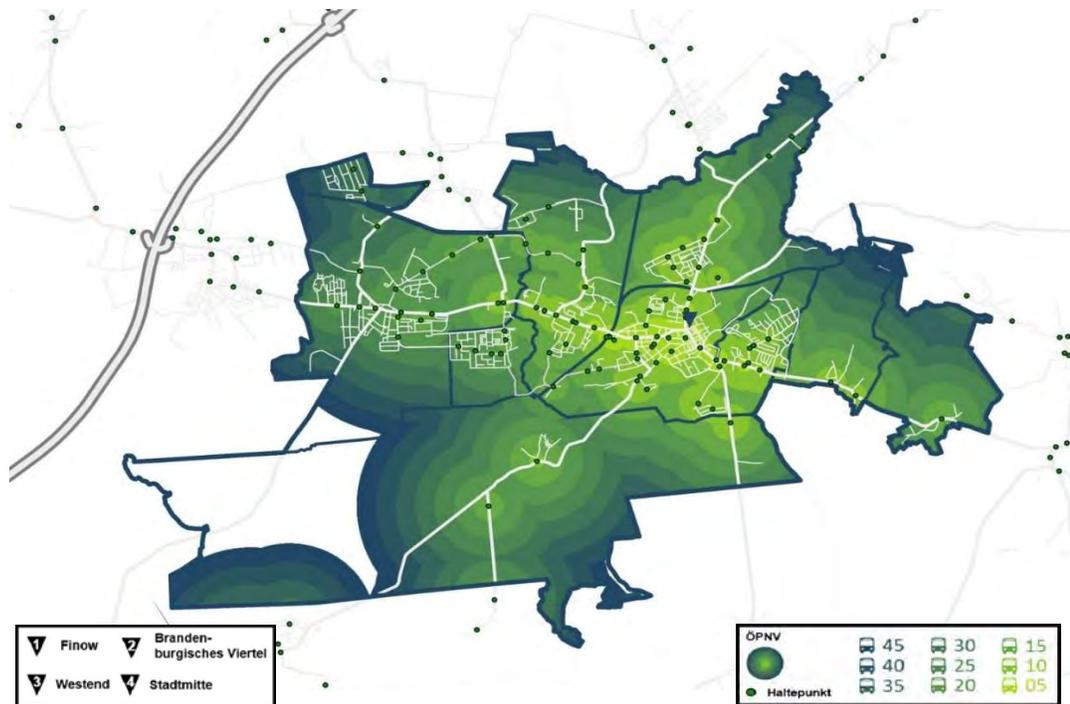
# 01 Stadtmittle

N: Bahngleise O: Am Eichwerder/Gertraudenstraße/B168 S: Waldwege W: Bahngleise

## Bestandsaufnahme

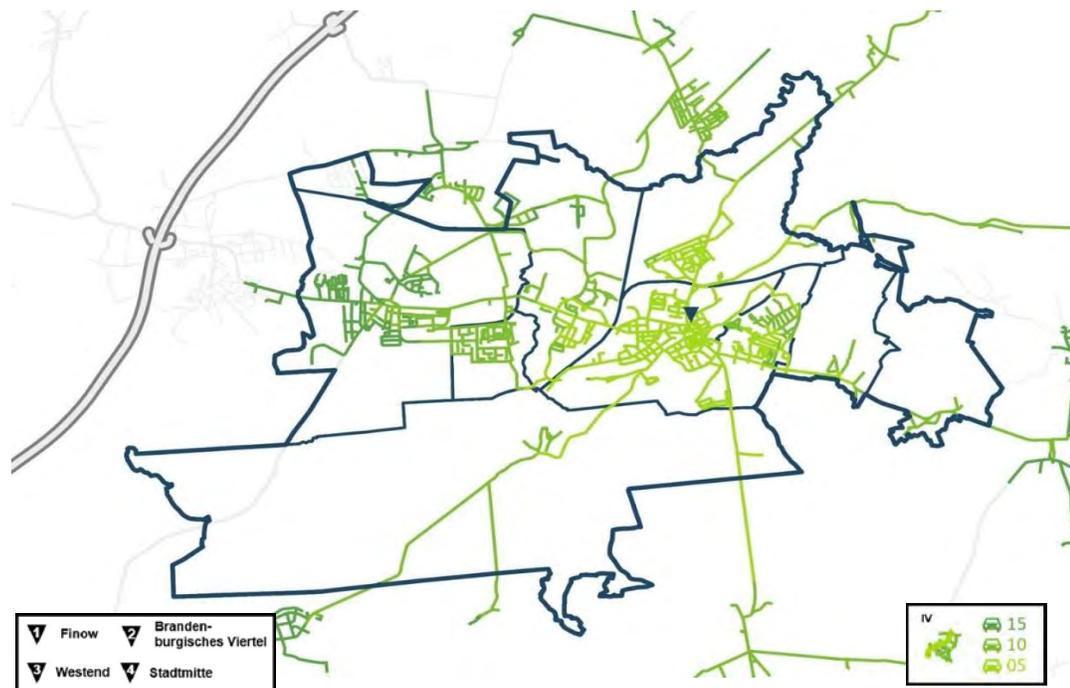
### Erreichbarkeit des zentralen Versorgungsbereichs (ZVB) Stadtmittle in Minuten

Erschließung ÖPNV



- ZVB Stadtmittle erreichbar innerhalb von 5-35 min (alle Quartiere)
- ZVB Stadtmittle erreichbar innerhalb von 5-20 min (nur Stadtmittle)

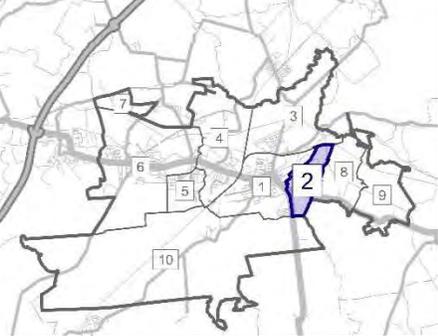
Erschließung MIV



- ZVB Stadtmittle erreichbar innerhalb von 5-15 min (alle Quartiere)
- ZVB Stadtmittle erreichbar innerhalb von 5 min (nur Stadtmittle)

# 02 Ostend

N: Bahngleise S/O: Ostender Höhen/B167/Waldwege W: Am Eichwerder/Gertraudenstraße/B168

Bestandsaufnahme			
Fuß	Gehwegsituation/ Abmessungen	1,20 - 2,80 m teilweise fehlend im NS-Netz	    
	Zustand	HS: mittel, NS: schlecht bis sehr schlecht	
Rad	Führung	HS: gemeinsamer Geh- und Radweg, Schutzstreifen NS: überwiegend Mischverkehr	
	Zustand	HS: mittel, NS: schlecht	
ÖV	Linien (Takt in Minuten)	862 (15)	
	Haltestellen	3 Hst	
	Barrierefreiheit	teilweise keine Fahrgastunterstände	
Straße	Hauptstraßennetz	HS II	
	Nebenstraßennetz	ES IV und V	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	HS: 50 km/h, NS: 30 und 50 km/h Zonen: 30 km/h	
	Verkehrsart und Organisation	Anliegerverkehr, Durchgangsverkehr, Zweirichtungsverkehr, teilweise Einrichtungsverkehr in Wohnstraßen	
	Zustand	HS: mittel, NS: schlecht	
ruhender Verkehr	Pkw	vereinzelt Längsaufstellung	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- überwiegend Wohnbaufläche</li> <li>- teilweise Grünfläche und Wald</li> <li>- Ver- und Entsorgungsanlage</li> <li>- SPE-Gebiete</li> </ul>		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fußwege im NS-Netz größtenteils fehlend</li> <li>- keine durchgängige Führung Radverkehr im HS-Netz, fehlende Radverkehrsanlagen im NS-Netz</li> <li>- Zustand (Geh-/Radwege, Straße), NS schlecht bis sehr</li> <li>- teilweise lange Fußwege zum O-Bus</li> <li>- HS II problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen</li> </ul>			

# 02 Ostend

N: Bahnleiße S/O: Ostender Höhen/B167/Waldwege W: Am Eichwerder/Gertraudenstraße/B168

## Bestandsaufnahme

### Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche (ZVB) in Minuten

Erschließung ÖPNV



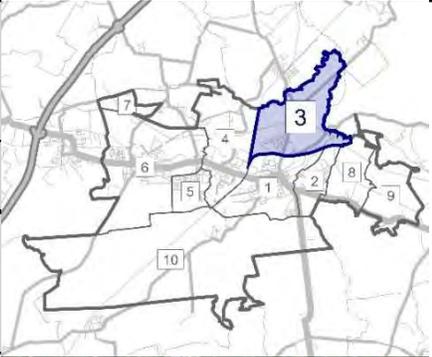
- nächster ZVB Stadtmitte erreichbar in 5 - 20 min
- in Wohnbereichen teilweise weite Fußwege zu den Haltestellen

Erschließung MIV



- nächster ZVB Stadtmitte erreichbar in 5 - 10 min
- überwiegende Erreichbarkeit innerhalb von 5 min

# 03 Nordend

N: Kaltes Wasser O: Ragöser Fließ S: Bahngleise W: Bahngleise			
Bestandsaufnahme			
Fuß	Gehwegsituation/ Abmessungen	1,50 m - 3,0 m teilweise fehlend im NS-Netz	
	Zustand	HS: gut bis mittel, NS: mittel bis schlecht	
Rad	Führung	HS: Schutzstreifen, gemeinsamer Geh- und Radweg, NS: Mischverkehr	
	Zustand	HS: gut bis mittel NS: gut bis sehr schlecht	
ÖV	Linien (Takt in Minuten)	861 (15)	
	Haltestellen	3 Hst	
	Barrierefreiheit	teilweise Kasseler Sonderbord vereinzelt keine Fahrgastunterstände	
Straße	Hauptstraßennetz	VS III, VS IV, HS III, HS IV	
	Nebenstraßennetz	ES IV und V	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	HS: 50, 70 und 100 km/h, NS: 30 und 50 km/h und Zonen: 30 km/h	
	Verkehrsart und Organisation	Anliegerverkehr, Durchgangsverkehr, Zweirichtungsverkehr, Einrichtungsverkehr (Anne-Frank-, Jenny-Marx-Straße)	
	Zustand	HS: gut bis schlecht NS: sehr schlecht	
ruhender Verkehr	Pkw	HS: keine gesonderten Flächen NS: vereinzelt Senkrecht-/Längsaufstellung	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- überwiegend Fläche für Wald (Nord)</li> <li>- teilweise Wohnbaufläche und Sonderbaufläche (Süd)</li> <li>- Gewerbliche Baufläche</li> <li>- vereinzelt SPE-Flächen</li> </ul>		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- teilweise Zustand Straße im HS-Netz schlecht (Breite Straße)</li> <li>- Zustand Fußwege sehr schlecht</li> <li>- Funktionsüberlagerung Fuß-/Radweg</li> <li>- Barrierefreiheit der Haltestellen teilweise nicht gegeben</li> </ul>			

# 03 Nordend

N: Kaltes Wasser O: Ragöser Fließ S: Bahngleise W: Bahngleise

## Bestandsaufnahme

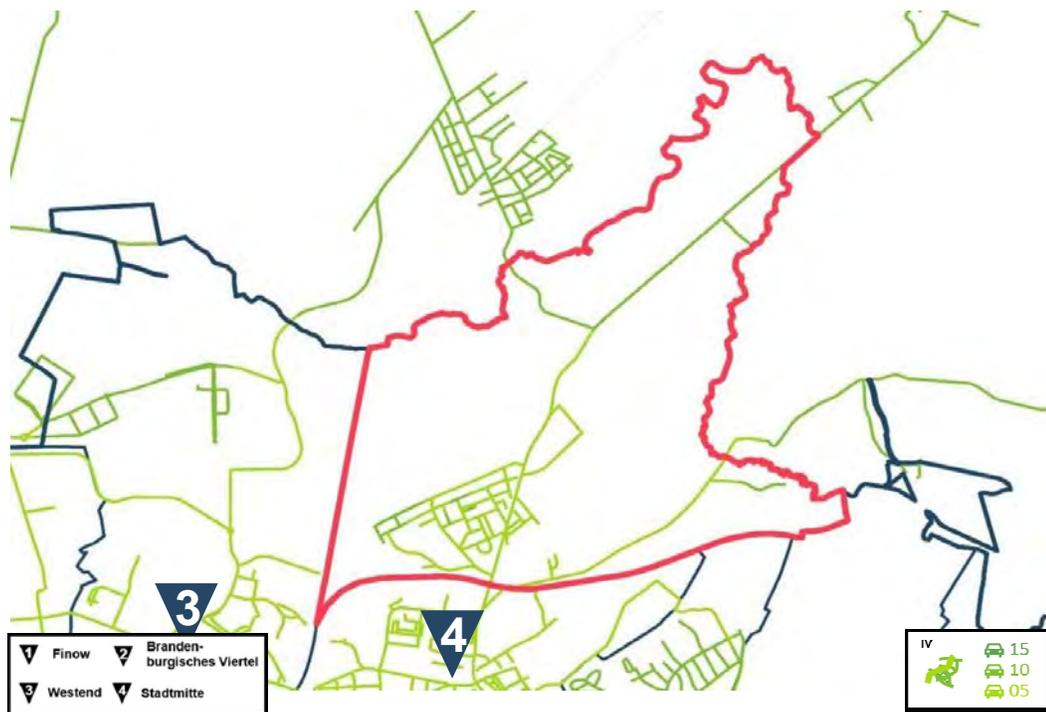
### Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche (ZVB) in Minuten

Erschließung ÖPNV



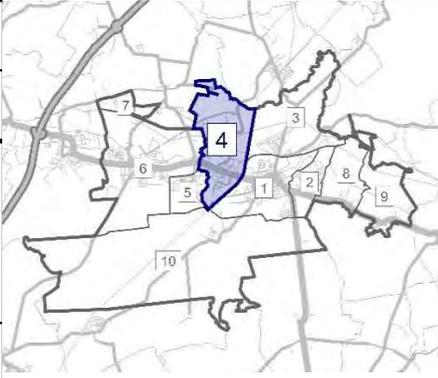
- nächster ZVB Stadtmitte erreichbar in 10 - 20 min
- Wohnbereiche überwiegend 10 min Erreichbarkeit

Erschließung MIV



- nächster ZVB Stadtmitte erreichbar in 5 - 10 min
- überwiegende Erreichbarkeit innerhalb von 5 min

# 04 Westend

N: Kaltes Wasser S/O: Bahngleise W: Lichterfelder Bruch/Angermünder/Waldwege			
Bestandsaufnahme			
Fuß	Gehwegsituation/	1,20 m - 4,50 m teilweise fehlend im NS-Netz	
	Zustand	HS: mittel, NS: schlecht bis sehr schlecht	
Rad	Führung	HS: straßenbegleitender Einrichtungsradweg, Schutzstreifen NS: gemeinsamer Fuß- und Radweg überwiegend Mischverkehr	
	Zustand	HS: gut bis sehr schlecht, NS: mittel	
ÖV	Linien (Takt in Minuten)	861/862 (15), 864/865 (60), 917 (120)	
	Haltestellen	13 Hst	
	Barrierefreiheit	überwiegend Kasseler Sonderbord  vereinzelt keine Fahrgastunterstände	
Straße	Hauptstraßennetz	VS III, HS II, HS III	
	Nebenstraßennetz	ES IV und V	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	HS: 50 km/h, NS: 30 km/h Zonen: 30 km/h	
	Verkehrsart und Organisation	Anliegerverkehr, Durchgangsverkehr, Zweirichtungsverkehr, Einrichtungsverkehr in den Wohnstraßen	
	Zustand	HS: gut bis sehr schlecht NS: schlecht	
ruhender Verkehr	Pkw	HS: überwiegend keine gesonderten Flächen, NS: vereinzelt Längsaufstellung	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- überwiegend Gewerbliche Baufläche, Fläche für Wald (NO)</li> <li>- Fläche für Gemeinbedarf und Wohnbaufläche (Süd)</li> <li>- teilweise Grünflächen und SPE-Flächen</li> <li>- zentraler Versorgungsbereich</li> </ul>		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fußwege z.T. nur einseitig oder fehlend, z.T. unter Regelbreite</li> <li>- Führung Rad nicht einheitlich, im NS-Netz größtenteils fehlend</li> <li>- HS II problematisch da Konflikte aus Funktionsüberlagerungen</li> <li>- Erschließungsdefizite Leibniz-Viertel + Westend/Zoo im ÖPNV</li> <li>- Querung für Radfahrer, die entlang Finowkanal fahren, nicht vorhanden</li> <li>- Unfallhäufungsstelle KP Kumpferhammerweg</li> </ul>			

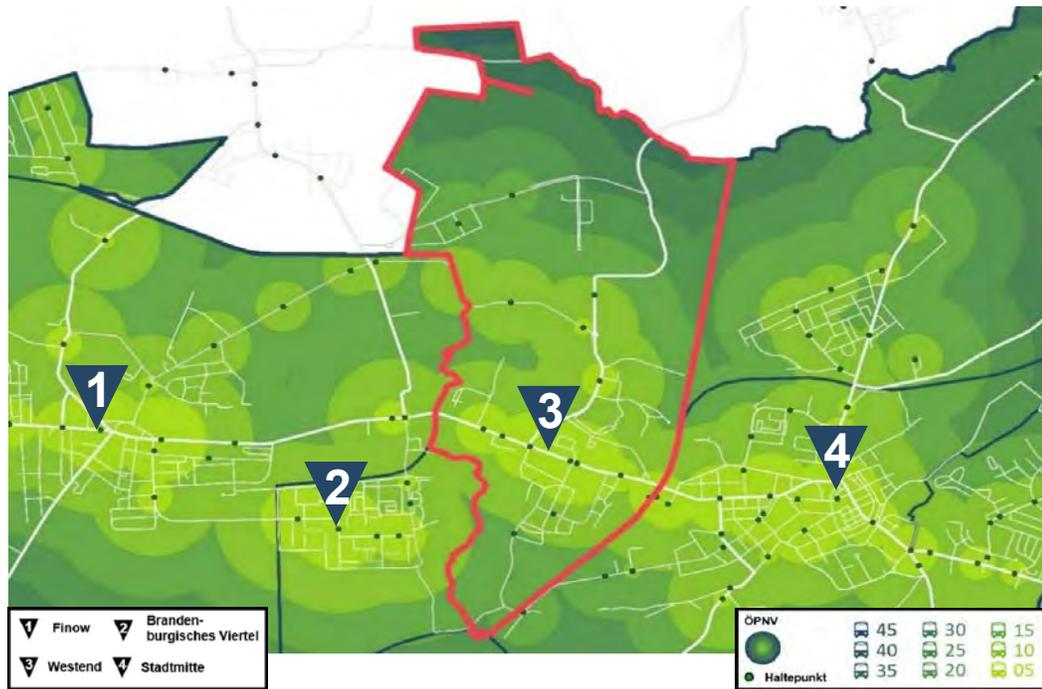
# 04 Westend

N: Kaltes Wasser S/O: Bahngleise W: Lichterfelder Bruch/Angermünder/Waldwege

## Bestandsaufnahme

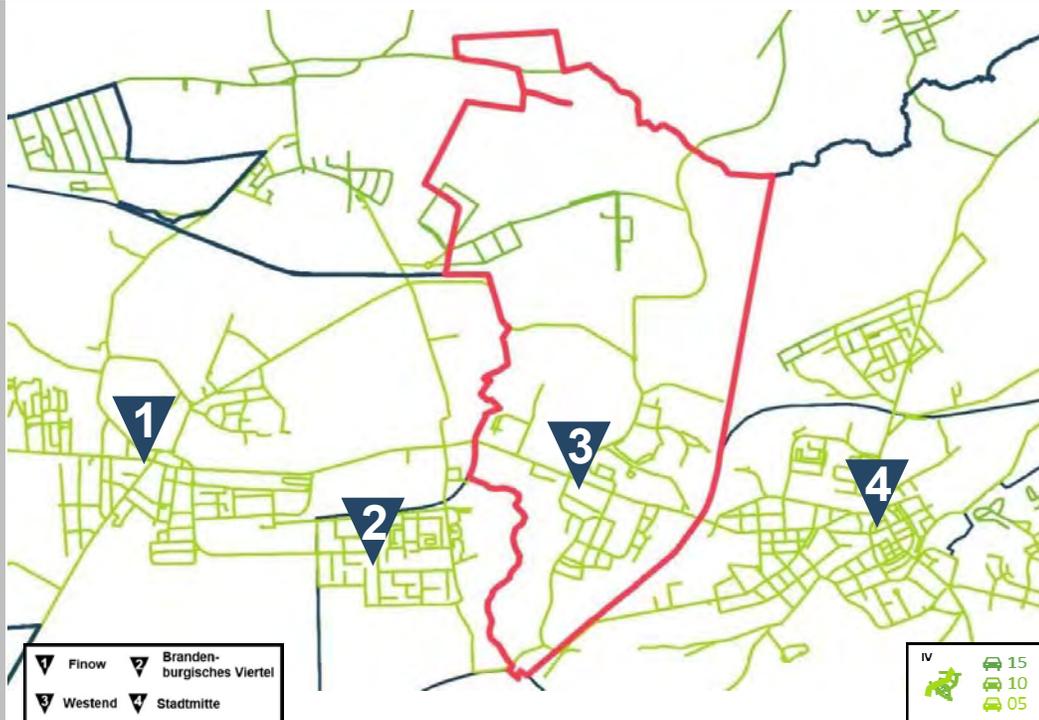
### Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche (ZVB) in Minuten

Erschließung ÖPNV



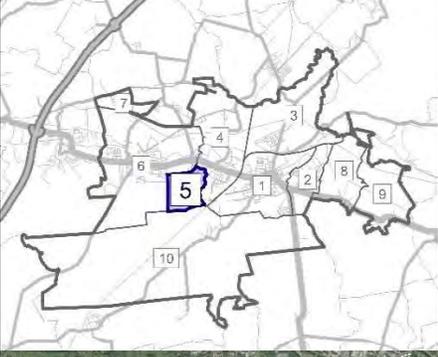
- nächster ZVB Westend erreichbar in 5-20 min, Wohnbereiche überwiegend 5-10 min
- ZVB Stadtmitte erreichbar in 5-25 min, überwiegend 10-15 min

Erschließung MIV

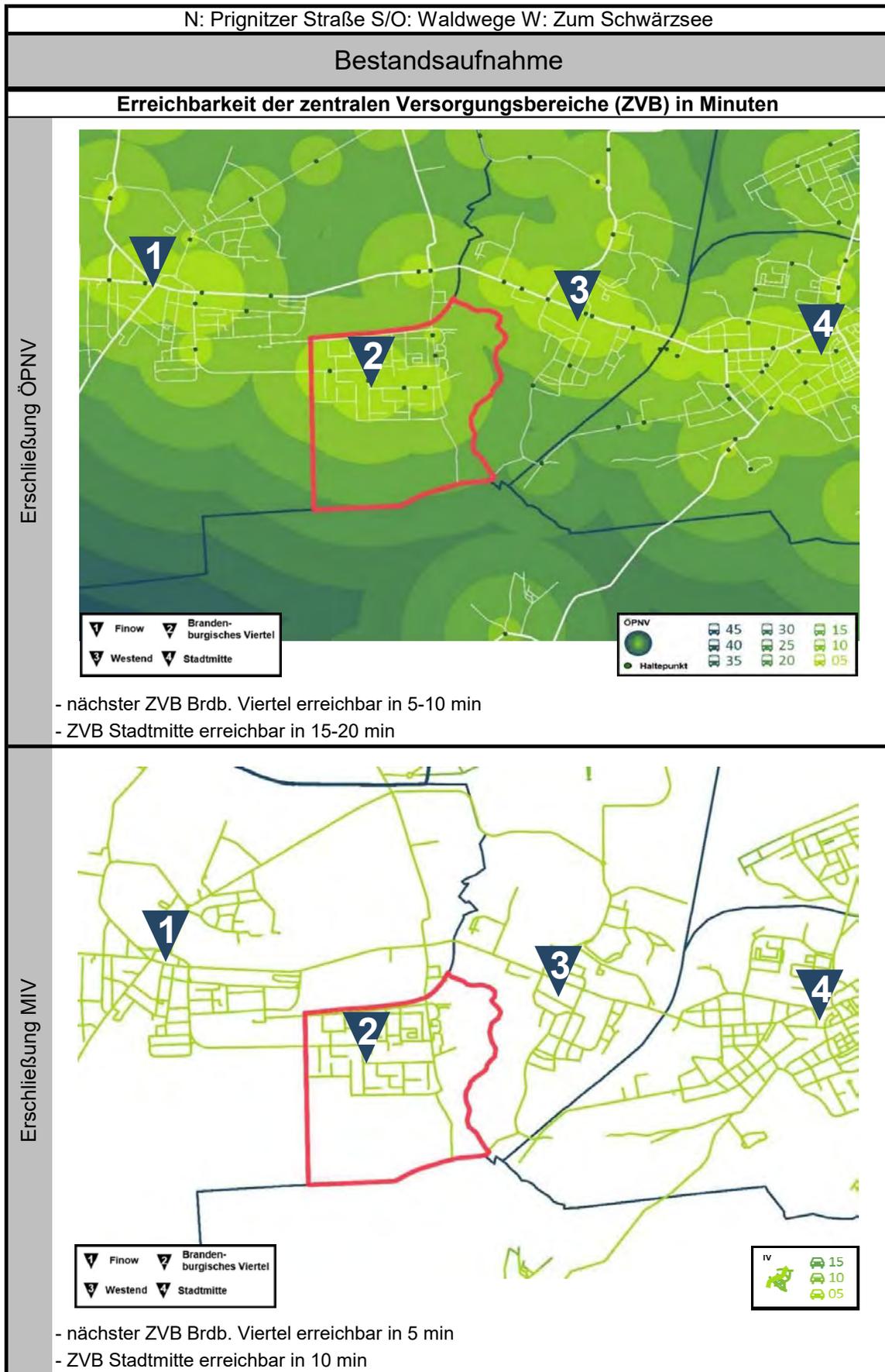


- nächster ZVB Westend erreichbar in 5-10 min, Wohnbereiche überwiegend 5 min Erreichbarkeit
- ZVB Stadtmitte erreichbar in 5-15 min, überwiegend 10-15 min

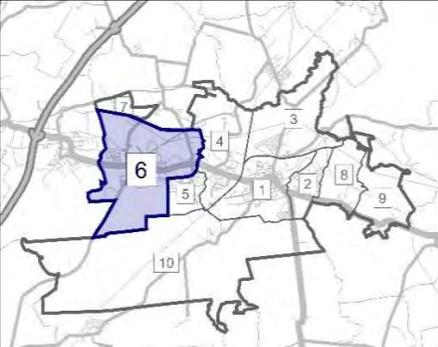
# 05 Brandenburgisches Viertel

N: Prignitzer Straße S/O: Waldwege W: Zum Schwärzsee			
Bestandsaufnahme			
Fuß	Gehwegsituation/ Abmessungen	1,70 m - 3,70 m teilweise fehlend im NS-Netz FG-Zone: am Potsdamer Platz und am Wochenmarkt	    
	Zustand	HS: mittel, NS: schlecht bis sehr schlecht	
Rad	Führung	teilweise straßenbegleitender Einrichtungsweg	
	Zustand	HS: mittel, NS: mittel bis schlecht	
ÖV	Linien (Takt in Minuten)	861/862 (15)	
	Haltestellen	5 Hst	
	Barrierefreiheit	gegeben	
Straße	Hauptstraßennetz	ES IV	
	Nebenstraßennetz	ES V	
	zulässige Höchst- geschwindigkeit	HS: 50 km/h, NS: 30 km/h Zonen: 30 km/h	
	Verkehrsart und Organisation	Anliegerverkehr, Zweirichtungs- verkehr, vereinzelt Einrichtungsweg in Wohnstraßen	
	Zustand	HS: gut bis mittel NS: mittel	
ruhender Verkehr	Pkw	überwiegend Senkrechtaufstellung in vereinzelt Längsaufstellung	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- überwiegend Wohnbaufläche</li> <li>- teilweise Fläche für Wald und Grünfläche</li> <li>- Grenze zu SPE-Fläche</li> </ul>		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- teilweise fehlender Radweg</li> <li>- Zustand Straße im HS-Netz schlecht</li> <li>- Ausschilderung Radweg widerspricht baulicher Gestaltung</li> </ul>			

# 05 Brandenburgisches Viertel



# 06 Finow

N: Oder-Havel-Kanal S/O: Angermünder/Prignitzer Straße/Waldwege W: L293/Waldwege				
Bestandsaufnahme				
Fuß	Gehwegsituation/ Abmessungen	1,50 m - 2,50 m teilweise fehlend im NS-Netz		
	Zustand	HS: mittel, NS: schlecht bis sehr schlecht		
Rad	Führung	HS: straßenbegleitender Einrichtungsrادweg, teilweise Mischverkehr, NS: überwiegend Mischverkehr		
	Zustand	HS: gut bis sehr schlecht, NS:		
ÖV	Linien (Takt in Minuten)	861/862 (15), 864 (60), 917 (120), 910 (30)		
	Haltestellen	13 Hst		
	Barrierefreiheit	überwiegend ohne Fahrgastunterstände überwiegend Kasseler Sonderbord		
Straße	Hauptstraßennetz	VS II, HS II, HS IV		
	Nebenstraßennetz	ES IV, ES V		
	zulässige Höchst- geschwindigkeit	HS: 50 und 70 km/h, NS: 50 und 30 km/h und Zonen: 30 km/h		
	Verkehrsart und Organisation	Anliegerverkehr, Durchgangsver- kehr, Zweirichtungsverkehr, Ein- richtungsverkehr (Ringstraße)		
	Zustand	HS: mittel bis sehr schlecht, NS: gut bis mittel		
ruhender Verkehr	Pkw	HS: keine gesonderten Flächen NS: teilweise Senkrecht- /Längsaufstellung		
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen		
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- überwiegend Wohnbaufläche (Nord/Ost)</li> <li>- Gewerbliche Baufläche (Nord)</li> <li>- überwiegend Fläche für Wald (Süd)</li> <li>- Denkmalschutzbereich</li> <li>- zentraler Versorgungsbereich</li> </ul>			
<b>Mängelanalyse</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stauerscheinungen durch hohes Verkehrsaufkommen</li> <li>- Behinderung durch ruhenden Lieferverkehr</li> <li>- Fußwege teilweise unter Regelbreite</li> <li>- Markierungen Straße teilweise abgenutzt</li> <li>- HS II problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen</li> <li>- Konflikt Querung Radweg Finowkanal</li> </ul>				

# 06 Finow

N: Oder-Havel-Kanal S/O: Angermünder/Prignitzer Straße/Waldwege W: L293/Waldwege

## Bestandsaufnahme

### Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche (ZVB) in Minuten

Erschließung ÖPNV



- nächster ZVB Finow erreichbar in 5-15 min, Wohnbereiche überwiegend in 5-10 min
- ZVB Stadtmitte erreichbar in 10-30 min

Erschließung MIV

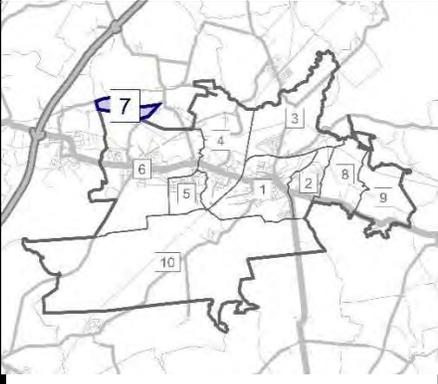


- nächster ZVB Finow erreichbar in 5 min in im gesamten Quartier
- ZVB Stadtmitte erreichbar in 10-15 min

# 07 Clara-Zetkin-Siedlung

N: Bei den Buchen O: Am Wiesenrain/ L293 S: Oder-Havel-Kanal W: Zum Oder-Havel-Kanal

## Bestandsaufnahme

Fuß	Gehwegsituation/ Abmessungen	innerorts: HS - 1,80 m - 2,0 m einseitig, nur Fliederallee, fehlend im NS-Netz  außerorts: 1,25 m	    
	Zustand	innerorts: mittel außerorts: gut	
Rad	Führung	innerorts: Mischverkehr außerorts: Zweirichtungsradweg (1,25 m) Abschnitt südlicher Ortsausgang - Brücke Oder-Havel- Kanal, fehlend in Bei den Buchen	
	Zustand	außerorts: gut	
ÖV	Linien (Takt in Minuten)	864 (Wochentag: 60; WE: 120- 180)	
	Haltestellen	2 Hst	
	Barrierefreiheit	kein Kasseler Sonderbord	
Straße	Hauptstraßennetz	ES IV	
	Nebenstraßennetz	ES V	
	zulässige Höchst- geschwindigkeit	innerorts: 30 km/h, außerorts: 50 km/h  Zonen: 30 km/h	
	Verkehrsart und Organisation	Anliegerverkehr, Zweirichtungsverkehr, Ein- richtungsverkehr v (Fritz-Reuter- /Beethovenstraße)	
	Zustand	HS: gut NS: gut	
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wohnbaufläche</li> <li>- Fläche für Wald</li> <li>- Fläche für Landwirtschaft</li> </ul>		
	<b>Mängelanalyse</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fußweg entlang Fliederallee nur einseitig</li> <li>- untermaßige Fuß- und Radverkehrsanlagen außerorts auf dem Abschnitt südlicher Ortsausgang - Brücke Oder-Havel-</li> <li>- fehlende Fuß- und Radverkehrsanlagen außerorts in "Bei den Buchen"</li> <li>- Markierungen fehlen außerorts</li> <li>- Barrierefreiheit der Haltestellen nicht gegeben</li> </ul>			

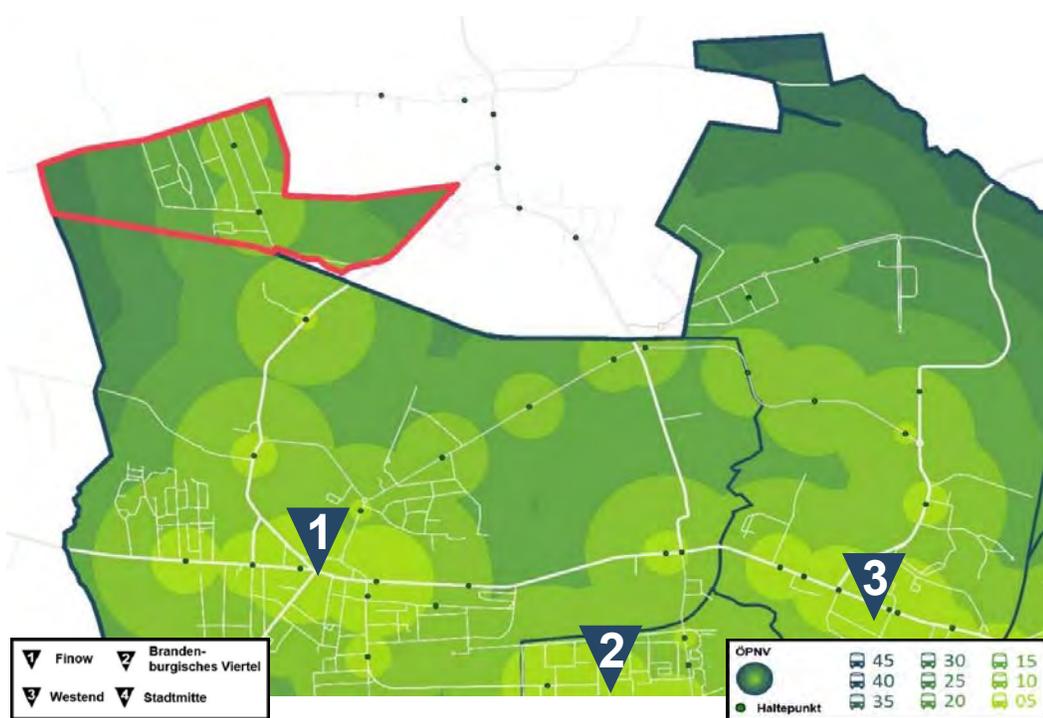
# 07 Clara-Zetkin-Siedlung

N: Bei den Buchen O: Am Wiesenrain/ L293 S: Oder-Havel-Kanal W: Zum Oder-Havel-Kanal

## Bestandsaufnahme

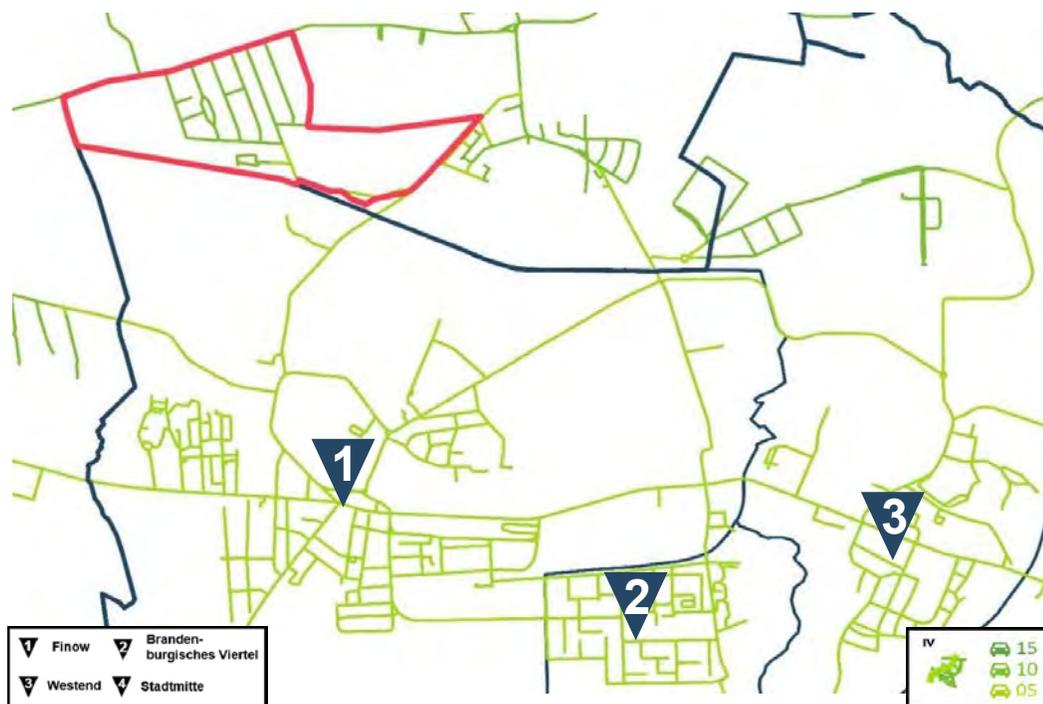
### Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche (ZVB) in Minuten

Erschließung ÖPNV



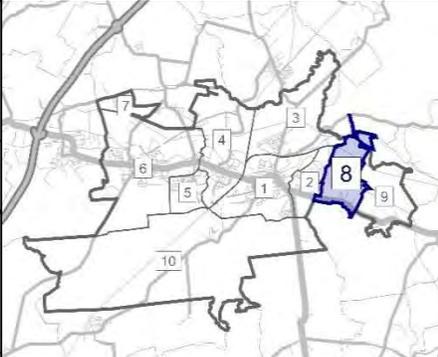
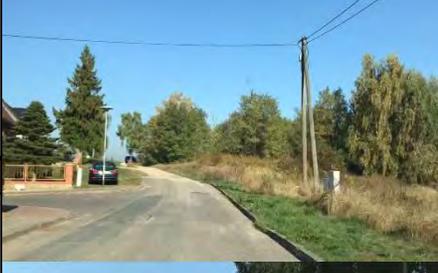
- nächster ZVB Finow erreichbar in 10-15 min
- ZVB Stadtmitte erreichbar in 30-35 min

Erschließung MIV



- nächster ZVB Finow erreichbar in 5-10 min
- ZVB Stadtmitte erreichbar in 15-20 min

# 08 Sommerfelde

N: Oder-Havel-Kanal/L291 S/O: Wald-/Feldwege W: Ostender Höhen/Waldwege			
Bestandsaufnahme			
Fuß	Gehwegsituation/ Abmessungen	1,50 m - 2,0 m häufig fehlend im NS-Netz	    
	Zustand	HS: mittel, NS: schlecht bis sehr schlecht	
Rad	Führung	gemeinsamer Geh- und Radweg, Mischverkehr	
	Zustand	HS: mittel NS: mittel	
ÖV	Linien (Takt in Minuten)	916 (stündliche Fahrten)	
	Haltestellen	2 Hst	
	Barrierefreiheit	keine Fahrgastunterstände	
Straße	Hauptstraßennetz	VS II, HS II	
	Nebenstraßennetz	ES V	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	HS: 50 und 100 km/h, NS: 30	
	Verkehrsart und Organisation	Anliegerverkehr, Durchgangsverkehr, Zweirichtungsverkehr	
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- überwiegend Fläche für Landwirtschaft</li> <li>- teilweise Fläche für Wald</li> <li>- teilweise Wohnbaufläche</li> <li>- SPE-Gebiete</li> </ul>		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fußweg im NS-Netz häufig fehlend</li> <li>- Radweg teilweise fehlend im HS- und NS-Netz</li> <li>- Zustand Straße im NS-Netz schlecht</li> <li>- HS II problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen</li> <li>- fehlende Fahrgastunterstände an den Haltestellen</li> </ul>			

# 08 Sommerfelde

N: Oder-Havel-Kanal/L291 S/O: Wald-/Feldwege W: Ostender Höhen/Waldwege

## Bestandsaufnahme

### Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche (ZVB) in Minuten

Erschließung ÖPNV



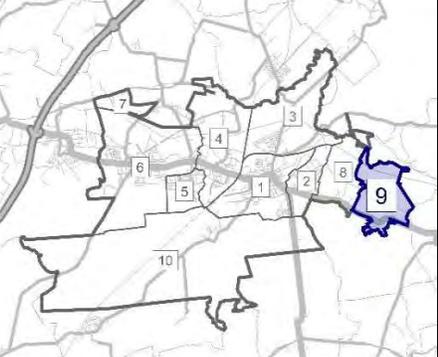
- nächster ZVB Stadtmitte erreichbar in 10-15 min

Erschließung MIV



- nächster ZVB Stadtmitte erreichbar in 5-10 min

# 09 Tornow

N: Alte Finow O: Feldwege S/W: B167/Wald-/Feldwege			
Bestandsaufnahme			
Fuß	Gehwegsituation/ Abmessungen	1,00 m - 2,0 m teilweise fehlend im NS-Netz	    
	Zustand	HS: mittel, NS: schlecht bis sehr schlecht	
Rad	Führung	HS: gemeinsamer Geh- und Radweg, teilweise Mischverkehr NS: Mischverkehr	
	Zustand	HS: mittel, NS: mittel	
ÖV	Linien (Takt in Minuten)	916 (stündliche Fahrten)	
	Haltestellen	1 Hst	
	Barrierefreiheit		
Straße	Hauptstraßennetz	VS II, HS II	
	Nebenstraßennetz	ES V	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	HS: 50 und 100 km/h, NS: 30 km/h	
	Verkehrsart und Organisation	Anliegerverkehr, Durchgangsverkehr, Zweirichtungsverkehr	
	Zustand	HS: mittel NS: mittel bis schlecht	
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- überwiegend Fläche für Landwirtschaft</li> <li>- teilweise Fläche für Wald</li> <li>- teilweise Wohnbau- und Grünfläche</li> <li>- SPE-Gebiete</li> </ul>		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fußweg im NS-Netz häufig fehlend und in schlechtem Zustand</li> <li>- Radweg größtenteils fehlend im HS- und NS-Netz</li> <li>- Zustand Straße im NS-Netz schlecht</li> <li>- HS II problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen</li> </ul>			

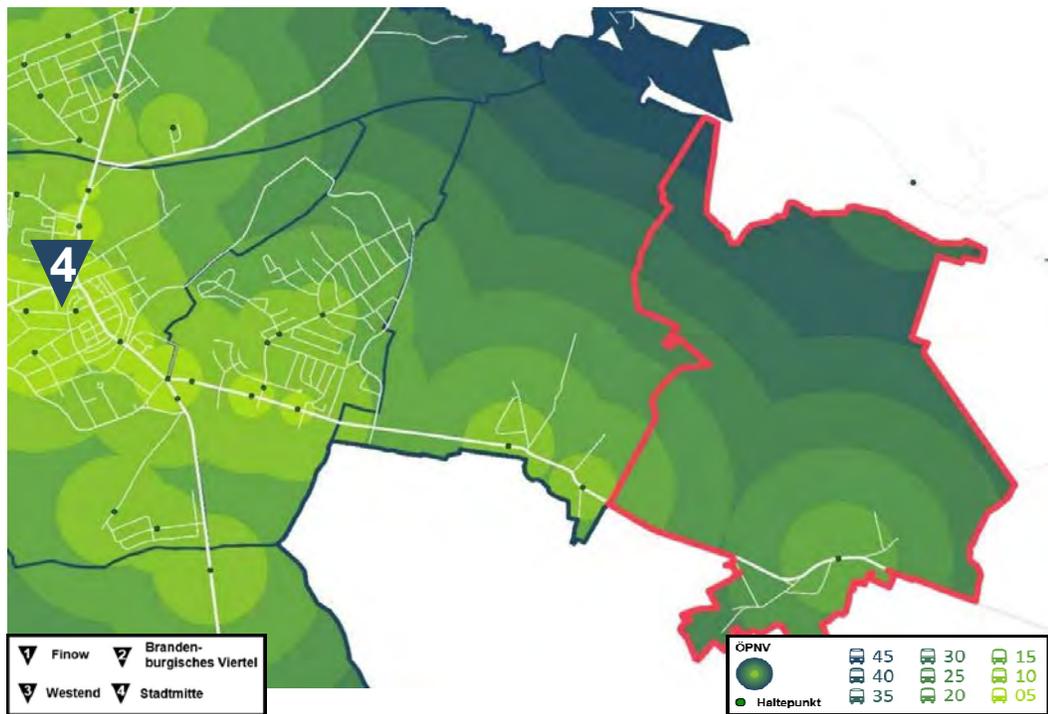
# 09 Tornow

N: Alte Finow O: Feldwege S/W: B167/Wald-/Feldwege

## Bestandsaufnahme

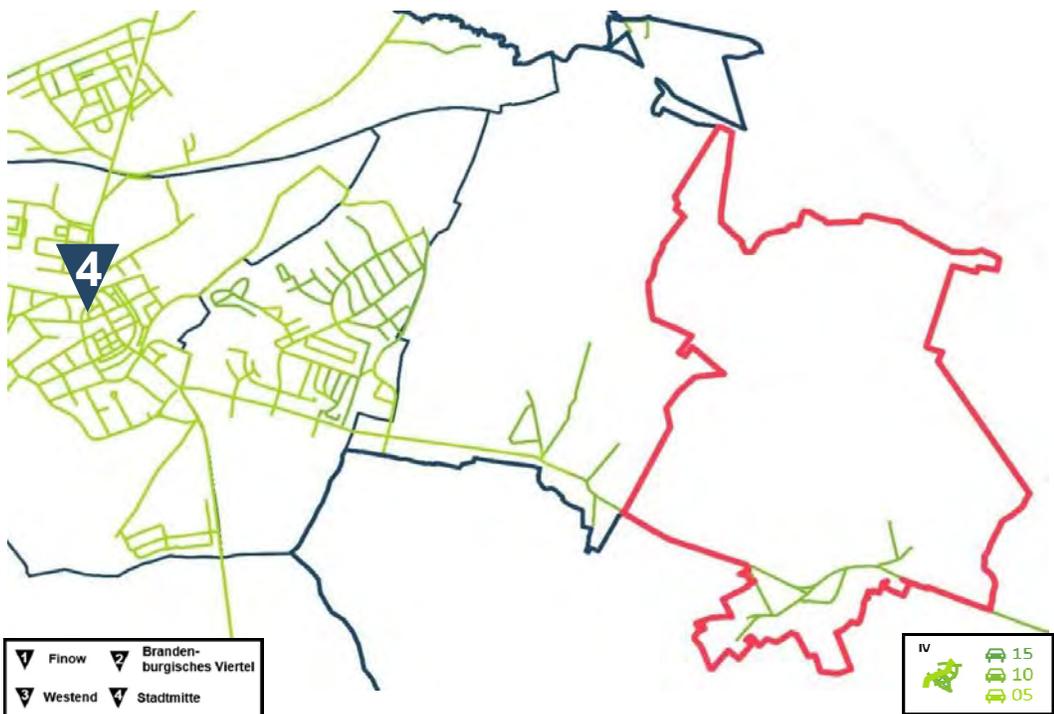
### Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche (ZVB) in Minuten

Erschließung ÖPNV



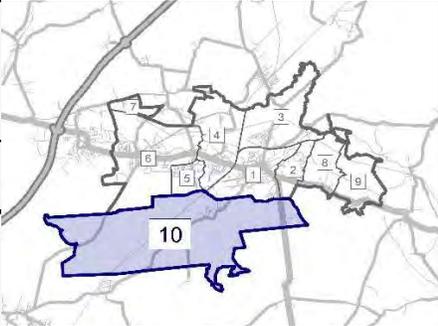
- nächster ZVB Stadtmitte erreichbar in 15 min

Erschließung MIV

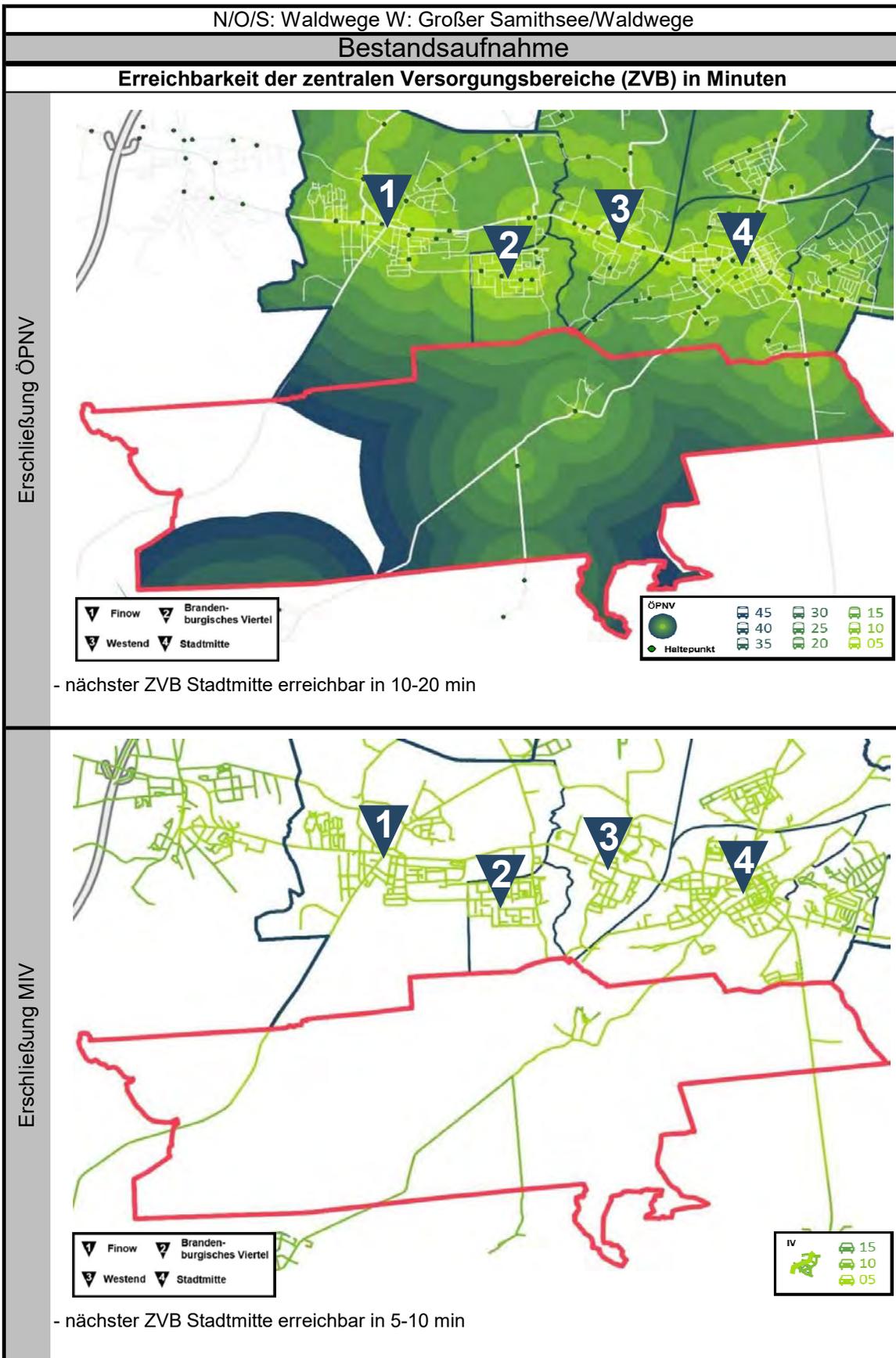


- nächster ZVB Stadtmitte erreichbar in 10 min

# 10 Spechthausen

N/O/S: Waldwege W: Großer Samithsee/Waldwege			
Bestandsaufnahme			
Fuß	Gehwegsituation/ Abmessungen	innerorts 1,70 - 2,0 m außerorts fehlend	    
	Zustand	HS: mittel NS: schlecht bis sehr schlecht	
Rad	Führung	Mischverkehr	
	Zustand		
ÖV	Linien (Takt in Minuten)	865 (60), 919 (Einzelfahrten)	
	Haltestellen	2 Hst	
	Barrierefreiheit	kein Kasseler Sonderbord	
Straße	Hauptstraßennetz	VS III	
	Nebenstraßennetz	ES V	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	HS: 50, 70 und 80 km/h, NS: 30 außerorts 80 km/h, 70 km/h	
	Verkehrsart und Organisation	überwiegend Durchgangsverkehr, Zweirichtungsverkehr	
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Nutzungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vereinzelt Wohnbaufläche und gemischte Baufläche</li> <li>- überwiegend Fläche für Wald</li> <li>- SPE-Gebiete</li> </ul>		
<b>Mängelanalyse</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fußwege im NS-Netz teilweise fehlend</li> <li>- fehlender Radweg außerorts</li> <li>- Einschränkung durch Radfahrer aufgrund Überholverbot</li> <li>- schlechter Zustand Straße außerorts</li> </ul>			

# 10 Spechthausen



## Zustandsbewertung

Um eine angemessene Einschätzung und Bewertung der Straßen in Eberswalde vornehmen zu können, bedarf es einer systematischen Zustandsbewertung. Die hier angewandte Methode findet in Anlehnung an das Arbeitspapier (AP) zur Zustandserfassung und Bewertung (1) statt.

Der Unterabschnitt A 1.2 beschreibt dabei das Vorgehen bei visueller Erfassung und hat als Ergebnis eine Klassifizierung der Straßenqualität („sehr gut“ bis „sehr schlecht“).

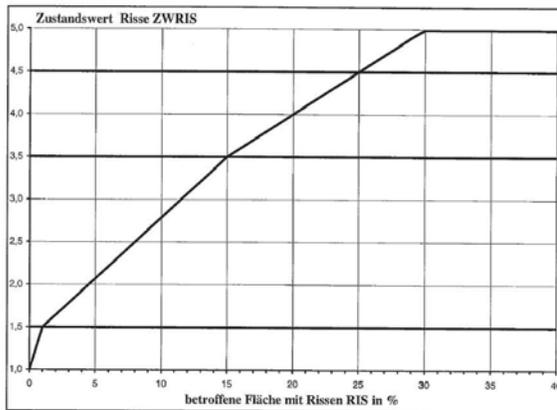
Bei der visuellen Erfassung wird zunächst der Gebrauchswert TWGEB ermittelt. Dieser ergibt sich aus dem Maximum der Zustandswerte (auf einer Skala von 1 bis >4,5) der allgemeinen Unebenheiten ZWAUN, der Griffigkeit ZWGRI oder der Spurrinnentiefe ZWSPT. Da weder Daten zu Spurrinnentiefe noch Griffigkeit vorliegen, entspricht der Wert der allgemeinen Unebenheiten dem Gebrauchswert.

Der Schadenswert TWRIO berechnet sich mit folgender Formel:

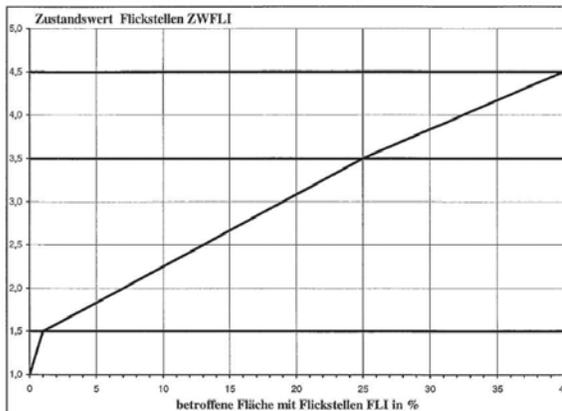
$$TWRIO = 1 + 1,25 \cdot \ln(0,5 \cdot ZWRIS^2 + 0,25 \cdot ZWFLI^2 + 0,25 \cdot ZWOBS^2)$$

Die von 1 bis >4,5 skalierten Zustandswerte für Risse ZWRIS, Flickstellen ZWFLI und Sonstige Oberflächen ZWOBS ergeben sich aus den folgenden Tabellen:

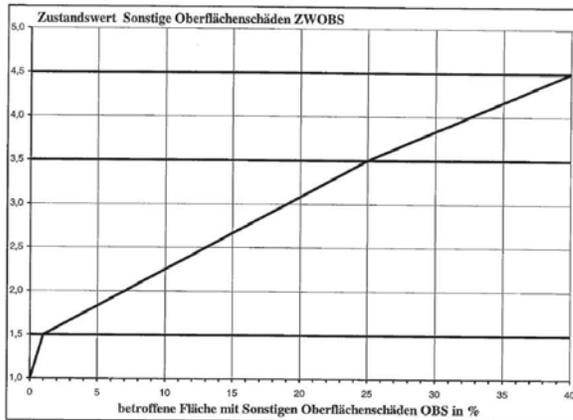
- (1) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Arbeitspapier Nr. 9/A1 zur Zustandserfassung und -bewertung, Reihe A Abschnitt A 1 Unterabschnitt A 1.2: Zustandsbewertung bei visueller Erfassung



Zustandwert Risse ZWRIS	
ZWRIS =	für:
$1,0 + RIS / (2 \cdot RIS_1)$	$RIS \leq RIS_1$
$1,5 + 2,0 \cdot (RIS - RIS_1) / (RIS_2 - RIS_1)$	$RIS_1 < RIS \leq RIS_2$
$Min(5; 3,5 + (RIS - RIS_2) / (RIS_3 - RIS_2))$	$RIS_2 < RIS$



Zustandwert Flickstellen ZWFLI	
ZWFLI =	für:
$1,0 + FLI / (2 \cdot FLI_1)$	$FLI \leq FLI_1$
$1,5 + 2,0 \cdot (FLI - FLI_1) / (FLI_2 - FLI_1)$	$FLI_1 < FLI \leq FLI_2$
$Min(5; 3,5 + (FLI - FLI_2) / (FLI_3 - FLI_2))$	$FLI_2 < FLI$



Zustandwert Sonstige Oberflächenschäden ZWOBS	
Oberflächenschäden ohne Ausbrüche	
ZWOBS =	für:
$1,0 + OBS / (2 \cdot OBS_1)$	$OBS \leq OBS_1$
$1,5 + 2,0 \cdot (OBS - OBS_1) / (OBS_2 - OBS_1)$	$OBS_1 < OBS \leq OBS_2$
$\text{Min}(5; 3,5 + (OBS - OBS_2) / (OBS_2 - OBS_2))$	$OBS_2 < OBS$

Abbildung 1: Berechnung der Zustandswerte ZWRIS, ZWFLI, ZWOBS, Quelle AP Nr.9

Da keine Daten für die jeweils betroffenen Flächen vorliegen, wurden die Zustandswerte ZWRIS, ZWFLI und ZWOBS stattdessen zusammengefasst betrachtet und bewertet (ebenfalls auf einer Skala von 1 bis >4,5).

Zur Ermittlung der Zustandsklasse wird im Anschluss, wie in folgender Tabelle x, eine Kreuzklassifizierung des Gebrauchswerts (TWGEB) und des Schadenswerts (TWRIO) vorgenommen:

Gebrauchswert Allgemeine Unebenheiten	Schadenswert aus Rissen, Oberflächenschäden, Flickstellen			
	1 ... 1,5	>1,5 ... 3,5	>3,5 ... 4,5	> 4,5
	keine Risse/Flickstellen/Oberflächenschäden, ebene Oberfläche	wenige Risse, Flickstellen neuwertig, Oberfläche rau, kleine Erhebungen	Risse, veraltete Flickstellen, Ausbrüche in der Oberfläche, Erhebungen, Ausplatzungen	viele Risse, veraltete Flickstellen, Schlaglöcher, starke Erhebungen, Ausbrüche, Straßenschäden
<b>1 ... 1,5</b> Straße eben, leichte Unebenheiten wie Wellen, Spurrinnen nicht vorhanden bzw. kaum sichtbar	sehr gut	gut	schlecht	sehr schlecht, überfällig
<b>&gt;1,5 ... 3,5</b> merkliche Unebenheiten, Ruckeln beim Fahren, Wellen, Querunebenheiten, Spurrinnen sichtbar/spürbar	gut	mittelmäßig		
<b>&gt;3,5 ... 4,5</b> starke Unebenheiten, starkes Ruckeln, Spurrinnen, Wellen, Querunebenheiten deutlich sichtbar/spürbar	schlecht		sehr schlecht, vordringlich	
<b>&gt; 4,5</b> sehr starke Unebenheiten, Längs- und Querunebenheiten, sehr starkes Ruckeln, starke Spurrinnen sichtbar/spürbar	sehr schlecht, überfällig			

Tabelle 1: Bildung von Zustandsklassen bei Straßen durch Kreuzklassifizierung des Gebrauchswerts TWGEB und des Schadenswerts TWRIO

Für die Zustandsbewertung der Straßenoberflächen ergeben sich somit folgende Klassen:

**Sehr gut**

- Straße ist eben, leichte Unebenheiten wie z.B. Wellen; Spurrinnen nicht vorhanden bzw. kaum sichtbar

- keine Risse/Flickstellen/Oberflächenschäden, ebene Oberfläche

### **Gut**

- merkliche Unebenheiten, Ruckeln beim Fahren, Wellen, Querunebenheiten; Spurrinnen sichtbar/spürbar
- keine Risse/Flickstellen/Oberflächenschäden, ebene Oberfläche

oder

- Straße eben, leichte Unebenheiten wie z.B Wellen; Spurrinnen nicht vorhanden bzw. kaum sichtbar
- wenige Risse, Flickstellen neuwertig, Oberfläche rau, kleine Erhebungen

### **Mittelmäßig**

- merkliche Unebenheiten, Ruckeln beim Fahren, Wellen, Querunebenheiten; Spurrinnen sichtbar/spürbar
- wenige Risse, Flickstellen neuwertig, Oberfläche rau, kleine Erhebungen

### **Schlecht**

- starke Unebenheiten, starkes Ruckeln; Spurrinnen, Wellen, Querunebenheiten deutlich sichtbar/spürbar
- keine bis wenige Risse, Flickstellen, Oberflächenschäden, kleine Erhebungen

oder:

- keine bis wenige Unebenheiten/Ruckeln beim Fahren
- Risse, veraltete Flickstellen, Ausbrüche in der Oberfläche, Erhebungen, Aufplatzungen

### **Sehr schlecht, vordringlich**

- starke Unebenheiten, starkes Ruckeln; Spurrinnen, Wellen, Querunebenheiten deutlich sichtbar/spürbar
- Risse, veraltete Flickstellen, Ausbrüche in der Oberfläche, Erhebungen, Aufplatzungen

### **Sehr schlecht, überfällig**

- sehr starke Unebenheiten, Längs- und Querunebenheiten, sehr starkes Ruckeln, starke Spurrinnen sichtbar/spürbar

und/oder

- viele Risse, veraltete Flickstellen, Schlaglöcher, starke Erhebungen, Ausbrüche, Straßenschäden

Daraus ergibt sich für die betrachteten Strecken in Eberswalde folgende Zustandsklassifizierung:

<b>Straße</b>	<b>TWGEB</b>	<b>TWRIO</b>	<b>Zustandsklasse</b>
01 B167 Eberswalder Straße	2	3	mittel
02 B167 Eberswalder Straße	3	4	schlecht
03 B167 Eberswalder Straße	1,5	4	schlecht
04 B167 Heegermühler Straße	2	2	mittel
05 B167 Heegermühler Straße	2	4,5	schlecht
06 B167 Eisenbahnstraße	1-2	3-4,5	mittel bis schlecht
07 Bergerstraße	3	3,5	mittel
08 Breite Straße	3	3,5	schlecht
09 Breite Straße	4	3	schlecht
10 B167 Breite Straße	2	1-2	gut bis mittel
11 B168 Breite Straße + Tramper Chaussee	3	3	mittel
12 B167 Freienwalder Straße	3,5	3,5	mittel
13 B167 Sommerfelder Chaussee	3	2	mittel
14 Fliederallee	2	2	gut
15 Altenhofer Straße	2	3	mittel
16 Lichtfelder-/Coppistraße	4	4,5	sehr schlecht, vordringlich
17 Spechthausener Straße	2	1,5	gut
18 Zoostraße	2	1,5	gut
19 Boldt-/Britzer Straße	4	5	sehr schlecht, überfällig
20 Kupferhammerweg	1	2	gut
21 Rudolf-Breitscheid-Straße	2	1	gut
22 Rudolf-Breitscheid-Straße	1,5	1,5	sehr gut
23 Bernauer Heerstraße	5	4	sehr schlecht, überfällig
24 Heinrich-Heine-/Lessingstraße	2	1,5	gut
25 Brunnenstraße/L200	3,5	3,5	mittel

Tabelle 2: Zustandsklassifizierung Straße

Die Zustandsbewertung der Geh- und Radwege findet analog statt. Dazu werden den einzelnen Zustandswerten (1 bis >4,5) jeweils angepasste Kriterien zugewiesen. Die Tabelle zur Kreuzklassifizierung für Gehwege sieht somit wie folgt aus:

Gebrauchswert Allgemeine Unebenheiten	Schadenswert aus Rissen, Oberflächenschäden, Flickstellen			
	1 ... 1,5	>1,5 ... 3,5	>3,5 ... 4,5	> 4,5
keine Risse/Flickstellen/Oberflächenschäden, ebene Oberfläche		wenige Risse, Flickstellen neuwertig, Oberfläche rau, kleine Erhebungen	Risse, veraltete Flickstellen, Ausbrüche in der Oberfläche, Erhebungen, Ausplatzungen	viele Risse, veraltete Flickstellen, Schlaglöcher, starke Erhebungen, Ausbrüche, Straßenschäden
<b>1 ... 1,5</b>	sehr gut	gut	schlecht	sehr schlecht
eben, leichte Unebenheiten wie Wellen, gut zugänglich für alle				
<b>&gt;1,5 ... 3,5</b>	gut	mittelmäßig		
merkliche Unebenheiten, Wellen, Querunebenheiten, einige nicht abgesenkte Bordsteine				
<b>&gt;3,5 ... 4,5</b>	schlecht		sehr schlecht	
starke Unebenheiten, Wellen, Querunebenheiten deutlich sichtbar/spürbar. Viele nicht abgesenkte Bordsteine				
<b>&gt; 4,5</b>	sehr schlecht			
sehr starke Unebenheiten, Längs- und Querunebenheiten sichtbar/spürbar, keine abgesenkten Bordsteine, schwer zugänglich				

Tabelle 3: Bildung von Zustandsklassen der Gehwege durch Kreuzklassifizierung des Gebrauchswerts TWGEB und des Schadenswerts TWRIO

Dadurch ergeben sich folgende Zustandswerte für die Gehwege:

Gehweg	TWGEB	TWRIO	Zustandsklasse
01 B167 Eberswalder Straße	2	2	gut
02 B167 Eberswalder Straße	3	3	mittel
03 B167 Eberswalder Straße	2	4	schlecht
04 B167 Heegermühler Straße	5	5	sehr schlecht
05 B167 Heegermühler Straße	2	2	mittel
06 B167 Eisenbahnstraße	1	1-2	gut bis sehr gut
07 Bergerstraße	3	3	mittel
08 Breite Straße	3,5	4	schlecht
09 Breite Straße	2	2	mittel
10 B167 Breite Straße	1	1-2	gut bis sehr gut
11 B168 Breite Straße	3,5	3,5	mittel
12 B167 Freienwalder Straße	2-3	4-5	sehr schlecht
13 B167	2	3	mittel
14 Fliederallee	2	2	gut
15 Altenhofer Straße	2	1,5	gut
16 Lichtefelder-/Coppistraße	3,5	3,5	mittel
17 Spechthausener Straße	3	3	mittel
18 Zoostraße			
19 Boldt-/Britzer Straße	3	3-4,5	mittel bis schlecht
20 Kupferhammerweg	2	1,5	gut
21 Rudolf-Breitscheid-Straße	2	1	gut
22 Rudolf-Breitscheid-Straße	1,5	1,5	sehr gut
23 Bernauer Heerstraße	4	3	schlecht
24 Heinrich-Heine-/Lessingstraße	3	2	mittel
25 Brunnenstraße/L200	1,5	2	gut

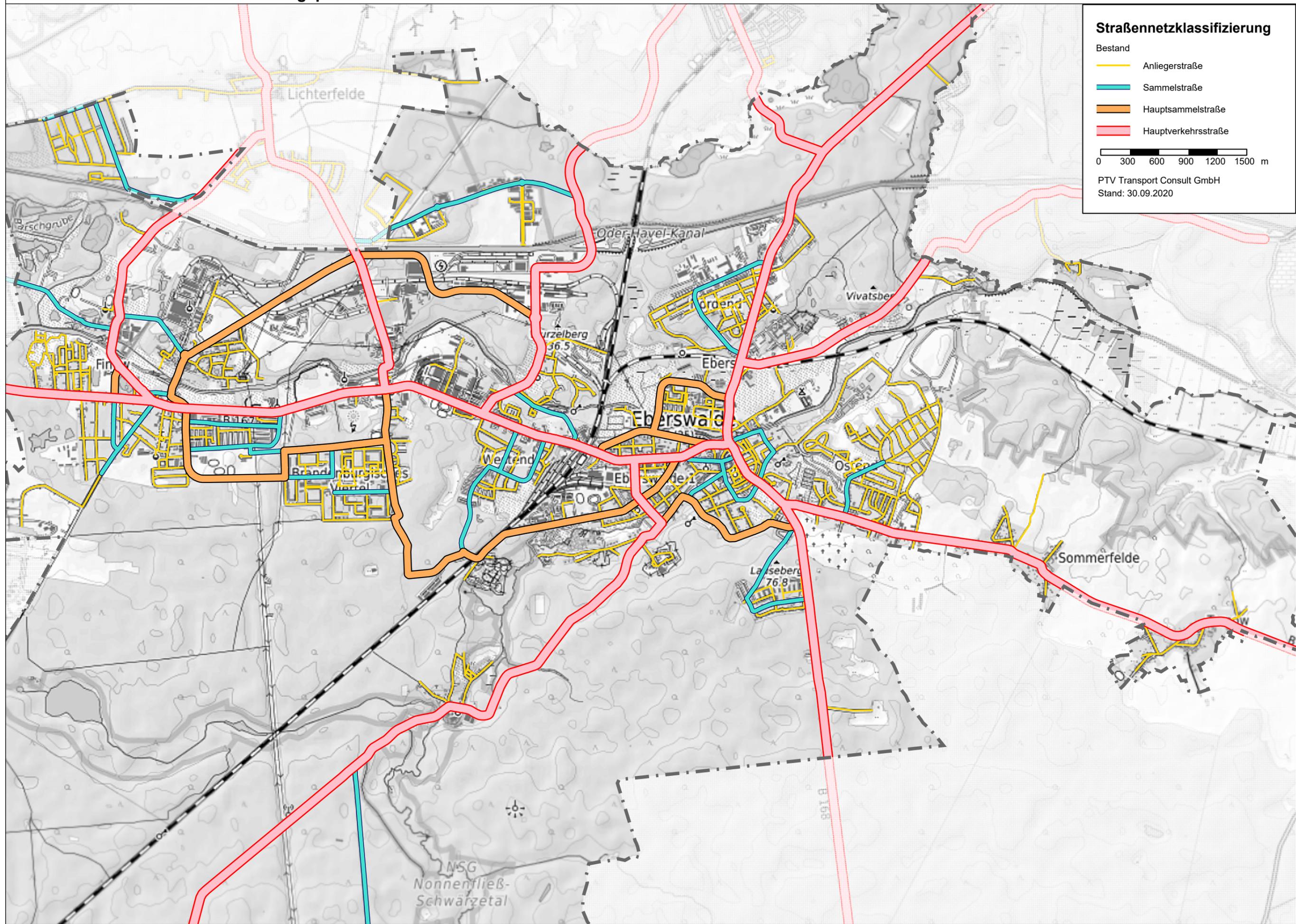
Tabelle 4: Zustandsklassifizierung der Gehwege

Für die Zustandsbewertung der Radverkehrsanlagen wird sich auf die Zustandswerte der jeweiligen Gehwege oder Straßen berufen, sofern der Radverkehr an gegebener Stelle auf dem Gehweg (mit den Fußgängern zusammen) oder auf der Straße (im Mischverkehr) geführt wird. Liegt eine Trennung von Geh- und Radverkehr vor, wird dieser einzeln als solcher bewertet.

Dadurch ergeben sich folgende Zustandswerte für die Radverkehrsanlagen:

Radverkehrsanlage	TWGEB	TWRIO	Zustandsklasse
01 B167 Eberswalder Straße	2	2	gut
02 B167 Eberswalder Straße	3	4	schlecht
03 B167 Eberswalder Straße	2	4	schlecht
04 B167 Heegermühler Straße	5	5	sehr schlecht
05 B167 Heegermühler Straße	2	2	mittel
06 B167 Eisenbahnstraße	1	1-2	gut bis sehr gut
07 Bergerstraße	3	3,5	mittel
08 Breite Straße	3,5	4	schlecht
09 Breite Straße	2	2	mittel
10 B167 Breite Straße	1	1-2	gut bis sehr gut
11 B168 Breite Straße	3	3	mittel
12 B167 Freienwalder Straße	3,5	3,5	mittel
13 B167	3	2	mittel
14 Fliederallee	2	2	gut
15 Altenhofer Straße	2	1,5	gut
16 Lichtefelder-/Coppistraße	3,5	3,5	mittel
17 Spechthausener Straße	3	3	mittel
18 Zoostraße			
19 Boldt-/Britzer Straße	3	3-4,5	mittel bis schlecht
20 Kupferhammerweg	1	2	gut
21 Rudolf-Breitscheid-Straße	2	1	gut
22 Rudolf-Breitscheid-Straße	1,5	1,5	sehr gut
23 Bernauer Heerstraße	5	4	sehr schlecht
24 Heinrich-Heine-/Lessingstraße	3	2	mittel
25 Brunnenstraße/L200	3,5	3,5	mittel

Tabelle 5: Zustandsklassifizierung der Radverkehrsanlagen



# MOBIL in Eberswalde 2030+



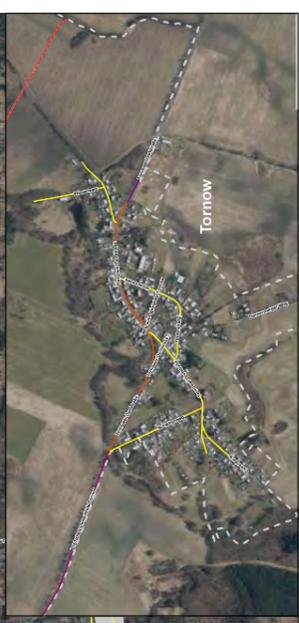
**Legende**

- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 20-Zone
- 30
- 50
- 60
- 70
- 80
- 100
- Waldwege
- Fuß-Radwege
- Ortsumgehung B167n
- Bahn
- Gemeindegrenzen
- Tempo 20
- Tempo 30

Anlage 4.2.4.2

Arbeitsstand: Februar 2019 1:7.000

0 0,25 0,5 1 1,5 2 2,5 Kilometer



Clara-Zelkln-Stiedlung

Sommerfelde

Speichthausen

## ANLAGE 4.3

### Verkehrsmodell der Stadt Eberswalde

#### Eingangsdaten und Modellaufbau

Die Netzmodelle für den Straßenverkehr (Pkw, Rad und Fußgängerverkehr) wurden aus öffentlich zugänglichen Datenquellen aufgebaut. Für den öffentlichen Verkehr wurden digitale Fahrplandaten übernommen und aufbereitet. Das Fahrplanangebot des Schienenpersonenverkehrs wurde ebenfalls übernommen und deckt für den öffentlichen Verkehr die weitläufigen ein- und auspendelnden Verkehrsangebote ab.

Zur Abbildung der Flächennutzung wurden folgende Strukturdaten recherchiert:

- ▶ Einwohner nach Altersgruppen
- ▶ Anzahl Beschäftigte am Wohnort
- ▶ Anzahl Beschäftigte am Arbeitsort
- ▶ Plätze in Kindertageseinrichtungen / Betreuungsplätze
- ▶ Schulplätze
- ▶ Studienplätze
- ▶ Verkaufsraumfläche im Einzelhandel
- ▶ Freizeitpotenziale

Das Planungsgebiet wird in Verkehrsbezirke unterteilt. Damit werden die Quellen und Ziele der Wege – Beginn und Ende der Ortsveränderungen – abgebildet. Die Einteilung der Verkehrsbezirke orientiert sich an der städtischen Gliederung. Diese wurde zusätzlich feinere differenziert.

Für die Modellierung wird das Verkehrsgeschehen in homogene Schichten geteilt. In diesem Projekt wird die Unterteilung in 17 Nachfrageschichten gewählt. Diese Einteilung entspricht der Einteilung, wie das System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV) sie verwendet. Aus diesem Befragungssystem werden wichtige Informationen zum Verkehrsverhalten gewonnen. Zum Beispiel sind das Informationen zum Modal Split sowie zu den Mobilitätsraten als Angabe zur (mittleren) Anzahl an Wegen pro Tag.

Die folgende Abbildung zeigt die Aktivitätenpaare, die durch die Kombination einer Aktivität an der Quelle und am Ziel eines Weges entstehen:

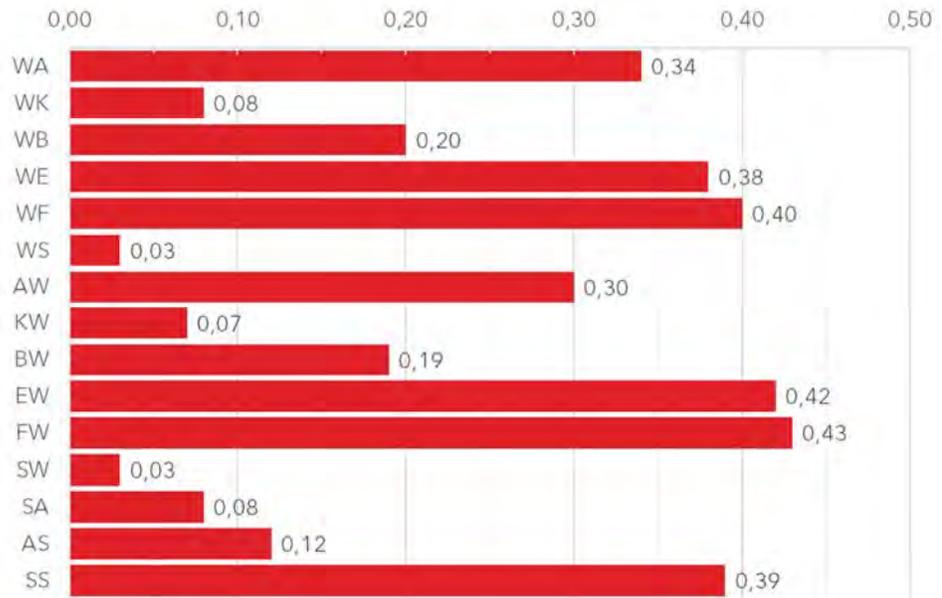
			Aktivität am Ziel							
			W	A	K	B	H	E	F	S
Aktivität an der Quelle	Wohnen	W		WA	WK	WB	WH	WE	WF	WS
	Arbeit	A	AW		AS					
	Kindertagesstätte	K	KW	SA	SS					
	Schule	B	BW							
	Hochschule	H	HW							
	Einkauf	E	EW							
	Freizeit	F	FW							
	Sonstige Aktivität	S	SW							

#### Aktivitätenkombinationen und Zusammenfassung zu 17 Nachfrageschichten

Die empirischen Häufigkeiten sind ungleich verteilt. Die an die Wohnung gebundenen Wege (zum Beispiel WA, WB, AW, SW) erreichen einen Anteil von rund 85% an allen Wegen. Die Häufigkeit der übrigen Kombinationen, zum Beispiel Schule – Einkauf ist gering. Deswegen werden sie zu größeren Gruppen zusammengefasst. Die Nachfrageschichten AS, SA und SS sind also Nachfrageschichten, die sich aus mehreren Aktivitätenpaaren zusammensetzen.

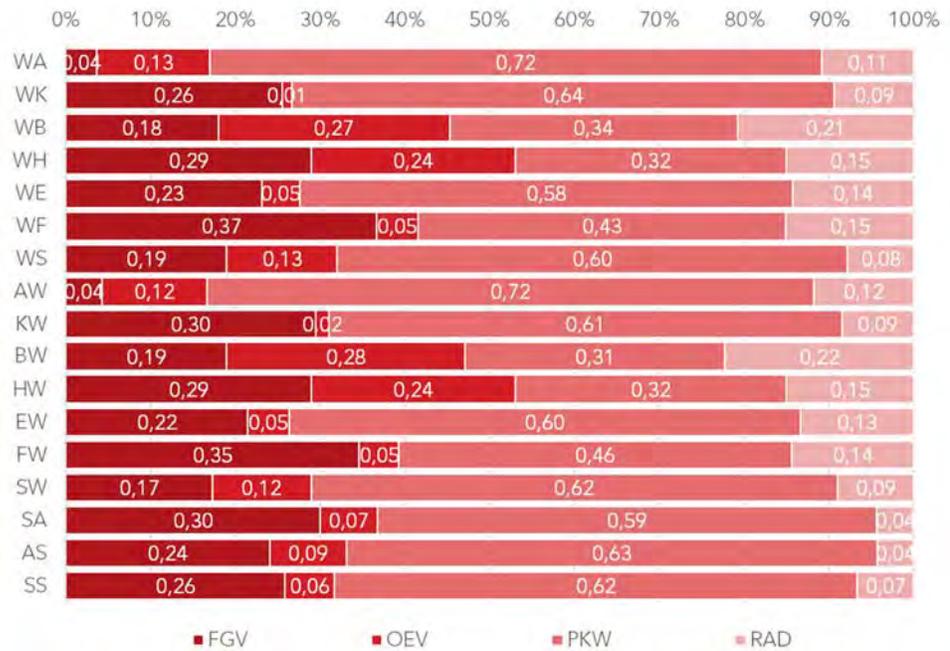
Für die Abbildung der Verkehrsnachfrage ist die Mobilitätsrate (Wege pro Person und Werktag) eine wichtige Größe. Sie gibt an, wie viele Wege ein Einwohner pro Werktag unternimmt und für welchen Wegezweck (Arbeit, Schule, Einkaufen, Freizeit, Sonstige Aktivitäten). Die Mobilitätsrate wird mit dem SrV erfragt. Zum Zeitpunkt der Bearbeitung lagen die SrV 2013 - Sonderauswertung für die Stadtgruppe „Mittelzentren, Topographie: flach“ vor. Vergleiche mit der SrV-Erhebung des Jahres 2018 für die Stadt Eberswalde zeigten gute Übereinstimmungen der verwendeten Werte.

Die Mobilitätsraten nach Fahrtwecken sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Die aufkommensstärksten Nachfrageschichten sind Freizeit, Einkaufen und Arbeit. Ein wichtiger Wegezweck ist weiterhin auch der Weg von/zur Schule.



Empirische Mobilitätsraten in Anzahl Wege/Person pro Tag  
(Quelle: SrV 2013; Sonderauswertung „Mittelstädte flach“)

Eine weitere Eingangsgröße ist der Modal-Split nach Nachfrageschichten. Die entsprechende Auswertung zeigt die folgende Abbildung:



Empirischer Modal-Split nach Nachfrageschichten  
(Quelle: SrV 2013; Sonderauswertung „Mittelstädte flach“)

## Kalibrierung

Eine umfassende Charakteristik der Verkehrssituation im Analysejahr ist eine wesentliche Grundvoraussetzung für die Kalibrierung des Verkehrsmodells. Für den Untersuchungs- und Planungsraum lagen folgende Zähl­daten vor:

- ▶ Kfz-Zähl­daten der Straßenverkehrs­zählung 2015 (SVZ 2015)
- ▶ Kfz-Zähl­daten der Stadt Eberswalde sowie
- ▶ Zähl­daten der Barnimer Busgesellschaft mbH für den öffentlichen Verkehr der BBG

Mit den bundesweit einheitlich durchgeführten Straßenverkehrs­zählungen (SVZ) stehen für den Kfz-Verkehr für den Bezugszeitraum 2015 flächendeckende Informationen für das klassifizierte Stra­ßennetz des Umlands zur Verfügung. Diese Datengrundlage wurde für das Umland als Vergleichsgröße angesetzt.

Weitere Sekundärdaten wurden aus der Befragung SrV 2013 – im Vergleich mit dem später vorliegenden SrV 2018 – gewonnen. Das sind insbesondere mittlere Reiseweiten und -zeiten der Verkehrsarten.

Anhand der Vergleichsdaten wurde die Kalibrierung des Verkehrsmodells vorgenommen. Darunter ist ein iterativer Prozess zu verstehen. Dabei werden die modellinternen Parameter so eingestellt, dass die Ergebnisse der Berechnungen hinreichend genau das reale Verkehrsgeschehen widerspiegeln.

Dabei ist eine gute Abwägung aus berechnetem Ergebnis und den Vergleichsgrößen zu finden. Für den Planungsraum, die Stadt Eberswalde, wurden beispielsweise Zähl­daten für den Kfz-Verkehr bereitgestellt. Bei der Interpretation der Zählergebnisse sowie bei dem Vergleich der Zähl­daten mit den Berechnungsergebnissen ist zu beachten, dass sich die einzelnen Zählungen im Zählzeitpunkt (Wochentag, Monat und Jahr) unterscheiden. So wurden diese in den Jahren 2014 bis 2019 in Form von manuellen oder automatischen Querschnitts- und Knotenpunktserhebungen erfasst. Vor diesem Hintergrund wurde eine Passfähigkeit der Zähl­daten zu den berechneten Ergebnissen abge­stimmt.

## Ergebnisse der Modellberechnung

Für eine Beschreibung der Verkehrsnachfrage wird auf die Erläuterungen im Bericht unter Kapitel 4.3 verwiesen.

<b>Strukturdaten</b>	<b>Quelle</b>
Einwohner nach Altersgruppen	- Einwohnerstatistik Stadt Eberswalde - Bevölkerungsvorausberechnung 2017-2030 Land Brandenburg (Quelle: Landesamt für Bauen und Verkehr)
Anzahl der Beschäftigten am Wohnort und am Arbeitsort	- Bundesagentur für Arbeit - Statistische Ämter des Bundes und der Länder
Plätze in Kindertageseinrichtungen / Betreuungsplätze	- Kindertagesstättenbedarfs- und Schulentwicklungsplan 2017 bis 2022 des Landkreises Barnim - Jugendhilfeplanung Kindertagesbetreuung vom Landkreis Märkisch-Oderland
Schulplätze	- Kindertagesstättenbedarfs- und Schulentwicklungsplan 2017 bis 2022 des Landkreises Barnim - Geoportal Brandenburg
Studienplätze	- Anzahl der Studierenden in Eberswalde (Auskunft vom Prüfungsamt der Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde)
Verkaufsraumfläche im Einzelhandel	- Referat für Wirtschaftsförderung - Einzelhandelserfassung und Analyse der IHK
Freizeitpotenziale	- wichtige touristisch, bedeutsame Standorte
PKW-Bestand (privat und dienstlich)	- Kfz-Meldestelle des Landkreises Barnim - Kraftfahrbundesamt
Parkplätze	- Parkraumbewirtschaftungskonzept, Begehung 2018
<b>Kalibrierungsdaten</b>	<b>Quelle</b>
Verkehr & Verkehrsbelegungen	- Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) - Gesamtverkehrsprognose Berlin-Brandenburg 2025 und Verkehrsprognose 2030 - Straßeninformationsbank Brandenburg (BBSIB: BB=Brandenburg, Straßeninformationsbank) - Landesverkehrszellen (LVZ) - Landesbetrieb Straßenwesen - Ergebnisse Mobilität in Städten - SrV 2018 - Daten der Gesamtverkehrsprognose Berlin-Brandenburg (GVP 2025) - Verkehrszählung von 2015 - bis 2018 - Bosserhoff (VerBau) Abschätzung des Verkehrsaufkommens - Verkehrserhebung VBB 2016

Übersicht Datengrundlage Verkehrsmodell (Bezugsjahr 2018 – Analysejahr des Mobilitätsplans)

	Fuß	Rad	ÖPNV	Straßenverkehr	ruhender Verkehr
<b>Stärke</b>	überwiegend hohe Aufenthaltsqualität im Innenstadtbereich (außer Eisenbahnstraße und Friedrich-Ebert-Straße) und entlang des Finowkanals	überwiegend Schutzstreifen und Radwege mit guter Oberflächenqualität entlang des Hauptstraßennetzes	durch O-Bus-Linien 861 und 862 eine dichte Bedienung der Ost-West-Achse mit Siedlungsschwerpunkten sowie Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Freizeitzielen	überwiegend guter Oberflächenzustand im Hauptstraßennetz	ausreichendes Pkw-Stellplatzangebot in der Innenstadt
	kruze Wege zu wichtigen Anlaufpunkten in der Innenstadt	Aufpflasterungen vor Einmündungen entlang der Eberswalder Straße und Eisenbahnstraße	15-Minuten-Takt für Anbindung der Stadtteile Nordend, Ostend und Finow	zulässige Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h im Nebennetz	ausreichende Kapazität an Radabstellanlagen in der Innenstadt
	Geh- und Radverbindungen abseits des Kfz-Verkehrs - Treidelweg - Gehwege entlang der Schwärze - Park am Weidemann - Goethetreppe - südlich gelegene Waldflächen	überwiegend hoher Schutz an Knotenpunkten in Hauptstraßennetz durch - signaltechnische Sicherung - Furtmarkierungen - vorgezogene Haltelinien - aufgeweitete Radaufstellstreifen	Anbindung aller Stadtgebiete an den Hauptbahnhof und überwiegend auch an den Markt (Ausnahme Clara-Zetkin-Siedlung - Markt sowie fehlende adäquate Anbindung des Leibniz-Viertels)	teilweise koordinierte Knotenpunkte - KP Eisenbahnstraße/ Bergerstraße/ Michaelisstraße mit KP Friedensbrücke mit KP Breite Straße/ Friedrich-Ebert-Straße - KP Heegermühler Straße/ Kupferhammerweg mit KP Eisenbahnstraße/ Bahnhofsring - KP Eberswalder Straße/ Schönholzer Straße mit KP Eberswalder Straße/ Biesenthaler Straße	öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Kfz - HEM-Tankstelle - Familiengarten - zoologischer Garten
	überwiegend sichere Querungsanlagen im Hauptstraßennetz - LSA - Fußgängerüberwege - Fahrbahnteiler	Ausschilderung der bestehenden Radrouten	Anbindung der städtischen und regionalen Busangebote an den SPNV am Hauptbahnhof	Ansiedlung eines Carsharing-Anbieters	öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für E-Bikes und Pedelecs - Parkhaus Kreisverwaltung - Museum in der Steinstraße - Familiengarten - zoologischer Garten
	teilweise gute bis sehr gute Oberflächenzustände der Gehwege	Planungsbeginn für ein Bikesharing-Angebot	Bahnhof ist als Mobilitätsdrehscheibe etabliert	gute MIV-Erreichbarkeit zu den zentralen Versorgungsbereichen	
			ca. 70% der Haltestellen mit Sonderbord (eingeschränkt barrierefrei, da nur 20% mit Leitstreifen ausgerüstet sind )		
			zentrale Verknüpfungspunkte und aufkommensstarke Haltestellen mit umfangreicher Ausstattung (Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, zum Teil DFI)		
			etablierte Elektromobilität (emissionsfreie Fahrten im Stadtzentrum durch OBus-System möglich, über HO-Bus-System Ausdehnung auf gesamten Stadtverkehr denkbar)		

	Fuß	Rad	ÖPNV	Straßenverkehr	ruhender Verkehr
<b>Schwäche</b>	fehlende Gehwege im Haupt- und Nebenstraßennetz - Freienwalder Straße - Kantstraße	Unfallhäufungsstelle am Knotenpunkt Heegermühler Straße/ Kupferhammerweg	fehlende adäquate Anbindung des Leibniz-Viertels an das Zentrum und den Hauptbahnhof (Fußwegzeiten zwischen 15 und 20 Minuten)	B167 - angebaute Hauptverkehrsstraße mit überregionaler Verbindungsfunktion	Überlastetes Stellplatzangebot am Bahnhof - P&R - Radabstellanlagen
	fehlende Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr zwischen Stadtteilen: - Zoo - Brandenburgisches Viertel - Brandenburgisches Viertel - Kopernikusviertel - Hauptbahnhof - Krankenhaus - Bahnhof - Treidelweg - Wolfswinkel - Treidelweg - Bei den Buchen - Steinfurter Allee	unsichere und unübersichtliche Radverkehrsführung an Knotenpunkten - Treidelweg/ Lichterfelder Straße - Lausitzer Straße/ Spechthausener Straße - Kreisverkehrsplatz Wildparkstraße - Spechthausener Straße/ Frankfurter Allee - Freienwalder Straße/ Saarstraße - Breite Straße/ Georg-Friedrich-Helgel-Straße - Rudolf-Breitscheid-Straße/ Grabowstraße - Weinbergstraße/ Brunnenstraße	geringe Bedienungshäufigkeit auf der Linie 865 (Westend, Zoo, Krankenhaus)	wechselnde Straßenquerschnitte entlang der Heegermühle Straße	Pkw-Parkdruck - Behördenzentrum (nördlich Landeskriminalamt) - zoologischer Garten - Bahnhofsumfeld
	fehlende Querungsanlagen für Fußgänger- und Radverkehr - Ortseingang Tornow - Ortseingang Sommerfelde - Breite Straße - Kiefernweg	fehlende Radverkehrsanlagen - B168 - L200 - L237	geringe Bedienungshäufigkeit und unübersichtliche Linienführung auf der Linie 864 (Clara-Zetkin-Siedlung)	Knotenpunkte an Leistungsfähigkeitsgrenze - entlang B167 (Innenstadtbereich, Großer und Kleiner Stern) - Raumerstraße/ Brunnenstraße	Rad-Parkdruck unterhalb des Waldcampus
	mangelhafte Querungsanlagen für Fußgänger- und Radverkehr - Breite Straße - Neue Straße - Breite Straße - Angermünder Chaussee - Heegermühler Straße - Triftstraße	Widersprüche in baulicher Gestaltung und gewünschter Nutzung von Radverkehrsanlagen - Spechthausener Allee - Rudolf-Breitscheid-Straße	geringe Fahrplanstabilität (viele Konflikte mit dem Kfz-Verkehr)	potenzielles Sicherheitsrisiko an Ein-/ Ausfahrten - Westend Center - Freienwalder Straße	teilweise ungenügende Qualität der Radabstellanlagen
	teilweise schlecht ausgeleuchtete und fehlende Beleuchtungen entlang Verbindungen des Fuß- und Radverkehrs - Brandenburgisches Viertel - Heegermühler Straße - Treidelweg	subjektive Unsicherheit bei Fahrten entlang der Heegermühler Straße	Nutzungsüberlagerungen im Haltestellenbereich	zulässige Höchstgeschwindigkeit > 30 km/h vor Bildungseinrichtungen - Freie Montessorischule - Alexander von Humboldt Gymnasium - Freie Oberschule Finow	Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer durch haltenden Lieferverkehr
	Überschreitungsunfälle mit Kindern als Beteiligte - Friedrich-Ebert-Straße - Breite Straße/ Marktplatz	kein zusammenhängendes Radverkehrsnetz		Sichtbehinderungen durch Verkehrsschilder - Goethestraße/ Pfeilstraße	
	teilweise schlechte Oberflächenzustände der Gehwege im Haupt- und Nebenstraßennetz	schlechte bis sehr schlechte Oberflächenzustände von Radwegen		teilweise schlechte Zustände der Straßenoberfläche im Haupt- und Nebenstraßennetz	
	nicht richtlinienkonforme Anlagen für Fußgänger und Radverkehr	verblasste Markierungen von Furten und Schutzstreifen		verblasste Straßenmarkierungen	
	hohes Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern auf Gehwegen	Einbahnstraßen großenteils nicht freigegeben		überhöhte Geschwindigkeiten an Ortseingängen und im Innenstadtbereich	
	fehlende Barrierefreiheit bei Baustellen	hoher Anteil linksfahrender Radfahrer		Verdeckung von Verkehrsschildern durch Vegetation	
	Sicherheitsrisiko durch mangelhafte bzw. fehlende Beleuchtung an Fahrrädern		tauchender Straßenverlauf der B168 (Kuppen/ Senken)		

## ANLAGE 5 – LEITBILD, ZIELE, MAßNAHMEN

Anlage 5.4 Bewertung der Bürgervorschläge

Anlage 5.5.1 Maßnahmensteckbriefe

Anlage 5.5.2 Maßnahmenkarte

## ANLAGE 5.4

### Ergebnisse 2. Workshop

Radverkehr	
Anmerkung	Vorschläge
<ul style="list-style-type: none"> <li>mehr gegenseitige Rücksichtnahme / bessere Radkultur schaffen ✓</li> <li>bessere Kommunikation mit Autofahrern wäre vorteilhaft ✓</li> <li>geltende Verkehrsregeln ins Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer (Radfahrer und Kfz-Fahrer) bringen ✓</li> </ul>	Information, Hinweisschilder ✓
kurze Wege ermöglichen ✓	Freigabe für Radwegenutzung in Gegenrichtung (Bsp.: Grabowstr – Bahnhof) ✗ +
Erhöhung der (subjektiven) Sicherheit ✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Fußwege für Radfahrende freigeben / Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht (Bsp.: im Brandenburgischen Viertel)</li> <li>✗ bessere Beleuchtung der Nebenwege (z. B. Treidelweg, Weg am Zoo)</li> </ul>
Kopfsteinpflaster in vielen Straßen sorgt für schlechten Fahrkomfort ✓	bei Neubauten Kopfsteinpflaster vermeiden (Negativbeispiel: Erich-Mühsam-Straße) ✓
besseres Mikromanagement ✓	Öffnung von Einbahnstraßen ✓
besseres Mikromanagement ✓	bessere Beschilderung auch in Wohngebieten +
ermöglichen, Abkürzungen nehmen zu können ✓	Herrichtung (insbesondere der Oberfläche) von Nebenstraßen, einschließlich Ausschilderung, Beispiel Wohngebiet Ostend +
Schaffung alternativer Routen zur Hauptstraße ✓	z. B. ab Drehnitzwiesen / Wohngebiet Westend, Luisenplatz, Zoo +
bessere Radverkehrsinfrastruktur ✓	mehr Schutzstreifen, mehr Radwege allgemein ✓
Schaffung klarer Regelungen ✓	neue Regelung am Rathaus ist sehr unübersichtlich
Erhöhung der Verkehrssicherheit ✓	eindeutige Ampelregelung entlang der B167 ✓
bessere Radverkehrsinfrastruktur ✓	Errichtung durchgängiger Radweg Britzer Str. / L237 (EW – Britz) ✓
Radweg Coppistr. Richtung Kanal endet Höhe Rohrleitungsbau	Schaffung durchgängiger Radinfrastruktur ✓
Schutzstreifen Heegermühler Straße nicht durchgängig	Schaffung durchgängiger Radinfrastruktur ✓
Verbesserung der Alltagsmobilität mit dem Fahrrad (z. B. für Einkäufe) ✓	Lastenradverleih +
verbessertes Angebot für neue Mobilitätsformen (Lastenrad, Pedelecs, ggf. E-Scooter)	Anpassung der Infrastruktur an neue Verkehrsarten ✓

Radverkehr	
Anmerkung	Vorschläge
Pedelects sind schwerer und teurer als herkömmliche Räder und bedürfen spezieller Abstellanlagen	verbesserte Abstellmöglichkeiten, die den Anforderungen an Pedelects gerecht werden ✓
Gefälle entlang der Eisenbahnstraße stadteinwärts führt zu hohen Geschwindigkeiten und damit zu gefährlichen Situationen mit abbiegenden Kfz	
durchgängige Radwege sind wichtig	Projekte müssen von Anfang bis Ende umgesetzt werden, kein Stückwerk ✓
Stärkung des Fahrrades als Verkehrsmittel für den Weg zu Arbeit	Arbeitgeber könnte fördern (z. B. Duschen bereitstellen) ✓
Fahrradinfrastruktur als verbindendes Element	alle Ortsteile (auch die peripheren) sollten eingebunden werden ✓

Tabelle 1: Radverkehr

Legende:

- ✓ Aussage wurde komplett berücksichtigt.
- ✚ Aussage wurde teilweise berücksichtigt.
- ✗ Aussage wurde nicht berücksichtigt.

Umwelt und Lärm	
Anmerkung	Vorschläge
<p>Motorradlärm</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Oderberger Straße/Macherslust (Serpentinen), besonders an Wochenenden, Fahrzeuge fahren zum Teil ohne Kennzeichen, Maschinen sind „getuned“</li> <li>Friedrich-Ebert-Str.</li> <li>Finow/Finowfurt über B167 bis Macherslust</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrskontrollen ✓</li> <li>Einrichtung verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerzone (Anlieger- und O-Bus frei), ggf. nur am Wochenende +</li> <li>Geschwindigkeitsbegrenzung einführen</li> <li>alternative Motorradstrecke anbieten ✗</li> </ul>
<p>Fuß- und Radwegeverbindungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Westend bis Ostend: Wegeverbindung mangelhaft; immer Notwendigkeit die Friedrich-Ebert-Str. zu passieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserungen schaffen (allgemein)</li> <li>Fuß-/Radwegverbindung zwischen Bahnhof und Treidelweg schaffen ✗</li> </ul>
<p>Anbindung/ Erreichbarkeit Bahnhof</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Stärkung der Fuß- und Radwegverbindungen zum Krankenhaus: Brücke über Gleise</li> <li>+ Stärkung der Fuß- und Radwegverbindungen in Richtung Westend durch Verlängerung der Bahnstabsunterführung</li> </ul>
<p>Aufenthaltsqualität Bahnhof</p>	<p>Begrünung des Bahnhofsvorplatzes ✓</p>
<p>Entlastung Brandenburgisches Viertel und Vermeidung von Kfz-Verkehr zum Zoo</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Bahn-Haltepunkt (RB24) am Zoologischen Garten Eberswalde bei Bedarf und/oder an Wochenenden</li> <li>Wegeverbindung zwischen Zoologischer Garten und Brandenburgischem Viertel ausbauen/ ertüchtigen für Fuß- und Radverkehr</li> </ul>
<p>Lärm in der Eisenbahnstraße</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lärmreduzierung durch Fassadenbegrünung ✓</li> <li>Geschwindigkeitsbegrenzung (Tempo-30-Zone)</li> <li>Umleitung auf Bergerstraße ✗</li> <li>Geschwindigkeitsüberwachung ✓</li> </ul>
<p>Wildwechselzone durch Eberswalde und über Oder-Havel-Kanal</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grünbrücke über Heegermühler Str. Höhe Drehnitzgraben</li> <li>Grünbrücke über Finowkanal</li> <li>neue Wildquerung der Britzer Straße</li> <li>Grünbrücke über Oder-Havel-Kanal bei Eisenbahnquerung</li> </ul>
<p>Ampelphasen generell, insbesondere auf B167 Rot-schaltungen begünstigen Verkehrslärm durch Motorengeräusche (besonders Motorräder)</p>	<p>Verkehr über Ampelschaltungen verflüssigen; bei langen Rotphasen: Verkehrsschild: Bei rot bitte Motor abschalten! +</p>
<p>erhöhtes Verkehrsaufkommen Heegermühler Straße</p>	<p>Verkehrsfluss verbessern ✓</p>
<p>Optimierung ÖPNV</p>	<p>Optimierung des ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vision: Taktsteigerung (6-Minuten-Takt)</li> </ul>

Umwelt und Lärm	
Anmerkung	Vorschläge
	 • Eigener Buskorridor für Unabhängigkeit ggü. MIV
Drehnitzstraße: Luftverunreinigung, insbesondere bei Ost-Wind	
Breite Straße: Lufthygiene mangelhaft insbesondere zu Spitzenzeiten	
	Verbindungsstraße zwischen Georg-Friedrich-Hegel-Straße und Knoten Britzer Straße / Angermünder Straße (Nutzung stillgelegte Bahntrasse) 

Tabelle 2: Umwelt und Lärm

Legende:

-  Aussage wurde komplett berücksichtigt.
-  Aussage wurde teilweise berücksichtigt.
-  Aussage wurde nicht berücksichtigt.

Innovative Angebote	
Anmerkung	Vorschläge
allgemein das Angebot für Lastenräder entwickeln ✓	Ein Verleihsystem kann in BARshare integriert werden. ✓
generationsübergreifende Mobilitäts-Workshops ✓	
Sammeltransport für Patienten vom Gropius-Krankenhaus	✗
O-Bus Erweiterung	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ • im Ostend entlang Saarstraße und Ostender Höhen</li> <li>✓ • im Westend</li> <li>✓ • Taktverdichtungen im Brandenburgisches Viertel</li> </ul> kleinere O-Busse einrichten
verlässliche Fahrgastinformationssysteme stadtwweit	+
Barrierefreiheit im ÖPNV gewährleisten und mehr Platz Menschen mit Behinderungen in den Fahrzeugen vorsehen^^	✓
entwickeln eines Mobilitätspunktes mit angeschlossenem P&R-Parkplatz an den Ortseingängen von Eberswalde +	bauen des Parkplatzes, anbinden mit Bus, integrieren von Carsharing und Radabstellanlagen
Carsharing-Stationen errichten am Bahnhof, Parkhaus Kreisverwaltung, Wald Solar Heim ✓	
Mitfahrgelegenheiten (PAMPA) in Carsharing-Konzept integrieren ✓	PAMPA-App mit BARshare APP und Applikationen von weiteren Mobilitätsanbietern verknüpfen +

Tabelle 3: Innovative Angebote

Legende:

- ✓ Aussage wurde komplett berücksichtigt.
- + Aussage wurde teilweise berücksichtigt.
- ✗ Aussage wurde nicht berücksichtigt.

Versicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	
Anmerkung	Vorschläge
Sicherheit und Übersichtlichkeit an Baustellen (Beispiel: Baustelle Höhe Friedhöfe) ✓	eindeutige Ausschilderung der Wegeführung, bessere Kommunikation, Barrierefreiheit sicherstellen ✓
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrserziehung – Bewusstsein für andere Verkehrsarten und -teilnehmer schaffen</li> <li>• Schulen und Kindergärten</li> <li>• Fahrradfahrer ohne Licht bei Dunkelheit</li> <li>• Einhalten von verkehrlichen Vorschriften</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ • mehr Kommunikation, Kampagnen durchführen, Bewusstsein für Radverkehr schaffen insbesondere für kurze Strecken</li> <li>✓ • Verkehrserziehung – aber auch nicht nur für Kinder</li> <li>+ • mehr (Radar-)Kontrolle – Bewusstsein schaffen</li> </ul>
klimafreundliche Stadt schaffen – Konkurrenz Rad- und PKW-Verkehr – Radstreifen Heegermühler Straße fehlt +	
Radverkehr fördern (Beispiel: Holland)	+ • Radwege großzügiger gestalten ✓ • Dimensionierung für Lastenräder
<ul style="list-style-type: none"> <li>• bauliche Gegebenheiten (Beispiel: „ins Leere“ führende Radwege)</li> <li>• Fußgänger benötigen mehr Sicherheit</li> <li>✓ • Kantstraße: fehlende Fußwege</li> <li>✗ • Friedrich-Ebert-Straße: sichere Straßenquerungen (Höhe Bäcker Wiese), gefühlt ist die Straße zu breit, parkende Autos versperren Sicht auf Fußgänger</li> <li>✓ • Konfliktüberlagerung an Haltestellen und vor Schulen</li> <li>+ • fehlender Fußgängerquerung über die Breite Straße auf Abschnitt zwischen Angermünder Chaussee – Neue Straße</li> <li>✓ • Geh- und Radverbindung zwischen Brandenburgisches Viertel und Kopernikusring schaffen</li> <li>✓ • Brücke über Finowkanal auf Höhe Wolfswinkel für Radverkehr ausbauen</li> <li>✓ • Kreisverkehrsplatz Wildparkstraße sicherer gestalten</li> <li>• geringes Sicherheitsempfinden von Fußgängern und Radfahrern entlang Breite Straße auf dem Abschnitt zwischen Gertraudenstraße und Eichwerder Straße</li> <li>✓ • Radwegeführung an Knotenpunkten verbessern – rechtsabbiegende Kfz gefährden geradeausfahrende Radfahrer (Beispiel: Eisenbahnstraße, Knotenpunkt am ehem. ZOB)</li> <li>✓ • Rudolf-Breitscheid-Straße: Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ • Allgemein: Ändern der baulichen Situation</li> <li>• Verkehrsverlagerung durch Bau der Ortsumgehung</li> <li>+ • eigene Führung (z. B. Knotenpunkte Breite Straße mit Neue Straße und mit Dr.-Zinn-Weg) direkte Führung (z. B. Knotenpunkt Friedensbrücke)</li> <li>+ • Treidelweg – Finowkanal: für Radverkehr verbessern (entwickeln für beidseitige Nutzung) – Verbindung zum Krankenhaus schaffen</li> </ul>

Verssicherheit und gleichberechtigte Teilhabe	
Anmerkung	Vorschläge
geringes Sicherheitsempfinden bei Nutzung der Schutzstreifen	Rückbau entlang Heegermühler Straße ✗
Friedrich-Ebert-Straße	Einrichtung einer Einbahnstraße ab Eisenbahnstraße bis Paul-Wunderlich-Haus für Radfahrer in beiden Richtungen freigegeben ODER Einrichten einer Fußgängerzone +
Goethestraße / Pfeilstraße – Übersichtlichkeit fehlt – schlechte Sichtbeziehungen	„Schilderwald“ lichten ✓
Überweg am Lidl in Westend	Ampelschaltung anpassen ✗
Beitrag zum Wohlfühlen in Eberswalde	Beruhigung von Verkehrszonen ✓
Knotenpunkt Friedensbrücke: Kinder gefährdet	B167neu Ortsumgehung weiterführen
in Nutzergruppen denken, Beispiel: Senioren und Kinder	
Zukunftsthemen voranbringen	Elektromobilität für weniger Lärm und Umweltverschmutzung – Sharing für weniger Verkehr
Lieferverkehr gestalten	zum Beispiel Paketdienst mit Lastenfahrrädern +
bei richtungsgetrenten Fahrbahnen mit Mittelinsel geben Fußgängerampeln nicht koordiniert grün – zu lange Wartezeiten	Anpassung der Ampelschaltung ✓
mehr Sicherheit durch bessere Beleuchtung – nicht nur Straßenraum – auch Fußwege (Beispiel: Brandenburger Viertel, Heegermühler Straße)	Beleuchtung verbessern ✓
häufige Auffahrunfälle am Knotenpunkt Eisenbahnstraße/ Bahnhofsring	Demontage der festen Radarkontrollen ✗

Tabelle 4: Verkehrssicherheit und Gleichberechtigte Teilhabe

Legende:

- ✓ Aussage wurde komplett berücksichtigt.
- + Aussage wurde teilweise berücksichtigt.
- ✗ Aussage wurde nicht berücksichtigt.

Erreichbarkeit im Alltagsverkehr	
Anmerkung	Vorschläge
Weiterentwicklung öffentlicher Verkehr, O-Bus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angebot des ÖPNV an individuelle Nachfrage anpassen</li> <li>✓ • Neubaugebiet an ÖPNV anbinden</li> <li>✓ • bedarfsgerechte LSA-Steuerung: ÖPNV-Bevorrechtigung, Abschaltung in der Nacht</li> <li>✓ • O-Bus-Verbindung: Verbindung nach Finowfurt, bessere Anbindung ins Ostend, Verbindung durch Fritz-Weineck-Straße</li> <li>✗ • Brandenburgisches Viertel: höhere Taktung zu Tagesrandzeiten, Verbesserung der Verbindung zwischen den Stadtteilen mit O-Bus</li> <li>✓ • bessere ÖPNV-Anbindung Clara-Zetkin-Siedlung (höhere Taktung, Anbindung zu Tagesrandzeiten)</li> <li>✓ • Anschlussbeziehung SPNV – ÖPNV (auch abends)</li> <li>✚ • Anbindung verbessern für Friedhof Finow und Sportplatz in der Messingwerksiedlung</li> </ul>
stetigen Verkehrsfluss erreichen, Stop-and-go vermeiden	
vollständige Fertigstellung der Ortsumgehung ✓	
Park & Ride Parkplätze ✚	einrichten (vor allem im Norden) ✚
Sicherheit auf Parkplätzen für Fußgänger verbessern	
ausgelastete Parkplätze am Zoo führen zu Falschparken entlang der Rudolf-Breitscheid-Straße	neues Parkhaus, Bus-Shuttle einrichten ✚
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ • Radverbindung zwischen Brandenburgisches Viertel und Zoologischer Garten</li> <li>✓ • Radweg zwischen Am Wasserfall und Am Zainhammer</li> <li>✗ • durchgehende Führung und Beleuchtung des Treidelweges und entlang des Finowkanals</li> <li>✚ • bessere Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Krankenhaus für Fußgänger und Radfahrer</li> <li>✗ • Zugang zum Bahnhof vom Westen her für Fußgänger und Radfahrer ermöglichen (Tunnel)</li> </ul>	Allgemein: Ändern der baulichen Situation, Ausbau
unterbinden der Nutzung von Gehwegen durch Radfahrer auf Straßen mit schlechter Oberflächenqualität („Kopfsteinpflaster“) ✓	Beibehalten des Straßenpflasters mit ebenem Mittelstreifen wie in der Erich-Mühsam-Straße ✗

Tabelle 5: Erreichbarkeit im Alltagsverkehr

Legende:

-  Aussage wurde komplett berücksichtigt.
-  Aussage wurde teilweise berücksichtigt.
-  Aussage wurde nicht berücksichtigt.

## Rückmeldungen über Kontaktformular

20.11.2018

Die Friedrich Ebert Strasse sollte zu einer Fussgänger Zone gemacht werden bzw. Für Busse weiter hin frei bleiben, so wie im Brandenburgischen Viertel, die Potsdamer Alle. Wie sieht es mit denn Plänen aus " Friedrich Ebert Strasse Süd"? Dort sollte doch ein Wohnhaus mit Geschäften im Erdgeschoss entstehen?



Lg

### Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

27.02.2019

Sehr geehrtes Projektteam,

vielen Dank für Ihre Einladung, die ich mir vorgemerkt habe. Ich werde mich im Rahmen meiner Möglichkeiten darauf vorbereiten - und wünsche mir bzw. Ihnen, dass Sie mit den Teilnehmenden eine Grundprämisse vereinbaren: Nämlich ein neuerliches Anklagen Ihr, die bösen Autofahrer - Ihr, die bösen Fahrradfahrer von Anfang an zu vermeiden - es bringt uns nicht weiter und bringt Emotionen in die Diskussionen, die sachliche Lösungen behindern.

Aus Sicht der Planungsmoderation würde ich es für empfehlenswert halten, dies zu Beginn zu vereinbaren, um eine sachliche Diskussion möglich zu machen und sich nicht der Möglichkeit zu berauben, zu Visionen zu kommen.

Dazu wäre es m.E./ggf. wichtig, die Möglichkeiten (bisher) des Autoverkehrs als Individualverkehr und Grenzen dieser Verkehrsart in einem Statement vorab auszuloten.

Vielleicht hält mein Vorschlg Ihrer Überprüfung stand.

Davon verspreche ich mir, dass die Bereitschaft geweckt wird, an der Vielfalt infragekommender Möglichkeiten zu arbeiten, wobei daran gedacht werden muss, dass Eberswalde als Wohnstandort aufgrund des noch vorhandenen Wohnungsangebotes wachsen wird - weil die Wohnungssituation in der Hauptstadt und deren Randgebieten so desolat und kaum Entlastung in Sicht ist. Hier wäre dann der Komplex, Verkehrsentwicklung als Mitkompartiment der bisher noch nicht abgeschlossenen Stadtentwicklung von Eberswalde im Hinblick auf Wohnen, Leben - und - Arbeiten vor ORT, was ich für ganz wichtig halte, in den Focus zu rücken. Da hat Eberswalde wirklich noch Möglichkeiten, die herausgearbeitet werden müssen - die dann recht umweltfreundlich - in die Vermeidung von Verkehrsbedürfnissen - münden sollten.

Mit besten Grüßen und dem aufrichtigen Wunsch auf diesem Wege vermutlich auch die Stadt zu überzeugen, dass es nicht reicht, zu sagen, ist doch alles Klasse hier - das ist keine Stadtentwicklung!!!

Legende:

-  Aussage wurde komplett berücksichtigt.
-  Aussage wurde teilweise berücksichtigt.
-  Aussage wurde nicht berücksichtigt.

11.03.2019

Im Nachgang zur heutigen 2. Bürgerwerkstatt, möchte ich noch auf die von Fußgängern genutzten Ampeln aufmerksam machen. Diese sind so unterschiedlich, dass es zum Teil sehr verwirrend ist. Es gibt Ampeln, an denen muss man als Fußgänger eine Taste drücken, dann erscheint bei einigen Ampeln direkt über der gelben Taste ein kleines rotes Feld mit dem Hinweis: Signal kommt. Bei anderen Ampeln - auch mit dem entsprechenden Taster steht der Hinweis "Signal kommt" an der gegenüberliegenden Ampel.

Wieder andere Ampeln haben Behinderten-Tasten, zu erkennen an einem "Gehstock". Diese kann man nicht drücken, von der Form sind sie aber kaum zu unterscheiden von den "Drückampeln". Manche Ampeln schalten auch dann auf grün um, wenn der Knopf nicht gedrückt wird, andere wieder sind so programmiert, dass ohne drücken nichts passiert. Dann gibt es natürlich noch Ampeln, an denen es gar keinen Knopf gibt und solche, die für Behinderte akustische Signale geben.

Mitunter sind an der gleichen Kreuzung die Fußgängerampeln unterschiedlich. z. B. Dreieck Breite Straße/Tramper Chaussee/Freienwalder Straße oder die Kreuzung Friedensbrücke.



Fazit: Die Fußgängerampeln sollten vereinheitlicht werden.

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

13.03.2019

Eberswalde ist eine Autostadt. Daran wird die Verkehrsplanung kaum etwas ändern können. Der Autoverkehr lässt sich wohl nicht mehr um die Stadt herum führen und Maßnahmen, ihn zumindest etwas auszubremsen, sind politisch nicht durchsetzbar. Die Verkehrswende, anderswo seit Jahrzehnten Thema, ist hier in Ostdeutschland offenbar noch nicht angekommen.

Dennoch wären vielleicht einige Punkte auch hier zu verbessern, ohne gleich Massenproteste der Autofans hervor zu rufen:

1. Eine Umgestaltung des Bereichs an den Haltestellen Am Markt: Hier kreuzen sich FußgängerInnen, Ein- und Aussteigende der Busse, Radfahrende und der PKW- und LKW-Verkehr auf einer rund 10 meter breiten Asphaltpiste ohne irgendeine erkennbare Gliederung, die zudem noch extrem beliebt bei der Tuning- und Motorradszene für ungestörte Beschleunigungsrennen und Profilierungsfahrten genutzt wird. Die Überlagerung der Wege ruft doch zumindest nach einer Verkehrsberuhigung. Wenn sowas in EW auch sonst nicht durchsetzbar ist, hier vielleicht doch mal.



2. Überhaupt: wieso gibt es in Eberswalde keine verkehrsberuhigten Zonen in der Innenstadt? Z.B. Altstadt oder Villenviertel. Das schöne Kopfsteinpflaster ist schon eine gute Verkehrsberuhigung. Der nächste Schritt zu einer entsprechenden Ausschilderung wäre nur ein kleiner.



3. Umwidmung der Weinbergstraße als Radfahrstraße mit radfahrgerechter Teilpflasterung in Straßenmitte (norddeutsches System wie in der Schillerstraße oder CVO). Es fehlt in der westlichen Innenstadt eine sichere Nord-Süd-Verbindung für Radfahrende!



4. Farbige Oberfläche und/oder Markierungen bei Radwegen. Ich erlebe als Radfahrender fast täglich, dass Fußgänger unachtsam auf Radwegen stehen oder gehen. Mitunter ist besonderes älteren Eberswaldern überhaupt nicht bekannt, dass es sich hier um Radwege handelt.



5. Ich weiß; dies liegt nicht in der Befugnis der Stadt. Aber wünschenswert wäre es doch: gelegentliche Verkehrskontrollen auch des Autoverkehrs. An Tempolimits hält sich hier niemand und rote Ampeln werden ständig überfahren.



Die Punkte 5 – 99, die mir noch zum Thema Verkehr in Eberswalde einfallen, verkneife ich mir an dieser Stelle und spare sie mir für spätere Diskussionen auf ;)

Legende:

 Aussage wurde komplett berücksichtigt.

 Aussage wurde teilweise berücksichtigt.

 Aussage wurde nicht berücksichtigt.

13.03.2019

Öffentlicher Verkehr:



Obusse in Finow (Kleiner Stern - Richtung EW) sind nachmittags zum Schulschluss teilweise so voll, dass Schüler erst den nächsten Bus nehmen können. Obusse fahren manchmal früher los als eigentliche Abfahrtszeit.

Radverkehr:



Fahrradschutzstreifen (z.B. Heegermühler Str.) ist durch den Wegfall der zweiten Fahrspur eine Zumutung für Autofahrer! Besonders zu stärkeren Verkehrszeiten staut sich deshalb der Verkehr und man steht noch länger an in Ampelwalde. Hinzu kommt die Unsicherheit im Fahrverhalten bei so einer Situation, sowohl bei Auto- als auch bei Fahrradfahrern, die ich nach wie vor nur sehr selten auf diesem Streifen sehe.

Individualverkehr:



In Finow (Höhe ARAL) wird nun auch noch eine Autospur weggenommen! Wir haben doch nun mal nur diese eine lange Hauptstraße von West nach Ost! Fraglich ist auch, wie dort die Einsatzkräfte zügig durchkommen sollen (Gassenbildung fast nicht möglich) Auf dieser Höhe wäre doch genug Platz von der Fahrbahn weg gewesen für Rad und Füsse gewesen (Richtung roter u. blauer Ruinen).

Ruhender Verkehr:



Im Stadtzentrum (z.B. Fr.-Ebert-Str./Rathauspassage/Markt) gibt es viel zu wenig kostenlose Parkmöglichkeiten, so dass ich nur ungerne und selten Geschäfte dort aufsuche. Statt das Geld "bei uns" zu lassen, wandert es so an irgendwelche Online-Firmen.

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

13.03.2019



Zum Radwegeausbau: Es sollte von der Drehnitzstraße durch das Waldstück zum Brandenburgischen Viertel (Westendweg) ein befestigter und beleuchteter Radweg gebaut werden!

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

15.03.2019

sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Ausrichtung der 2. Bürgerwerkstatt, aus unserer Sicht eine sehr gelungene Veranstaltung.



An den Tischen haben wir ein paar Bitten/Hinweisen zu Mobilitätsfragen geäußert. So z.B. die Erneuerung der Gehwege in der Kantstraße (schwerpunktmäßig zwischen dem WHG KantQuartier und der Wilhelmstraße), der Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer an der Kreuzung Kupferhammerweg/Eisenbahnstraße, der Verbesserung des Treidelwegs als stadtteilverbindenden Radweg. Besonders im Bereich der Stadtschleuse und an der Brücke Britzer Str. besteht Handlungsbedarf. Eine beidseitige Wegführung in weiteren innerstädtischen Bereichen wäre wünschenswert.



Wir möchten auf diesem Weg noch ein paar Vorschläge zur Mobilitätsplanung Eberswalde 2030+ unterbreiten:

Neben der Entwicklung von Leitbildern und übergreifenden Aspekten der Mobilitätsplanung wäre es gut, wenn die Planungen (sofern Analysen Handlungsbedarf ergeben) u.a. zielgruppenkonkret dargestellt werden.



Eine Zielgruppe wären Schülerinnen und Schüler, die mit dem ÖPNV zu ihren Schulen fahren. Hier geht es z.B. um Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.



Für Eltern mit Kleinkindern wäre eine sichere Erreichbarkeit der Kitas wichtig (Qualität der Fußwege).



Für Berufstätige steht der Weg zum Arbeitsort im Vordergrund. Um mehr Umsteiger vom Auto auf die Bahn zu gewinnen, geht es um die weitere Verbesserung der Angebote z.B. nach Berlin in Spitzenzeiten.



Für ältere Bürger/innen sind barrierefreie Wege zu den Ärztehäusern, öffentlichen Ämtern und Institutionen wichtig.



Wir denken, dass mit der Darstellung von zielgruppenbezogenen Planungen die Akzeptanz/öffentliche Wahrnehmung eines Mobilitätsplanes steigt und sich jeder Bürger angesprochen fühlt. Wünschenswert ist auch, dass für konkrete Projekte der Realisierungszeitraum und die vorgesehenen Finanzierungsquellen (Haushalt der Stadt, Kreis- und Landesmittel, Fördermittel des Bundes, der EU ...) dargestellt werden.

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

17.03.2019



-Bezugnehmend auf die RBB-Abendschau vom 16.03.2019, Schildbürgerstreich in Wandlitz. Rad -und Fußgängerwege gleichberechtigt erst ab einer Breite von mindestens 2,50 Meter. Ist in Eberswalde zu überarbeiten. Besonders bei ausgewiesenen Radwegen in beide Richtungen.



- Heidelberg mit seinen engen Gassen ist drauf angewiesen, hat mich aber überzeugt, denn der Straßenverkehr fließt! Mittels Einbahnstraßen. Wäre für mich in Eberswalde auch lösbar. Eisenbahnstraße in Richtung Schwärze, Bergerstraße in Richtung Bahnhofsbrücke. Der O-Bus bekommt seine Extraspuren, auch im Gegenverkehr.



-ein Radfahrweg nach Britz, Zubringer Gewerbegebiet (ehemals KIM Lichterfelde) nach/Britz, Heegermühlerstraße, mit der Überlegung einen Teil der Vorkriegsstrecke zu nutzen, -Der Treidelweg wechselt an der Brücke Kupferhammer die Kanalbett-Seiten. Ein Fußgängerschutzweg wäre nützlich!



-Nutzung der O-Bus-Leitungen für eventuellen Güterverkehr mit alten/umfunktionierten O-Bussen. Auflagen CO<sup>2</sup>-Reduzierung, während der Be- und Endladung werden die Fahrzeuge vom Netz genommen, um den O-Bussen kein Hindernis zu sein, Wenn es dann noch Hybridfahrzeuge sind, ist deren Flexibilität enorm.



-Ampeln sind zum Regeln des Straßenverkehrs angeschafft/da. Aber was regeln sie, wenn kaum Verkehr vorhanden ist? von täglich 22:00 Uhr bis morgens 05:30 Uhr besteht auf Eberswalder Straßen keinerlei Reglungsbedarf! Die Jenigen, die dennoch einen Bedarf sehen, kennen sicher auch den Begriff: Nötigung.

- Wohnend im Brandenburgischen Viertel, im Bereich Innenhof der Prenzlauer Straße 40-52, Vorschlag: Richtungsänderung der Einbahnstraße, es entstünden mehr PKW-Stellplätze und die Zugänge zu den Eingängen sind für Rettungskräfte günstiger erreichbar, wenn durch Beschilderung Parken ausschließlich auf der Seite ohne Bordstein zu erfolgen hat.

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

31.03.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

leider habe ich es nicht geschafft an der letzten Veranstaltung teilzunehmen.

Gestern auf dem Sattelfest bin ich dann auf die Karte mit dem einsammeln der Vorschläge gestoßen.

Mobilität in Eberswalde ist für mich als Privatperson und auch als Unternehmer mit 60 Mitarbeitern ein sehr komplexes Thema.

Wir sind auch gerade dabei unsere betriebliche Mobilität und den betrieblichen Transport neu zu denken.

Ich würde mich gerne mit Ihnen dazu austauschen.

Legende:

-  Aussage wurde komplett berücksichtigt.
-  Aussage wurde teilweise berücksichtigt.
-  Aussage wurde nicht berücksichtigt.

03.04.2019

Hallo,

ich habe bisher nicht an den Beteiligungsmöglichkeiten teilnehmen können und würde gerne folgendes zum Thema "Wo drückt der Schuh" loswerden.



1. In der Friederich Ebert-Straße wird sehr oft das Tempolimit nicht eingehalten und es ist trotz 30-Zone schwierig die Straße zu überqueren. Können hier Speed-Bumps eingerichtet werden?

Auch in der Breite Straße wird oft das 30er Limit nicht eingehalten, obwohl dort die Grundschule ist.



2. Es fehlt an Möglichkeiten, das Fahrrad anzuschließen. In Eberswalde werden viele Fahrräder geklaut, also macht es Sinn, sie anzuschließen (und nicht nur angeschlossen abzustellen, weil sie sonst weg getragen werden können). Ich bin also ständig auf der Suche nach Stellen, an denen ich a) mein Fahrrad anschließen kann und b) es dabei nicht ungünstig im Weg rumsteht (z.B. auf Bürgersteigen).



3. Im Stadtzentrum wären ÜBERDACHTE Fahrradständer ein absolutes Highlight, weil man dann auch bei Regenwetter eher mit dem Rad einkaufen kann, weil es im Trockenen steht, und man nicht nach dem Einkauf auf ein nasses Rad steigen muss.



4. Als Radfahrer wünsche ich mir mehr Anerkennung und Rücksichtnahme von Autofahrer\*innen. Vielleicht kann man hier ein Kampagne machen oder sich überlegen, wie ein rücksichtsvolleres Miteinander auf den Eberswalder Straßen gestaltet werden kann?

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

28.04.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,



ich war beim letzten Treffen im Bürgerzentrum mit dabei, im Nachhinein ist mir eingefallen, dass man auch die Fahrdienste/Taxis in den Mobilitätsplan mit einbeziehen sollte, insbesondere um Engpässe zu überbrücken oder z.B. Mobilität bei schlechtem Wetter zu gewährleisten, natürlich sollte auch hier eine möglichst umweltfreundliche, d.h. CO2-sparende Fahrzeug-Flotte unterwegs sein.



Außerdem sollte die Vision einer Fußgängerzone (z.B. Ebertstr., Eisenbahnstraße zumindest auf Höhe der Post, Michaelisstr, Altstadt, Breite Str. im Bereich des Marktplatzes etc.) weiter verfolgt werden, im Gegenteil zu den Befürchtungen von Gewerbetreibenden haben sich solche Zonen für sie immer gelohnt, hierfür gibt es viele Beispiele. Und dadurch wird die Stadt deutlich lebenswerter.

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

11.05.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,



ich wohne in Lichterfelde und pendele täglich nach Berlin. Es könnte so einfach sein, der Bus fährt vor meiner Haustür (Steinfurter Allee), aber leider ist der Busverkehr überhaupt nicht auf den Zugverkehr abgestimmt. Ich habe unzumutbare Wartezeiten, ich sehe den Zug abfahren und kann dann auf den nächsten warten. Das geht bestimmt besser. Ist eine minimale Zeitverschiebung.

Also muss ich mit dem Auto nach Eberswalde. Ich stehe auf dem alten Busbahnhof Parkplatz. Seit einiger Zeit gibt es da kaum noch Parkplätze. Abends fährt der Bus die Steinfurter Allee entlang, ein und aussteigen ist aber erst in Bauernstube möglich.

Dann läuft man das ganze Stück zurück ca. 20min, obwohl der Bus da lang fährt. Ist echt Unfreundlich.

Deshalb meine Vorschläge:



1. Busverkehr an Abfahrzeiten Züge nach Berlin/ von Berlin anpassen.
2. Mehr Parkplätze (kostenlos) für die Pendler in Bahnhofsnähe
3. Haltestelle in Gegenrichtung

Steinfurter aller wieder aktivieren.

Ich hoffe, meine Vorschläge finden Berücksichtigung. Über eine persönliche Kontaktaufnahme freue ich mich.

Vielen Dank.

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

23.05.2019



Bedarfsgerechte Gestaltung der Busverbindung zur Clara-Zetkin-Siedlung Beibehaltung des Rufbusangebotes in den Abendstunden und Beginn Rufbusbereitstellung bereits ab 19:20, um die vorhandene Pause von 2 h zu beenden



Angebot Bus am Samstag und Sonntag zur Clara-Zetkin-Siedlung als Rufbus anbieten, da wenige Fahrgäste am Wochenende fahren. Mit Rufbus könnte das Angebot bedarfsgerechter gemacht werden. Keinesfalls Einstellung des Busverkehrs, da viele Ältere dort wohnen.



Bessere Werbung für das Rufbussystem, da viele es nicht kennen und dadurch auch nicht nutzen.



Klare Regelungen für Fahrradmitnahme im Bus schaffen, um Außenbereiche besser anzubinden.



Verbesserung Radverkehr im Stadtgebiet konsequente Öffnung der Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung (z.B. Altenhofer Straße/Großer Stern) Verbesserung des Radweges am Kranbauberg (insbesondere abwärts, da die Einfahrten mit Schlackesteine hohe Rutschgefahr haben, vor allem bei Nässe) Beibehaltung der gekennzeichneten Radspuren im Stadtgebiet und Ausbau, wo Errichtung eines separaten Weges nicht möglich ist.



Anbindung des Radweges Altenhofer Straße/ Lichterfelde an das vorhandene Radwegenetz (Finowkanal und B 167) insbesondere zur Schulwegssicherheit



Verbesserung des Belages am nördlichen Betriebsweg des Oder-Havel-Kanals zwischen Clara-Zetkin-Siedlung und Nordend sowie nach Finowfurt (nach Fertigstellung) für die Nutzung als Radweg und Schaffung von Anbindepunkten zum städtischen Radnetz



Ausbau der Radwegeverbindung in Finow (Bereich Bahntrasse) bis Finowfurt



Verlängerung der Stadtpromenade am südlichen Ufer Finowkanal mit direkter Anbindung des Hauptbahnhofs

Verbesserung Radverbindungen nach Ostend (z. B. Ausbau Schellengrundtrasse)

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

21.06.2019

Hallo,

Ich Studiere an der HNE Eberswalde und fahre viel mit dem Fahrrad. Die Verkehrssituation in der Innenstadt ist sehr belastend. Die Radwege sind nicht durchgängig und teilweise mit Hindernissen wie Masten oder Bushaltestellen versehen. Zu dem führt der Übergang auf die auf den Asphalt gezeichneten Radwege oder das Plötzliche wegfallen der Radweg oft zu gefährlichen Situationen. Die Lärm- und Abgasbelastung in der Stadt empfinde ich als sehr unangenehm. Zu dem nehmen die vielen Straßen wertvollen öffentlichen, auch der Erholung dienlichen, Raum ein. Ein großer Wunsch von mir ist es die Stadt verkehrsberuhigt zu sehen. Vorschläge dazu: den täglichen Verkehr größtenteils um bewohnte gebiete herum leiten. Park and Ride Flächen außerhalb des Stadtzentrums anbieten. Komplette Beruhigung der Erich-Mühsamm-Straße, evtl. Mit Ausnahme von ÖPNV, da von der eisenbahnstr. Alle Innenstadtbereiche optimal zu erreichen sind und auch die Umleitung des ÖPNV problemlos realisierbar ist, wie beim Stadtfest jährlich zu beobachten ist. Hierdurch würde der Erholungs- und Anziehungsfaktor der Innenstadt imens Ansteigen.



Legende:

-  Aussage wurde komplett berücksichtigt.
-  Aussage wurde teilweise berücksichtigt.
-  Aussage wurde nicht berücksichtigt.

21.06.2019

Rad- und Fußverkehr muss in der Verkehrsplanung insgesamt stärker priorisiert werden. Eberswalde ist eine Stadt für Autofahrer\*innen. Das merkt man in der Straßen- und Parking-Infrastruktur, der Ampeltaktung und dem Umgang miteinander. Hier ist eine Perspektivverschiebung notwendig. Denn CO2-neutraler als mit Rad oder Fuß geht wohl nicht. Die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur innerhalb Eberswaldes sowie die Anbindung an die umliegenden Ortschaften muss unbedingt verbessert werden.

Legende:

 Aussage wurde komplett berücksichtigt.

 Aussage wurde teilweise berücksichtigt.

 Aussage wurde nicht berücksichtigt.

22.06.2019

Hallo,

ich bin 34 Jahre alt und lebe seit 10 Jahren in Eberswalde.

Die kurzen Wege in der Stadt erledige ich am liebsten mit dem Fahrrad. Leider ist es echt schwer, mit dem Fahrrad durch Eberswalde zu fahren, weil es an Fahrradwegen fehlt und die Straßen oft nicht befahrbar sind, z.B. durch Kopfsteinpflaster. Zum Beispiel kann ich nicht von der Friedrich Ebert-Straße in die Puschkinstraße abbiegen. Dort lande ich dann plötzlich auf unbefahrtem Kopfsteinpflaster und muss deshalb auf den Bürgersteig ausweichen, was ich wiederum gar nicht darf. Das nervt total! Der Fahrradweg von der Schicklerstraße aus endet kurzerhand beim Einbiegen auf die Puschkinstraße und es ist mir auch nicht klar, ob er für Fahrradfahrer in beide Richtungen zu befahren ist. Besonders Ruhlaer Straße, Weinbergstraße etc. sind sehr schlecht zu befahren.



Der Fahrradschutzstreifen in der Bergerstraße endet einach an der Einbiegung zur Heergemühler Straße (kurz vorm Bahnhof) in der Kurve und da weiß ich dann auch nicht, wohin ich ausweichen soll: Auf die viel befahrene Straße (Tempolimit 50), wo auch viele LKW fahren, oder auf den Bürgersteig (wo ich nicht fahren darf). Solche Situationen sind gefährlich!



Ich erlebe es auch oft, dass Autofahrende den Schutzstreifen nicht freilassen, z.B. in der Breiten Straße, sondern ihn mitbefahren.

Ich wurde auch aus einem Auto heraus schon angebrüllt, als mich jemand überholt hat, ohne dass es eine konfliktreiche Situation vorher gegeben hatte (abends, breite, leere Straße, ich rechts am Rand, ganz normal, viel Platz zum Überholen) Ich habe oft das Gefühl, in Eberswalde ein Verkehrshindernis zu sein. Das nervt total! Auch ist es zum Beispiel unmöglich, wenn man von der Friedrich Ebert Straße kommt, am Karl Marx Platz links in die Rudolf Breitscheid Straße einzubiegen.



Überhaupt links abbiegen traue ich mich häufig gar nicht, auch nicht auf der Breiten Straße, weil da so viel Verkehr ist. Dann bleiben für eine sichere Überquerung nur die Fußgängerampeln, was dazu führt, dass ich Umwege fahre und mich halt wieder auf dem Fußgängerweg wieder finde, wo ich nicht fahren darf. Das nervt total!

In meiner Straße (Ammonstraße) gibt es ca 25 Autostellplätze und KEINEN EINZIGEN FAHRRADSTELLPLATZ! Das geht doch nicht! Mein Fahrrad steht dann auf dem Gehweg, angeschlossen an Straßenschilder (was ich nach Aussagen des Ordnungsamtes nicht darf!) Dort konkurriert es mit Mülltonnen, Autotüren, die geöffnet werden können sollten, Fußgängern und Kinderwägen. Das ist echt ein schlechtes Gefühl! Ich weiß nie, wohin mit dem Rad, ohne dass es jemandem im Weg rumsteht. Wenn ich es aber nicht anschließe, habe ich Angst, dass es geklaut wird (Fahrraddiebstahl in E ist echt hoch), oder dass jemand es umschmeißt oder so.





Ich verstehe die Ampelkennzeichnung der Fahrradampeln an der Kreuzung Breite-Straße Friedrich Ebert-Straße nicht. Ich habe mir echt Mühe gegeben, aber mit den Pfeilen ist für mich nicht ersichtlich, welche Ampel für mich wann gilt. Das geht gar nicht! Die Pfeile sind einfach nicht eindeutig ausgerichtet. An der Kreuzung Breite Straße-Eisenbahnstraße, ist für mich auch nicht ersichtlich, ob ich nach rechts abbiegen kann, oder bei Rot auch halten muss und wenn ja wo, denn da ist kein Stopp-Streifen irgendwo auf dem Radweg.

Also, das Prinzip ist, dass ich mir wirklich viel Mühe gebe, mich an die Verkehrsregeln zu halten und dass es in Eberswalde echt verdammt schwer ist! Das sollte nicht so sein!!!!!!



Für die Friedrich Ebert Straße wünsche ich mir Speed-Bumps, so dass die Leute da nicht so durchrasen können. Teilweise beschleunigen die Leute sogar kurz vorm Marktplatz, wo so viele Leute die Straße überqueren! Das finde ich echt gefährlich. Oder eine Beschränkung auf Tempolimit 20 oder so, aber da muss echt was passieren.



Ich wünsche mir überdachte Fahrradständer überall in der Stadt.

Ich wünsche mir, dass Fahrradfahren in Eberswalde belohnt wird: Es ist CO2-frei, macht keinen Schmutz und keinen Lärm und stärkt die Gesundheit (Herz-Kreislauf) und schont damit die Krankenkassen- besser geht es doch nicht.

Ich wünsche mir mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr von allen Beteiligten.



Ich wünsche mir ein gutes Radfahrssystem aus Radwegen, die in Ordnung sind und nicht kaputt und die nicht plötzlich unerwartet irgendwo enden. Ich wünsche mir, dass man Kinder in der Stadt einfach mit dem Fahrrad los schicken kann und sie damit sicher sind.



Ich wünsche mir ausleihbare E-Lastenräder, ohne ein Anmeldesystem, sondern einfach verfügbar am Besten am Marktplatz. Am Besten für umsonst für Menschen, die z.B. ein ÖPNV-Abo haben, oder für Menschen mit geringem Einkommen.



Ich wünsche mir, dass ich mir unkompliziert ein E-Auto/Transporter in der Stadt ausleihen kann, wenn ich wirklich mal was großes transportieren muss. (Das auch für Geld)



Ich wünsche mir, dass Eberswalde endlich in einer mobilen Zukunft ankommt.

Ich wünsche mir, dass der Autoverkehr auf der Eisenbahnstraße reduziert wird. Der ist so laut, dass es keine Freude macht, meinen Balkon in der Ammonstraße zu nutzen! (außer am Sonntag morgen, da ist es schön ruhig)

Ich möchte, dass es in der Stadt einfach ist, ohne Auto zu leben. Auch für Familien

#### Legende:

-  Aussage wurde komplett berücksichtigt.
-  Aussage wurde teilweise berücksichtigt.
-  Aussage wurde nicht berücksichtigt.

22.06.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

folgende Vorschläge und Forderungen möchte ich (Mitte 20, vor wenigen Jahren hergezogen) gerne einbringen:

Öffentlicher Verkehr:



Ich wünsche mir in Nebenzeiten eine sinnvollere Taktung der O-Busse, also nicht zwei innerhalb von 15min und dann wieder eine Stunde nichts. Außerdem mehr Busse nachts und am Wochenende, sodass man auch z.B. nach einer langen Reise mit Gepäck nicht zu Fuß gehen (Taxi kann ich mir nicht leisten) muss.

Radverkehr:



Bitte kaputte Radwege flicken. Bitte bei der scheinbaren Einschränkung vom Autoverkehr zugunsten des Radverkehrs besser kommunizieren, wieso das sinnvoll ist (Vision) und ob ggf. rational gar keine Einschränkung vorliegt (Beispiel Wegfall 2. Spur Eisenbahnstraße). Solche Baumaßnahmen lassen regelmäßig die Emotionen hochkochen.

Motorisierter Individualverkehr:

Bitte sorgen Sie für mehr Polizeikontrollen, die über-laute Motorräder aus dem Verkehr ziehen. Man kann weder in Ruhe arbeiten noch sich unterhalten, wenn die unterwegs sind, fast unabhängig von ihrer Geschwindigkeit.

Eberswalde muss aktuell faktisch noch eine Autostadt sein/bleiben. Wenn ich mit dem Bus nicht dort hin komme, wo ich hin will bzw. nur tagsüber unter der Woche, dann braucht man weiterhin ein Auto. Bitte lösen Sie ZUERST das ÖPNV-Problem und schränken Sie ERST DANN den Autoverkehr ein. Zusätzlich muss man manchmal etwas transportieren, was nicht mit dem (Lasten-)Rad geht, hierzu möchte ich weiterhin zu meiner Wohnung etc. fahren dürfen (beziehe mich auf Vorschläge zur autofreien Innenstadt).

Ruhender Verkehr:



Ich erkenne das Bedürfnis der Innenstädter, die alles vor der Tür haben, nach Ruhe an. Gleichzeitig brauchen meines Wissens die Einzelhändler in Eberswalde die Kunden aus den umliegenden Dörfern. Wenn Sie diese aussperren durch unzureichende Parkplätze oder autofreie Innenstadt werden sie woanders einkaufen. Könnte man nicht am Rande von Eberswalde an den Einfallstraßen Parkplätze machen, von und zu denen verlässlich(!) Busse in die Innenstadt fahren?

Viele Grüße und besten Dank!

Legende:

-  Aussage wurde komplett berücksichtigt.
-  Aussage wurde teilweise berücksichtigt.
-  Aussage wurde nicht berücksichtigt.

22.06.2019

## Greenpeace Eberswalde Position zum Verkehrsplan 2030

Vom Verkehrsplan 2030 erwarte ich, dass er mich als Menschen in den Mittelpunkt stellt und dadurch die Lebensqualität in der Stadt verbessert, meine Gesundheit und das Klima schützt und den negativen Einfluss auf die Umwelt möglichst gering hält.

### 1. Öffentlicher Verkehr

Grundsätzlich finde ich die O-Bus Lösung in Eberswalde positiv. In Verbindung mit dem Ausbau Erneuerbarer Energien ist das eine klimafreundliche Lösung. Im Stadtzentrum ist man gut vernetzt und die Taktung ist ok, könnte aber auch zu Abends- und Nachtzeiten verbessert werden. Die klimafreundliche Anbindung an die Ortsteile, Kommunen und Ortschaften außerhalb ist verbesserungswürdig. Damit diese Menschen nicht so von ihrem Auto abhängig sind, muss eine gute Lösung gefunden werden. Gut wäre es auch, wenn man in den Bussen leichter Fahrräder mitnehmen könnte. Ich unterstütze außerdem die Idee eines Bürgertickets oder die Einführung von Vergünstigungen für Ehrenamtler\*innen und ökonomisch Benachteiligte (oder eine andere Art Solidarsystem).



### 2. Rad- und Fußverkehr

Rad- und Fußverkehr muss in der Verkehrsplanung insgesamt stärker priorisiert werden. Eberswalde ist eine Stadt für Autofahrer\*innen. Das merkt man in der Straßen- und Parking-Infrastruktur, der Ampeltaktung und dem Umgang miteinander. Hier ist eine Perspektivverschiebung notwendig. Denn CO<sub>2</sub>-neutraler als mit Rad oder Fuß geht wohl nicht. Die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur innerhalb Eberswaldes sowie die Anbindung an die umliegenden Ortschaften muss unbedingt verbessert werden.



### 3. Motorisierter Individualverkehr

Autoverkehr kann nicht die Zukunft der Stadtmobilität 2030 sein. Auch nicht wenn er elektrifiziert ist. Für 2030 fordere ich eine autofreie Innenstadt. Dafür müssen Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV und Fahrradverkehr ausgebaut werden. Der motorisierte Verkehr ist insbesondere auf der Eisenbahnstr. ein Emissions- und Immissionsproblem für dortige Anwohner\*innen. Langfristig möchte ich hier eine Sperrung für den motorisierten Verkehr vorschlagen (nur noch ÖPNV und Lieferverkehr frei). Dadurch würde das Wohnen dort wieder lebenswerter und die ehemalige Flanierstraße könnte sich auch wieder entwickeln. Kurzfristig schlage ich vor hier Tempo 30 einzuführen und zumindest die LKWs und Motorradfahrer von der Eisenbahnstraße wegzuleiten. Ein einfaches Mittel könnte auch die verstärkte Geschwindigkeitskontrolle auf der Strecke sein. Außerdem höre ich oft, dass auch die aggressive Autofahrart der Eberswalder\*innen für viele ein Problem darstellt. Hier scheinen mir Informationskampagnen angebracht.



### 4. Ruhender Verkehr



Die Strategie der "Parkraum Verknappung" als Anreiz auf andere Verkehrsmittel als das Auto umzusteigen sollte weiter ausgebaut werden. Flächen sollten für anderweitige Nutzung (z.B. Grünflächen, Sitzplätze für Cafés, o.ä.) umgewidmet werden. Mehr und sicherere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind notwendig.

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

22.06.2019

Zu allererst, vielen dank für das Angebot. Im folgenden gehe ich auf einige Punkte ein an denen ich Verbesserungsbedarf sehe. Ich möchte aber auch darauf hinweisen, dass viele wirklich gut funktionieren.



Ich komme regelmäßig aus Berlin und habe nur selten eine passende Verbindung ins Ostende. Oft fährt der Bus wenige Minuten vor Ankunft des Zuges. Zu bestimmten Zeiten passt es, jedoch die Busfahrer fahren nicht pünktlich, sondern gerne auch mal ein oder zwei Minuten früher. Insbesondere zu später Stunde habe ich öfter die Erfahrung gemacht, dass Busse zu früh abfahren.



Ein weiterer Punkt ist das Einpflegen aller Busse in die Informationssystem der DB. Die Busse Nord und Ostende lassen sich für Verbindungen finden, der Bus nach Südde wird jedoch nicht mit erfasst. Vielleicht ist das etwas wo einfach nachgebessert werden kann.



Für die spät in Eberswalde ankommenden Züge wünsche ich mir die Option eines Anrufsammeltaxis, da ich ein wertvolles Fahrrad insbesondere zu später Stunde nicht am Bahnhof stehen lassen möchte und sonst über 40 Minuten Fußweg nach Hause habe. Hier gibt es Sicherheitstechnisch in Bezug auf das Abstellen von Fahrrädern noch Nachholbedarf.



Was ich mir weiterhin wünsche, ist dass Busse zuverlässig kommen (auch wenn manchmal zu früh). Hier habe ich auch viele gute Erfahrungen gesammelt.



Des Weiteren möchte ich auf die Möglichkeit einer Verkehrsberuhigung in der Friedrich-Ebert-Straße aufmerksam machen. Hier könnte eine Familienfreundliche Einkaufsstraße entstehen mit Cafes und einem auf der anderen Straßenseite liegenden kleinen Park. Schon jetzt halten sich dort viele Menschen auf, insbesondere seit dem dort eine Eisdile geöffnet hat. Besonders gut kombinieren ließe sich dies mit Kulturellem Programm z.B aus dem Amadeus Antonio Haus

Gelungen finde ich in diesem Punkt bereits die neue Verkehrsführung an der Kreuzung am Rathaus, welche die Straße schon jetzt entlastet. Denkbar ist auch die Straße ausschließlich für den ÖPNV offen zu lassen.

Vielen Dank, ich hoffe meine Anregungen stoßen auf fruchtbaren Boden.

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

24.06.2019

1.



Die Radwegführung auf der Rudolf-Breitscheid-Str., ab Grabowstr. Richtung Zoo, ist nicht mit neuen Fahrradwegkonzepten vereinbar, da hier oft kein Platz für Fußgänger und Fahrräder gleichzeitig auf dem Bürgersteig ist. Fahrradfahrer häufig auf dem Gehweg hinter den parkenden Autos nicht wahrgenommen und ankommenden Kreuzungen geschnitten. Außerdem ist die Umleitung des Radweges vom Gehweg auf die Straße an der Kreuzung Grabow/ Rudolf-Breitscheid- Straße sehr gefährlich. Dort konnten schon mehrfach Beinaheunfälle beobachtet werden.

Die Radwegführung sollte wie auf dem vorderen Teil der Rudolf- Breitscheid-Str. gestaltet sein!

2.



Außerdem wären Fahrradabstellbügel auf der kleinen Grünfläche hinter der Bank in der Mertensstraße/ R.-Breitscheid-Str. sehr wünschenswert, um die Fahrräder nicht an Verkehrschildern oder Bäumen anschließen zu müssen.

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

26.06.2019

Ich vertrete die Position von Greenpeace Eberswalde zum Verkehrsplan 2030 und teile aus Zeitgründen deren Position mit einigen Ergänzungen meinerseits nun mit Ihnen:

Vom Verkehrsplan 2030 erwarte ich, dass er mich als Menschen in den Mittelpunkt stellt und dadurch die Lebensqualität in der Stadt verbessert, meine Gesundheit und das Klima schützt und den negativen Einfluss auf die Umwelt möglichst gering hält.

### 1. Öffentlicher Verkehr

Grundsätzlich finde ich die O-Bus Lösung in Eberswalde positiv. In Verbindung mit dem Ausbau Erneuerbarer Energien ist das eine klimafreundliche Lösung. Im Stadtzentrum ist man gut vernetzt und die Taktung ist ok, könnte aber auch zu Abends- und Nachtzeiten verbessert werden. Die klimafreundliche Anbindung an die Ortsteile, Kommunen und Ortschaften außerhalb des Stadtkernbereichs ist verbesserungswürdig. Damit diese Menschen nicht so von ihrem Auto abhängig sind, muss eine gute Lösung gefunden werden. Gut wäre es auch, wenn man in den Bussen leichter Fahrräder mitnehmen könnte. Ich unterstütze außerdem die Idee eines Bürgertickets oder die Einführung von Vergünstigungen für Ehrenamtler\*Innen und ökonomisch Benachteiligte (oder eine andere Art Solidarsystem). Generell sollte ein Anreizsystem für öffentliche Verkehrsmittel geschaffen werden und somit die Nutzung so kostengünstig wie möglich gestaltet werden.



### 2. Rad- und Fußverkehr

Rad- und Fußverkehr muss in der Verkehrsplanung insgesamt stärker priorisiert werden. Eberswalde ist derzeit leider eine Stadt für Autofahrer\*innen. Das merkt man in der Straßen- und Parking-Infrastruktur, der Ampeltaktung und dem Umgang miteinander. Hier ist eine Perspektivverschiebung notwendig. Denn CO2-neutraler als mit Rad oder Fuß geht wohl nicht. Die Fahrradinfrastruktur innerhalb Eberswaldes sowie die Anbindung an die umliegenden Ortschaften muss unbedingt verbessert werden.

### 3. Motorisierter Individualverkehr

Autoverkehr kann nicht die Zukunft der Stadtmobilität 2030 sein. Auch nicht wenn er elektrifiziert ist.

Für 2030 fordere ich eine autofreie Innenstadt. Dafür müssen Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV und Fahrradverkehr ausgebaut werden. Der motorisierte Verkehr ist insbesondere auf der Eisenbahnstr. ein Emissions- und Immissionsproblem für dortige Anwohner\*innen. Langfristig möchte ich hier eine Sperrung für den motorisierten Verkehr vorschlagen (nur noch ÖPNV und Lieferverkehr frei). Dadurch würde das Wohnen dort wieder lebenswerter und die ehemalige Flanierstraße könnte sich auch wieder entwickeln. Kurzfristig schlage ich vor hier Tempo 30 einzuführen und zumindest die LKWs und Motorradfahrer von der Eisenbahnstraße wegzuleiten. Ein einfaches Mittel könnte auch die verstärkte Geschwindigkeitskontrolle auf der Strecke sein.

Außerdem höre ich oft, dass auch die aggressive Autofahrart der Eberswalder\*innen für viele ein Problem darstellt. Hier scheinen mir Informationskampagnen angebracht.

#### 4. Ruhender Verkehr

Die Strategie der "Parkraum Verknappung" als Anreiz auf andere Verkehrsmittel als das Auto umzusteigen sollte weiter ausgebaut werden. Flächen sollten für anderweitige Nutzung (z.B.

Grünflächen, Sitzplätze für Cafés, o.ä.) umgewidmet werden. Mehr und sicherere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind notwendig

#### Legende:

-  Aussage wurde komplett berücksichtigt.
-  Aussage wurde teilweise berücksichtigt.
-  Aussage wurde nicht berücksichtigt.

28.06.2019

Guten Tag,

Radverkehr:



Es wäre schön, wenn in der neuen Pfeilstraße die Bordsteine an den Zugängen zum Park am Weidendamm (Höhe Gerichtstraße und Schillerstraße) abgesenkt würden. Auch das Parken an diesen Stellen sollte nicht gestattet sein. Wer den Park täglich in diese Richtung mit dem Fahrrad durchquert hat im Moment keinen adäquaten Zugang.

Ampelschaltungen:

Folgender Hinweis bezieht sich auf die Ampeln Eisenbahnstr./Breite Str. an der Friedensbrücke, Eisenbahnstr./Puschkinstr. und Eisenbahnstr./Wilhelmstr.:



Als Fußgänger bekommt man an allen Ampeln erst grün, nachdem man auf den gelben Taster gedrückt hat, obwohl die richtungsgleichen Fahrzeugampeln ihr grün bekommen. Bei Eiseskälte, in praller Sonne, bei Starkregen steht man wie ein blöder und wartet, obwohl man theoretisch gerade dran wäre. Das halte ich vor allem in den geschäftigen Stunden zwischen 8 und 18 Uhr für sehr ungünstig, wenn man mit Kindern die Straßen überqueren möchte. Obwohl ich auch um 23 Uhr ungern allein im Dunkeln an diesen Ampeln stehe und auf mein gefordertes Grün warte. Hinzu kommt nämlich, dass es nicht ausreicht, genau vor der eigentlichen Grünphase zu drücken, man muss einen gewissen Vorlauf haben, sonst wartet man einen kompletten Ampelzyklus auf sein Recht. Der dauert an der Friedensbrücke auch durchaus.

Es würde den Verkehr in keinsten Weise bremsen, wenn die Fußgängerampeln in jeder Phase grün würden.

Es verlangt nur aufmerksames Abbiegen und das sollte sowieso vorausgesetzt sein. Der Status quo ist für mich eine klare Bevorzugung der Kraftfahrzeugführerschaft im Straßenverkehr, Hauptsache sie haben immer freie Fahrt und werden beim Abbiegen nicht von Fußgängern oder ihren Ampeln aufgehalten. Ich halte nichts von den Tastern oder hätte gern erläutert, worin ihr Vorteil liegt und warum man die Fußgänger ständig warten lässt.

Mit freundlichen Grüßen,

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

29.06.2019

#### Hinweise für den motorisierten Verkehr

 Der Verkehr in der Innenstadt sollte systematisch verlangsamt, verringert bzw. verbannt werden. Die Innenstadtstraße Friedrich-Ebert-Straße sollte ab der Hochschule eine Fußgängerzone werden. Somit hat die Innenstadt viel mehr Attraktivität für öffentliches Leben. Die Befahrbarkeit der Friedrich-Ebert-Straße ist zum Großteil gar nicht nötig, da die Befahrung durch die Eisenbahnstraße gewährleistet wird.

 Es ist immer wieder auffällig wie ungünstig die Ampelphasen auf der Eisenbahnstraße bzw. der Hegermühlerstraße sind. Ständiges Anfahren und Bremsen schädigt nicht nur die Nerven der Autofahrer, sondern ist unnötig klimaschädigend.

 Weiterhin ein Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit in der Rudolf-Breitscheid-Straße. Hier sollte wie auch in den anderen Nebenstraßen eine 30 Zone eingerichtet werden. Es handelt sich um ein Wohngebiet mit reger Begängnis. Besonders Nähe Karl-Marx-Platz wo sich das Ärztezentrum befinden sich viele Fußgänger.

 Hinweise zum Fußgänger

In ganz Eberswalde fehlen Fußgängerüberwege.

Beispielsweise in der Friedrich-Ebert-Straße. Fußgänger sollten in der Innenstadt viel mehr Priorität bekommen.

#### Hinweise für Radfahrer

 Bei Neubau von Straßen und Wegen sollte Radfahrwege IMMER mit eingeplant werden (gerade an stark von Autos befahrenen Straßen). Die Abgrenzung des Radweges bzw. der ungewöhnlich PKW-Fahstreifen auf der Heegermühler Str. ist sowohl für Kraftfahrzeuge als auch für Radfahrer keine ideale Lösung.

#### Legende:

 Aussage wurde komplett berücksichtigt.

 Aussage wurde teilweise berücksichtigt.

 Aussage wurde nicht berücksichtigt.

30.06.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Eifel hat sich eine Initiative gebildet, die "Silent Riders" heißt und in der es um den durch Motorräder verursachten Lärm geht, Es sollen sich Kommunen vernetzen, deren Anwohner ebenfalls unter diesem Lärm leiden (da ist Eberswalde und gerade auch die Orte in der Umgebung auf jeden Fall auch betroffen).

Es geht um eine bundesweite Initiative. Ziel ist u.a. die Lärmminimierung, auch strengere Lärmgrenzwerte und Prüfung der einzelnen Fahrzeugtypen daraufhin schon bei der Zulassung.



Es wäre schön, wenn Sie diese Info an die in der Stadt/im Landkreis zuständigen MitarbeiterInnen weiterleiten könnten, so dass sich Eberswalde bzw. der Landkreis möglichst auch daran beteiligen.

Vielen Dank,

mit freundlichen Grüßen

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

30.06.2019

Hallo, ich bin Teresa und möchte bezüglich "Mobil in Eberswalde" auch meine Geschichte teilen.



Ich bin in der Regel in Eberswalde mit dem Fahrrad unterwegs, beziehe mich also auf das Themenfeld Radverkehr. Dabei gibt es zwei Situationen, in denen ich immer wieder von Autofahrer\*innen aufgrund meines angeblichen "Fehlverhaltens" angehupt, angeschrien oder zur Seite gedrängt werde. Die erste Situation, die außer mir auch viele weitere Radfahrer\*innen bereits erlebt haben, ist wenn man in einer für Radfahrer\*innen in beide Richtungen offenen Einbahnstraße "gegen" die Richtung fährt. Viele Autofahrer\*innen scheinen das kleine Schild zu übersehen, dass es Radfahrer\*innen erlaubt, in beiden Richtungen zu fahren. Hier werde ich regelmäßig durch stures Geradeausfahren eines\*r Autofahrer\*in zur Seite gedrängt oder verbal angegriffen, beispielsweise in der Karl-Liebknecht-Straße oder in der Erich-Mühsam-Straße.



Die zweite Situation ist an Ampeln mit separater Fahrradampel. Einige Ampeln sind so geschaltet, dass die Fußgänger\*innen bereits rot haben, Auto- und Fahrradfahrer\*innen aber noch grün. Oft, wenn ich dann über die Kreuzung fahre, wird das von entgegenkommenden Linksabbieger\*innen als Fehlverhalten interpretiert, da sie sich an der Fußgänger\*innenampel orientieren, die in dem Fall für mich als Radfahlerin aber nicht gilt. Hier wurde mir einmal auf der Kreuzung Breite Straße/ Eisenbahnstraße durch einen Linksabbieger der Weg so abgeschnitten, dass ich vom Fahrrad springen musste. Mitten auf der Kreuzung. Der Autofahrer gestikulierte wild zur Fußgänger\*innenampel und schrie: "Es ist rot!". Als ich auf die Radfahrer\*innenampel verwies, meinte er "Die kann ich doch nicht sehen".



Ähnliche Situationen erlebte ich auch schon an der Ecke Eisenbahnstraße/ Bahnhofsring.



Die beschriebenen Situationen sind keine Einzelfälle, in Gesprächen haben mir viele Bekannte ähnliche Erlebnisse berichtet. Ich habe leider auch nicht die Lösung parat, möchte aber anregen, die beschriebenen Situationen mitzudenken im Mobilitätsplan 2030+. Denkbar wären auch Aktionstage, an denen Auto- und Radfahrer\*innen für den gemeinsamen Verkehr sensibilisiert werden.

Inspirierende Diskussionen wünscht

Teresa

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

01.07.2019

Hallo,

ich habe einen Hinweis bzw. Anmerkungen zum Thema Fahrrad.



1. in der Schicklerstraße/ Weinbergstraße ist das Rad fahren leider sehr unangenehm aufgrund der alten Straßen, dadurch weichen viele Radfahrer\*innen auf die Fußwege aus, welche aber einfach zu klein sind um das sichere Vorankommen von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen gewährleisten zu können. Einen Ausbau/ Umbau der Fußwege in Rad/Fußwege wäre daher wünschenswert.



2. Mir ist nun schon häufig passiert das ich von Autofahrer\*innen beim überqueren der Ampel am Bahnhofsring/Eisenbahnstraße angehupt wurde da sie wohl dachten ich hätte Rot haben müssen obwohl die Fahrradampel dort länger auf Grün steht als die Ampel der Fußgänger\*innen. Ein Hinweisschild oder ähnliches was den/die Radfahrer\*in dort schützt wäre schön.



3. Ein spezieller Radstreifen im Park oder Hinweise das Radfahrer mehr Rücksicht auf Fußgänger nehmen sollen. Teilweise wird dort ziemlich durch gerast was für Kinder und Hunde sehr gefährlich werden kann.



Des weiteren wäre es schön wenn Hunde wie auch in Berlin kostenlos mit den Busen fahren dürften, damit man auch bei sehr warmen Wetter mit dem Tier von A nach B kommt.

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

03.07.2019

Ich erwarte vom Verkehrsplan 2030, dass er mich als Menschen in den Mittelpunkt stellt ! Meine Lebensqualität in der Stadt, meine Gesundheit, die Natur und das Klima sind wichtiger als die Bequemlichkeit des individuellen Personennahverkehrs!

1. Öffentlicher Verkehr Grundsätzlich finde ich die O-Bus Lösung in Eberswalde positiv. In Verbindung mit dem Ausbau Erneuerbarer Energien ist das eine klimafreundliche Lösung. Die klimafreundliche Anbindung an die Ortsteile, Kommunen und Ortschaften außerhalb ist verbesserungswürdig. Gut wäre es auch, wenn man in den Bussen leichter Fahrräder mitnehmen könnte. Ich unterstütze außerdem die Idee eines Bürgertickets oder die Einführung von Vergünstigungen für Ehrenamtler\*Innen und ökonomisch Benachteiligte (oder eine andere Art Solidarsystem).

2. Rad- und Fußverkehr Rad- und Fußverkehr muss in der Verkehrsplanung insgesamt stärker priorisiert werden. Eberswalde ist eine Stadt für Autofahrer\*innen. Es gibt zu viele Parkplätze und zu wenige oder unsichere Radwege. Die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur innerhalb Eberswaldes sowie die Anbindung an die umliegenden Ortschaften muss unbedingt verbessert werden.

3. Langfristig gesehen wäre eine Autofreie Altstadt (Altstadt Carré und Friedrich-Ebersstraße) sehr wünschenswert. Durch das Überflüssigwerden von Parkplätzen und breiten Straßen könnte das Stadtklima durch Bäume, Beete und grüne Sitzgelgenheiten enorm verbessert werden. Bis diese möglich wird, wäre schon ein Autofreies Wochenende ein erster Schritt. Auf der Eisenbahnstraße schlage ich vor Tempo 30 einzuführen und zumindest die LKWs und Motorradfahrer von der Eisenbahnstraße wegzuleiten. Außerdem höre ich oft, dass auch die aggressive Autofahrt der Eberswalder\*innen für viele ein Problem darstellt. Hier scheinen mir Informationskampagnen angebracht.

4. Ruhender Verkehr: Die Strategie der "Parkraum Verknappung" als Anreiz auf andere Verkehrsmittel als das Auto umzusteigen sollte weiter ausgebaut werden. Flächen sollten für anderweitige Nutzung (z.B. Grünflächen, Sitzplätze für Cafés, o.ä.) umgewidmet werden. Mehr und sicherere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind notwendig.

Legende:

 Aussage wurde komplett berücksichtigt.

 Aussage wurde teilweise berücksichtigt.

 Aussage wurde nicht berücksichtigt.

05.07.2019

Vielen Dank schon mal vorab, dass es diese Möglichkeit gibt - das ist großartig!

Zum Thema öffentlicher Verkehr:

Mir ist des öfteren aufgefallen, dass ich besonders früh oder spät nicht mehr mit dem Bus vom BV zum Bahnhof oder andersherum kommen kann - das ist schade! Ansonsten nutze ich den ÖPNV nicht so viel.

Zum Thema Fahrrad:

Auf der Eisenbahnstraße wenn man stadteinwärts fährt ist es sehr ungünstig, dass kurz vor dem Lidl der Schutzstreifen für die RadfahrerInnen aufhört und man eigentlich den Fußweg benutzen müsste, auf dem viel los ist an Fußgängern und der auch oft komplett zugeparkt ist. Zumal es dort bergab geht und man als RadlerIn extrem ausgebremst wird. Ich fände es sinnvoll wenn dort der Schutzstreifen weitergeführt wird oder als Alternativlösung die Parkplätze entfernt werden und der Radweg neben dem Fußweg weitergeht und dann regelmäßig Strafzettel an parkende Autos verteilt werden.



Ein Ärgernis ist für mich außerdem immer wieder die Ampelschaltung zwischen Bahnhof und Marktplatz bei der man als RadlerIn echt blöd aus der Wäsche schaut wenn man nicht extrem schnell fährt.



Die Bordsteine im Bereich der Ruhlaer Straße könnten außerdem besser abgesenkt sein für Fahrräder.



Am Bahnhof wünsche ich mir eine Möglichkeit mein Fahrrad diebstahlsicher abstellen zu können.



Ein Leihradsystem wäre v.a. für Besucher der Stadt, wünschenswert :-)



Generell denke ich, dass Radverkehr die Zukunftsmobilität schlechthin ist, der mehr Aufmerksamkeit zu widmen ist. Es sollten Anreize geschaffen werden, mehr Rad zu fahren.



Fußgänger:

In der Friedrich-Ebert-Straße ist es immer wieder schwierig zu den Stoßzeiten die Straße zu überqueren. Ein erster guter Ansatz ist der Zebrastreifen. wie wäre es da mit einem zweiten ein Stück weiter zum Markt hin.



Oder einfach direkt die Straße zur "Spielstraße" oder etwas ähnlichem machen, sodass es sich für die Autofahrer auf Grund der Geschwindigkeitsbegrenzung gar nicht mehr lohnt dort entlang zu fahren?! Das würde die Innenstadt auf jeden Fall sehr aufwerten!



Motorisierter Individualverkehr:

Mir fällt des Öfteren ein Rückstau in die Brunnenstraße auf (auf der Spur stadtauswärts) wenn diese auf die Vorfahrtsstraße Raumerstraße trifft.



Dort wo heute zu wenig Platz für vernünftige, breite Radwege ist, es aber Parkplätze für Autos gibt, sollte meiner Meinung nach ein konsequenter Umbau zu Radwegen stattfinden. Wir müssen langfristig denken und Anreize schaffen, das Rad zu benutzen. Nur so kann eine Mobilitätswende gelingen und nur so kann ein wirkungsvoller Beitrag zum Klimaschutz durch Mobilität geleistet werden. Und gleichzeitig bleiben die Leute fit wenn sie radeln ;-)

Sonnige Grüße :-)

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

# 1 Maßnahmenvorschlag

<b>Fußgängerzone in der Friedrich-Ebert-Straße (Ost)</b>	
Beschreibung	<p>Errichtung einer Fußgängerzone zwischen Goethestraße und Breite Straße inkl. Abschnitt der Steinstraße mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rad-, Linien- und Anliegerverkehr frei</li> <li>- Lieferverkehrskonzept</li> </ul>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Entlastung der Friedrich-Ebert-Straße vom MIV <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erhöhung der Aufenthaltsqualität</li> <li>➤ Verringerung des Lärms</li> <li>➤ Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen</li> <li>➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul> </li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Busvorrechtigung an den Knotenpunkten Friedrich-Ebert-Straße/Goethestraße und Friedrich-Ebert-Straße/Breite Straße</li> <li>➤ Bauliche Anpassung der Straßenoberfläche und Bushaltestellen entlang der Friedrich-Ebert-Straße</li> <li>➤ Prüfen der Freigabe des befahrbaren Abschnittes der Steinstraße für Zweirichtungsverkehr</li> <li>➤ Erarbeiten eines Lieferverkehrskonzeptes für die betroffenen Anlieger</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ langfristig</li> </ul>
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Fertigstellung des 1. Bauabschnitts der Ortsumgehung</li> <li>➤ Klärung der Förderbestimmung für bereits realisierten Ausbau</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erstellen eines Lieferverkehrskonzeptes (Maßnahme Nr. 25)</li> <li>➤ Erhöhung der Fahrplanstabilität im Stadtbus-Netz (Maßnahme Nr. 13)</li> </ul>



## 2 Maßnahmenvorschlag

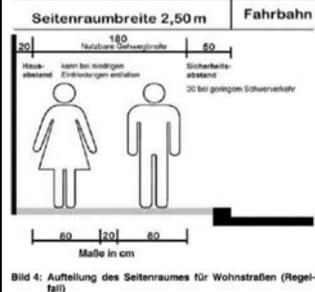
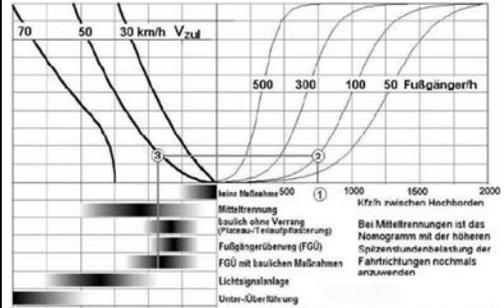
Verbessern der Gehwegsituation	
Beschreibung	<p>Fußgängerfreundlicher Ausbau der Infrastruktur im öffentlichen Raum unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit und aktuellen Richtlinien und Empfehlungen.</p>  <p>Seitenraumbreite 2,50 m      Fahrbahn</p> <p>180 Natürliche Verkehrsrisiko      80</p> <p>20 Hausabstand      20 bei geringem Schwerverkehr</p> <p>80 20 80 Maße in cm</p> <p>Bild 4: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen (Regelfall)</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erhöhung Fußgängeranteil (bzw. ÖPNV-Anteils), Erhöhung der gesellschaftlichen Teilhabe und Verbesserung der Erreichbarkeit, Erhöhung Sicherheitsempfinden der Fußgänger <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verlagerung zum Umweltverbund</li> <li>➤ Verringerung verkehrsbedingter Emissionen</li> </ul> </li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Gehwegkonzept erstellen <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ festlegen von Hauptgehverbindungen, z.B. Bahnhof - Markt</li> <li>➤ fehlende Gehwege einrichten</li> <li>➤ Barrierefreiheit sicherstellen</li> <li>➤ Engstellen reduzieren</li> </ul> </li> <li>➤ kontinuierliche Umsetzung und Fortführung des Instrumentariums „Runder Tisch – Geh-Rad-Wege“</li> <li>➤ Aktualisierung des Beleuchtungskonzeptes</li> <li>➤ Optimierung des Winterdienstes</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurz- bis langfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Herstellen der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen (Maßnahme Nr. 16)</li> </ul>

Tabelle 3: Richtwerte für Breitenzuschläge zum Seitenraum

Zuschläge für Einbauten und Bepflanzung im Seitenraum	[m]
Verweilflächen vor Schaufenstern	1,00
Grünstreifen ohne Bäume	≥ 1,00
Straßen mit Bäumen	≥ 2,00 – 2,50
Ruhebänke	≥ 1,00
Haltestellen	≥ 1,50
Auslagen und Vitrinen	1,50
Stellflächen für Zweiräder 100 gon	2,00
In einem Aufstellwinkel von 50 gon	1,50
Fahrzeugüberhang bei Senkrecht- oder Schrägparkstreifen	0,75

Quelle: ERA

### 3 Maßnahmenvorschlag

Verbessern der Querungsbedingungen für Fußgänger	
Beschreibung	<p>Einrichten von richtlinienkonformen Querungsanlagen für Fußgänger und prüfen von bestehenden Anlagen.</p>  <p>Quelle: RaST</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verlagerung zum Umweltverbund</li> <li>➤ Erhöhung der gesellschaftlichen Teilhabe</li> </ul> </li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Neubau von Überquerungsanlagen, z.B. Mittelinseln (3a)</li> <li>➤ An LSA Querungs- und Räumzeiten für Fußgänger auf Grundlage aktueller Richtlinien prüfen, ggf. Querungs- und Räumgeschwindigkeiten senken (3b)</li> <li>➤ Anbringen von Schutzblinkern für Fußgänger und Radfahrer</li> <li>➤ Prüfen ob neue Anlagen notwendig sind</li> <li>➤ sichere Führung an Baustellen gewährleisten (eindeutige Ausschilderung der Wegführung, bessere Kommunikation mit Mobilitätseingeschränkten)</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurz- bis mittelfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern (Maßnahme Nr. 9)</li> <li>➤ Verbessern der Gehwegsituation (Maßnahme Nr. 2)</li> <li>➤ Signalsteuerung optimieren (Maßnahme Nr. 23)</li> </ul>

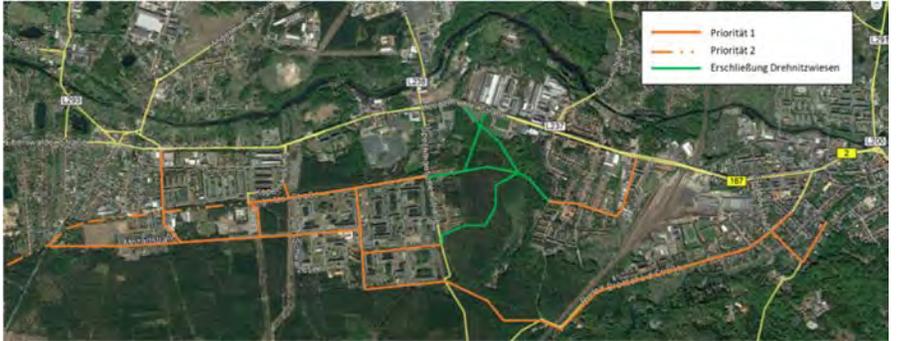
## 4 Maßnahmenvorschlag

<b>Schulwegsicherung</b>	
Beschreibung	<p>Erstellen von Schulwegkonzepten für die jeweilige Schule</p> <div style="display: flex; align-items: center;">   </div> <p>Schulwegpläne leichtgemacht Der Leitfaden</p> <p><b>bast</b></p> <p>Quelle: BaST</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erhöhung der Sicherheit von Schulkindern             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verbesserung der Erreichbarkeit</li> <li>➤ Verlagerung zum Umweltverbund</li> </ul> </li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Zusammenarbeit von Schule, Kommune, Polizei und Eltern bzw. Schüler, örtliche Verkehrswacht, Verkehrsunternehmen</li> <li>➤ Herantreten an Unfallkommission</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurzfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verbessern der Gehwegsituation (Maßnahme Nr. 2)</li> <li>➤ Verbessern der Querungsbedingungen für Fußgänger (Maßnahme Nr. 3)</li> <li>➤ Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen (Maßnahmen Nr. 8)</li> <li>➤ Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern (Maßnahme Nr. 9)</li> <li>➤ Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr (Maßnahme Nr. 10)</li> </ul>

## 5 Maßnahmenvorschlag

Fußgängerführung auf Privatparkplätzen	
Beschreibung	Empfehlungen für eindeutige und sichere Führung von Fußgängern auf Parkplätzen an den Einzelhandel weitergeben
	
erwartete Wirkung	➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit
untergeordnete Maßnahmen	➤ Verweisen auf aktuelle Richtlinien und Empfehlungen
zeitliche Umsetzung	➤ kurzfristig
flankierende Maßnahmen	➤ keine

## 6 Maßnahmenvorschlag

Radverbindung Südroute	
Beschreibung	<p>Durchgehende Radverkehrsverbindung zwischen Finow und dem Stadtzentrum Eberswalde, abseits der B167 und unter Anbindung des Westends auf überwiegend bestehenden Wegen</p> 
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Netzlückenschluss</li> <li style="padding-left: 20px;">➤ Verlagerung zum Umweltverbund</li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ändern der Benutzungspflicht</li> <li>➤ Ausbau/ Umbau/ Anlegen von Radwegen und Schutzstreifen</li> <li>➤ Markieren von Radfurten</li> <li>➤ Umbau von Knotenpunkten</li> <li>➤ Beschilderung aktualisieren</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ mittelfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verbessern der Gehwegsituation (Maßnahme Nr. 2)</li> <li>➤ Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen (Maßnahme Nr. 8)</li> <li>➤ Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern (Maßnahme Nr. 9)</li> <li>➤ Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr (Maßnahme Nr. 10)</li> <li>➤ Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 11)</li> </ul>

## 7 Maßnahmenvorschlag

Einrichten von weiteren neuen Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen	
Beschreibung	<p>Anlage von neuen Radverkehrsanlagen unter Berücksichtigung der Belange von Fußgänger.</p> 
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Netzlückenschluss             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verlagerung zum Umweltverbund</li> <li>➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul> </li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Weiteres Umsetzen des Zielnetzes des Radnutzungskonzeptes</li> <li>➤ Priorisieren der folgenden Verbindungen (7a)</li> <li>➤ Abstimmen mit übergeordneten Verwaltungsebenen (7b)</li> <li>➤ Anbindung an Bahnhof von Westen und Süden verbessern (7c)</li> <li>➤ kontinuierliche Umsetzung und Fortführung des Instrumentariums „Runder Tisch – Geh-Rad-Wege“</li> <li>➤ Beachtung vorhandener Konzepte, beispielsweise Wegenetzkonzept für das Brandenburgische Viertel</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ mittel- bis langfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verbessern der Gehwegsituation (Maßnahme Nr. 2)</li> <li>➤ Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr (Maßnahme Nr. 10)</li> <li>➤ Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 11)</li> </ul>

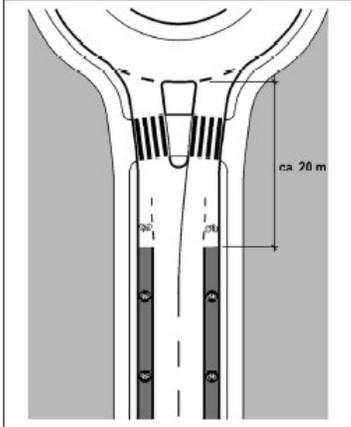
## 8 Maßnahmenvorschlag

Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen	
Beschreibung	<p>Ertüchtigung der bestehenden Radverkehrsverbindungen durch weiteres Umsetzen von Maßnahmen aus bestehenden Konzepten.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>Bild 71: Beispiel für die Abmessungen von Schutzstreifen</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Bild 74: Sehbehindertengerechter Begrenzungsstreifen zwischen Radwegen und Gehwegen</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Bild 72: Beispiele für Abmessungen von Radfahrstreifen und von angrenzenden Verkehrsflächen</p> </div> </div> <p>Quelle: RAST</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit und Sicherung der Erreichbarkeit             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verlagerung zum Umweltverbund</li> </ul> </li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Entfernung von Pollern und Versetzen von Masten im Seitenraum (8a)</li> <li>➤ Weiteres Umsetzen des Zielnetzes des Radnutzungskonzeptes (8b)             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Priorisieren Ausbau und Verbreitern von Radwegen</li> <li>➤ Priorisieren Anlage von Rad- und Schutzstreifen</li> </ul> </li> <li>➤ Freigabe von Einbahnstraßen für Radverkehr (stadtweit)             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Priorisieren von einigen Einbahnstraßen (8c)</li> </ul> </li> <li>➤ kontinuierliche Umsetzung und Fortführung des Instrumentariums „Runder Tisch – Geh-Rad-Wege“</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurz- bis langfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern (Maßnahme Nr. 9)</li> <li>➤ Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 11)</li> </ul>

## 9 Maßnahmenvorschlag

Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern		
Beschreibung	Radverkehrsführung an Knotenpunkten ist ohne Straßenumbau zu optimieren.	
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verlagerung zum Umweltverbund</li> </ul> </li> </ul>	
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Anbringen von Schutzblinkern für Fußgänger und Radfahrer (9a)</li> <li>➤ Markierungen und Benutzungspflichten ändern (9b)</li> <li>➤ Erneuern Furtmarkierungen, Rotfärbung von Furten und Markierung von Piktogrammen (9c)</li> <li>➤ Demarkierung von Radfurten (9d)</li> </ul>	
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurzfristig</li> </ul>	
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen (Maßnahme Nr. 8)</li> <li>➤ Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 11)</li> </ul>	

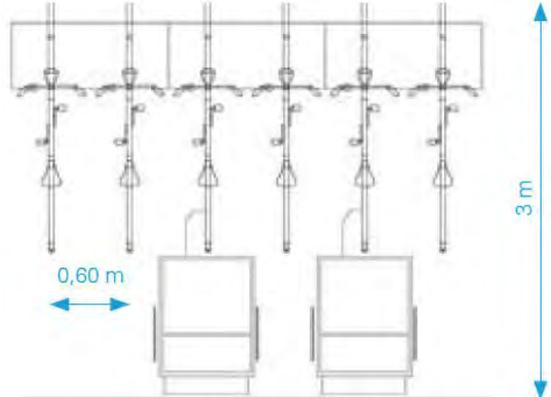
## 10 Maßnahmenvorschlag

Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr	
Beschreibung	<p>Umgestaltung der Knotenpunkte unter maßgeblicher Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs</p> <p>Beispiele:</p>  <p>ca. 20 m</p> <p>Bild 110: Beispiel der Radverkehrsführung in einem Knotenpunktarm mit Radfahrstreifen innerhalb bebauter Gebiete</p> <p>Quelle:RaST</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr</li> <li>➤ Verlagerung zum Umweltverbund</li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aufpflasterungen, vorgezogene Haltelinien und erneuern der Furtmarkierungen entlang Ost-West-Achse (B167)</li> <li>➤ Bau eines kleinen Kreisverkehrs (10a)</li> <li>➤ Umgestaltungskonzept entwickeln (10b)</li> <li>➤ Bau von Querungsanlagen für neue Radverkehrsverbindungen (10c)</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ mittel- bis langfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Einrichten von weiteren neuen Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen (Maßnahme Nr. 7)</li> <li>➤ Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 11)</li> </ul>

## 11 Maßnahmenvorschlag

Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen	
Beschreibung	<p>Hinweise für den Neu- und Umbau von Radverkehrsanlagen sind anzuwenden. In Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten kann im Einzelfall davon abgewichen werden.</p> 
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbessern der Angebotsqualität und Sicherheit für den Radverkehr</li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Berücksichtigung aktueller Richtlinien und Empfehlungen</li> <li>Berücksichtigung des Radverkehrs bei Pflasterstraßen – bspw. unter Berücksichtigung der Leitlinie „Fahrradfreundliche historische Stadtkerne“ für Straßenoberflächen, die zum Zielnetz des Radverkehrs gehören</li> <li>Beschilderung aktualisieren und aufstellen bei geänderten bzw. neue Radrouten</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>kurz- bis mittelfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einrichten von weiteren neuen Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen (Maßnahme Nr. 7)</li> <li>Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen (Maßnahme Nr. 8)</li> <li>Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern (Maßnahme Nr. 9)</li> <li>Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr (Maßnahme Nr. 10)</li> </ul>

## 12 Maßnahmenvorschlag

Förderung von Lastenrädern		
Beschreibung	Möglichkeiten der Stadtverwaltung zur Förderung des Verkehrsmittels	 <p>Quelle: LH München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung „Platz fürs Rad“</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verlagerung zum Umweltverbund</li> </ul>	
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Berücksichtigung bei der Dimensionierung von Radabstellanlagen (Fahrradlänge = 3m)</li> <li>➤ stärkere Berücksichtigung im Radnutzungskonzept</li> <li>➤ Zusammenarbeit mit BARshare weiterführen</li> </ul>	
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurzfristig</li> </ul>	
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤</li> </ul>	

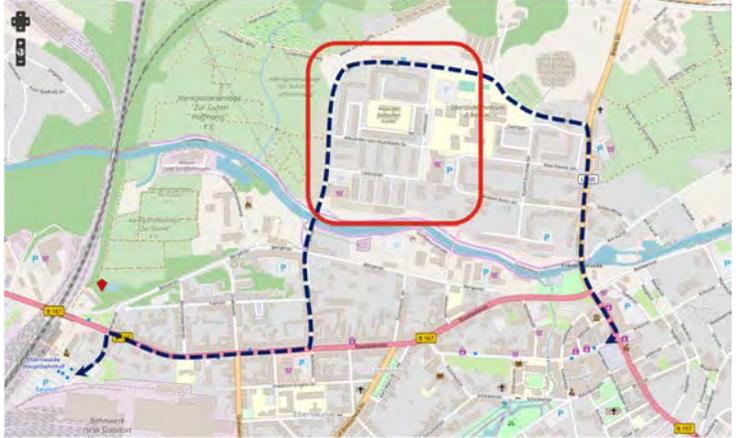
## 13 Maßnahmenvorschlag

Taktverdichtung im Stadtbus-Netz	
Beschreibung	<p>Attraktivierung des städtischen ÖPNV-Netzes durch Taktverdichtungen und direkteren Linienführungen</p>  <p>Abbildung: Zielkonzept 2019</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verlagerung zum Umweltverbund <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ erhöhte Attraktivität für Freizeitverkehre</li> </ul> </li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Umsetzung des Zielkonzeptes 2019 verbesserten Anbindungen der Randbereiche (Linien 864, 865, 866, 910)</li> <li>➤ Verdichtung der Linie 865 auf einen 30-Minuten-Takt, mit verbesserter Anbindung des Zoos (13a)</li> <li>➤ Verdichtung der Linie 910 auf einen 15-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Kleiner Stern – Markt sowie der Linie 864 auf einen 30-Minuten-Takt (13b)</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurzfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Optimierung der räumlichen Erschließung des Stadtbus-Netzes (Maßnahme Nr. 15)</li> <li>➤ Marketing</li> </ul>

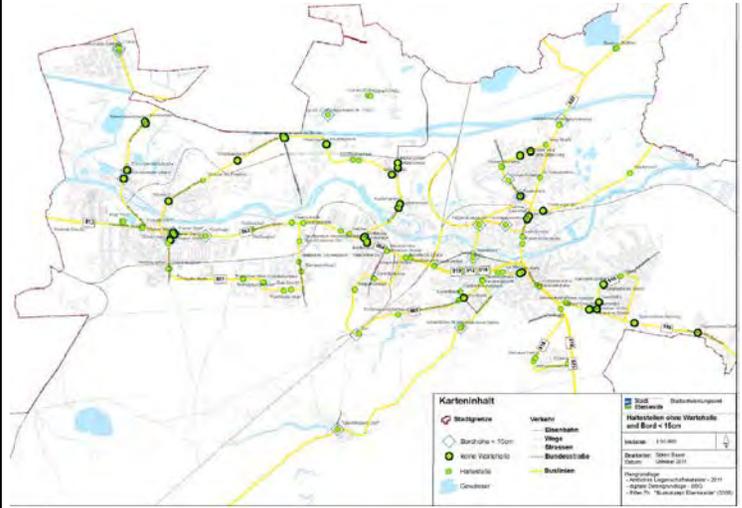
## 14 Maßnahmenvorschlag

Erhöhung der Fahrplanstabilität im Stadtbus-Netz	
Beschreibung	<p>Durch bedarfsgerechte Freigaben für Busse an Lichtsignalanlagen können Wartezeiten verringert und die Verspätungsanfälligkeit des Fahrplans gesenkt werden.</p> 
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verringerung von Verspätungen und Attraktivierung des ÖPNV</li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bedarfsgerechte Freigaben für Busse an den Lichtsignalanlagen entlang Bundesstraße B 167 und der Friedrich-Ebert-Straße bis zum Nord- und Ostend</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurz- bis mittelfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Optimierung der Signalsteuerung (Maßnahme Nr. 23)</li> </ul>

## 15 Maßnahmenvorschlag

Optimierung der räumlichen Erschließung des Stadtbus-Netzes	
Beschreibung	<p>Anbindung des Leibniz-Viertels im Bereich Georg-Friedrich-Hegel-Str. an das Stadtbus-Netz sowie Verkürzung der Fußwege zur Linie 862 im Ostend</p>  <p>Abbildung: empfohlene Bus-Anbindung des Leibnizviertels</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Attraktivierung des ÖPNV und Verlagerung zum Umweltverbund</li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Einbindung des Leibniz-Viertels in das Stadtbus-Netz an den Bahnhof und den Markt, möglichst im 30-Minuten-Takt (über die 2019 eingeführte Linie 914 oder die Linie 865) (15a)</li> <li>➤ verbesserte Anbindung des Ostend (15b)  <u>Vorzugsvariante:</u> durch Verlängerung der Linie 862 über die Saarstraße in das Wohngebiet (erst nach Ausbau der Saarstraße möglich)  <u>Zwischenlösung:</u> Feinerschließung durch einen Quartiersbus mit Anschluss an die Linie 862</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ mittelfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Anpassungen im Liniennetz zur sinnvollen Einbindung der Linie im Leibniz-Viertel</li> <li>➤ Taktverdichtung im Stadtbus-Netz (Maßnahme Nr. 13)</li> <li>➤ Oberflächensanierung der Straßen (Maßnahme Nr. 18)</li> </ul>

## 16 Maßnahmenvorschlag

Herstellen der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen		
Beschreibung	Umsetzung und laufende Aktualisierung des Konzeptes „Barrierefreie Haltestellen“ 2011	
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ verbesserter Zugang zum ÖPNV für viele Bevölkerungsgruppen</li> </ul>	
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Monitoring des Konzeptes</li> <li>➤ Ausbau der Haltestelleninfrastruktur               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bordhöhe 18 cm</li> <li>➤ Ausrüsten mit taktilen Leiteinrichtungen</li> </ul> </li> </ul>	
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ mittelfristig</li> </ul>	
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ keine</li> </ul>	

## 17 Maßnahmenvorschlag

Elektrifizierung der Busflotte	
Beschreibung	<p>Durch die Ausrüstung von Bussen mit Batterien und Stromabnehmern (zum Fahren und Laden unter der Oberleitung) lassen sich auch bisher durch Dieselbusse bediente Stadtbuslinien elektrisch betreiben.</p> 
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verringerung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen im ÖPNV</li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ keine weiteren Maßnahmen</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ mittelfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Marketing</li> </ul>

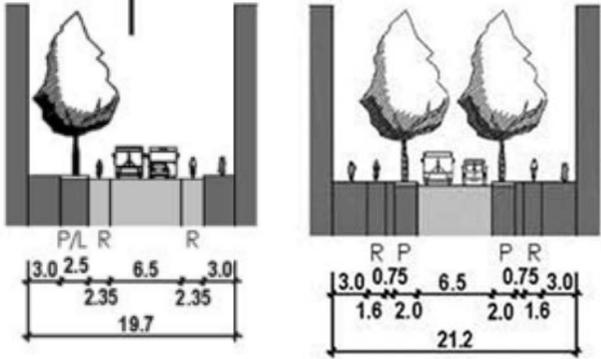
## 18 Maßnahmenvorschlag

Oberflächensanierung der Straßen	
Beschreibung	<p>Erneuerung der Oberfläche von ausgewählten Hauptverkehrs- und Sammelstraßen.</p>  <p>Quelle: <a href="http://www.bild.de/regional/muenchen/csu/freistaat-bezahlt-strassenbau-54507788.bild.html">www.bild.de/regional/muenchen/csu/freistaat-bezahlt-strassenbau-54507788.bild.html</a></p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erhöhung des Fahrkomforts und Reduzierung des Lärms <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bündelung des MIV auf den Haupttrassen</li> <li>➤ Entlastung des Nebennetzes</li> </ul> </li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Berücksichtigung von richtlinienkonformen Straßenquerschnitten und Oberflächen</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ langfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen (Maßnahme Nr. 8)</li> <li>➤ Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern (Maßnahme Nr. 9)</li> <li>➤ Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr (Maßnahme Nr. 10)</li> <li>➤ Optimierung der räumlichen Erschließung des Stadtbus-Netzes (Maßnahme Nr. 15)</li> <li>➤ Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 11)</li> <li>➤ Um- und Neubau von Straßen und Knotenpunkten gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 21)</li> </ul>

## 19 Maßnahmenvorschlag

Umgestaltung der Eisenbahnstraße	
Beschreibung	<p>Nach Fertigstellung des 1. Bauabschnittes der Ortsumgehung B167n sind die vorhandenen Straßenquerschnitte und Knotenpunktdimensionierungen zu überprüfen und geeignete Umgestaltungsmöglichkeiten zur Förderung des Umweltverbundes anzustreben.</p> <p>Mittelstreifen zwischen den Leuchten zum Vorbeifahren an Lieferfahrzeugen überfahrbar</p> <p>7.4 7.5</p> <p>Quelle: RaST, Örtliche Geschäftsstraße</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Raumgewinn für Umweltverbund <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verlagerung zum Umweltverbund</li> <li>➤ Erhöhung der Aufenthaltsqualität</li> </ul> </li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Überprüfen der Knotenpunkt-Dimensionierung</li> <li>➤ Anpassen der LSA-Steuerung, inkl. Busbeschleunigung</li> <li>➤ Querschnittsumgestaltung zugunsten Seitenräume für Fuß- und Radverkehr</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ langfristig</li> </ul>
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Fertigstellung des 1. oder 2. Bauabschnitts der Ortsumgehung</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Um- und Neubau von Straßen und Knotenpunkten gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 21)</li> <li>➤ Begrünung (Maßnahme Nr. 36)</li> </ul>

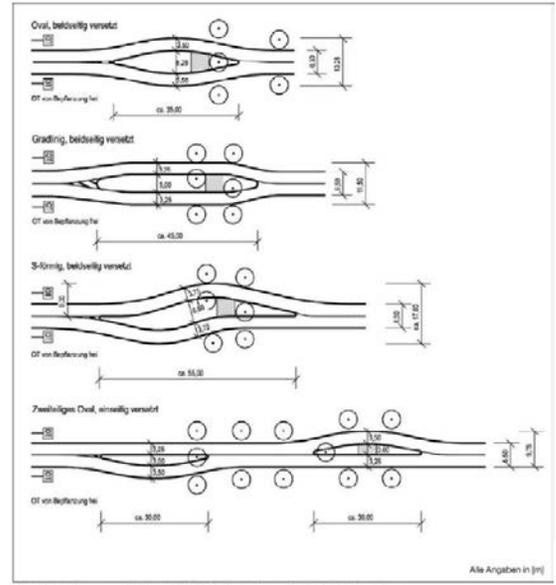
## 20 Maßnahmenvorschlag

Umgestaltung der Heegermühler Straße (Abschnitt Familiengarten – Boldtstraße)	
Beschreibung	<p>Neuer Straßenquerschnitt und Knotenpunktdimensionierung, um Raum für Fuß- und Radverkehrsanlagen zu gewinnen, eine einheitliche Streckenführung zu gewährleisten und um überhöhte Geschwindigkeiten durch Überholvorgänge zu unterbinden.</p>  <p>Quelle: RaST, Verbindungsstraße</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Raumgewinn für Umweltverbund und einheitliche Streckenführung für den Kfz-Verkehr <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verlagerung zum Umweltverbund</li> <li>➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul> </li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Querschnittsumgestaltung mit Fahrspurreduzierung zugunsten Seitenräume für Fuß- und Radverkehr</li> <li>➤ Überprüfen der Knotenpunkt-Dimensionierung</li> <li>➤ Anpassen der LSA-Steuerung, inkl. Busbeschleunigung</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ mittel- bis langfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Um- und Neubau von Straßen und Knotenpunkten gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 21)</li> <li>➤ Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 11)</li> </ul>

## 21 Maßnahmenvorschlag

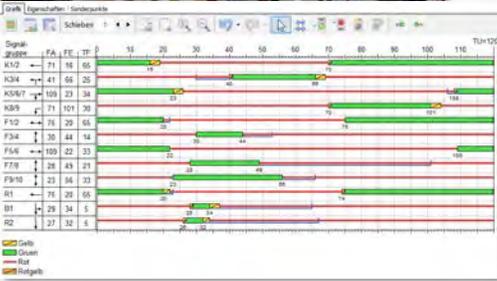
Um- und -Neubau von Straßen und Knotenpunkten gemäß Richtlinien und Empfehlungen		
Beschreibung	Herstellung der Straße entsprechend aktuellen Richtlinien mit Abweichungen in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten	
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verbessern der Angebotsqualität und Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer</li> </ul>	
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Gewährleisten der Barrierefreiheit für alle Verkehrsteilnehmer</li> <li>➤ Berücksichtigen von:             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verkehrsberuhigungsmaßnahmen</li> <li>➤ Straßenbegleitgrün</li> <li>➤ Parkstreifen mit anderen Materialien</li> </ul> </li> </ul>	
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurzfristig</li> </ul>	
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Oberflächensanierung der Straßen (Maßnahme Nr. 18)</li> <li>➤ Umgestaltung der Eisenbahnstraße (Maßnahme Nr. 19)</li> <li>➤ Umgestaltung der Heegermühler Straße (Abschnitt Familiengarten – Boldtstraße) (Maßnahme Nr. 20)</li> <li>➤ Begrünung (Maßnahme Nr. 36)</li> </ul>	

## 22 Maßnahmenvorschlag

Einhalten zulässiger Höchstgeschwindigkeiten	
Beschreibung	<p>verschiedene Maßnahmen für den Beitrag zum Einhalten der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten</p>  <p>Quelle: RaST</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und Verringerung des Lärms</li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verkehrskontrollen und Geschwindigkeitsüberwachungen (22a)</li> <li>➤ bauliche geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (22b)</li> <li>➤ Sichtbarkeit von Verkehrsschildern herstellen, Befreiung von Bewuchs</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurz- bis mittelfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr (Maßnahme Nr. 10)</li> <li>➤ Um- und Neubau von Straßen und Knotenpunkten gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 21)</li> </ul>

## 23 Maßnahmenvorschlag

### Optimierung der Signalsteuerung

Beschreibung	Verkehrstechnische Untersuchungen von neuralgischen LSA-Knotenpunkten sowie die Optimierung der Grünen-Welle bei Teil- und Komplettfertigstellung der Ortsumgehung B167n	 	 <p data-bbox="1675 748 1976 854">Quelle: <a href="http://www.spd-solingen.de/2018/04/09/gruene-welle-vor-allem-fuer-die-vernunft/">www.spd-solingen.de/2018/04/09/gruene-welle-vor-allem-fuer-die-vernunft/</a></p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verstetigung des Verkehrs und Erhöhung der Fahrplanstabilität der Busse             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verringerung verkehrsbedingter Emissionen</li> <li>➤ Verlagerung zum Umweltverbund</li> <li>➤ Verringerung des Lärms</li> </ul> </li> </ul>		
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Anpassen der Signalsteuerung             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Freigabezeitumverteilung</li> <li>➤ Erstellen von neuen Signalprogrammen</li> </ul> </li> <li>➤ Anpassen bzw. Erstellen einer Koordinierung von LSA-Knotenpunkten</li> </ul>		
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurzfristig</li> </ul>		
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erhöhung der Fahrplanstabilität im Stadtbus-Netz (Maßnahme Nr. 14)</li> </ul>		

## 24 Maßnahmenvorschlag

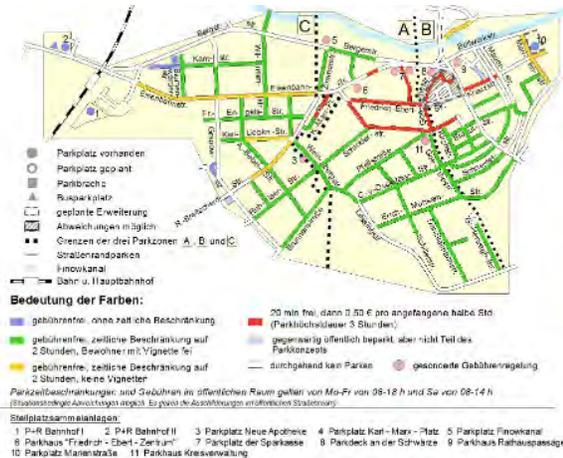
<b>Streckensperrung für den LKW-Verkehr</b>	
Beschreibung	<p>Sperrung von bestimmten Strecken für den LKW-Verkehr mit Linien- und Lieferverkehr frei, beispielsweise Kupferhammerweg.</p> <div style="text-align: right; padding-right: 20px;">      </div>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Lärm- und Luftschadstoffreduzierung sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Beschilderung aufstellen</li> <li>➤ Durchführen von Kontrollen</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurz- bis mittelfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Lieferverkehrskonzept (Maßnahme Nr. 25)</li> </ul>

## 25 Maßnahmenvorschlag

Lieferverkehrskonzept	
Beschreibung	<p>Entwickeln eines Lieferverkehrskonzepts für die gesamte Stadt, insbesondere unter Berücksichtigung der Maßnahme Nr. 1 (Fußgängerzone Friedrich-Ebert-Straße (Ost))</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 1;">  </div> </div> <p>Quelle: „Neue Konzepte des (E-) Lieferverkehrs in den Städten“, Lindloff et al.</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Reduzierung der Behinderungen durch den Lieferverkehr und Optimierung des Lieferverkehrs             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer</li> <li>➤ Verstetigung des fließenden Kfz- und Radverkehrs</li> <li>➤ Verringerung des Lärms</li> <li>➤ Verringerung verkehrsbedingter Emissionen</li> </ul> </li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Berücksichtigung der Belange des Einzelhandels und Gastronomen</li> <li>➤ Konzeptentwicklung für Last-Mile-Delivery</li> <li>➤ Paketstationen einrichten</li> <li>➤ Nutzung von E-Lieferfahrzeugen</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ mittelfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Fußgängerzone in der Friedrich-Ebert-Straße (Ost) (Maßnahme Nr. 1)</li> </ul>

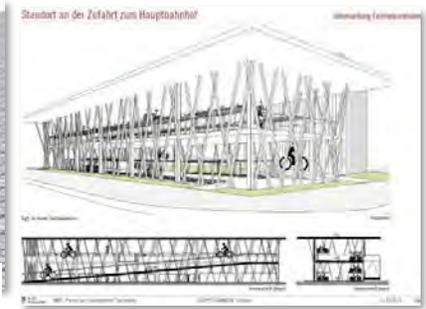
## 26 Maßnahmenvorschlag

Angebotsoptimierung im ruhenden Kfz-Verkehr	
<p>Beschreibung</p>	<p>Parkdruck an neuralgischen Punkten im Stadtgebiet verringern und Anpassung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes (mit Fokus auf Innenstadtbereich) und unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel sowie der Bedürfnisse der Einzelhändler</p>
<p>erwartete Wirkung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verringern des Parkdrucks                             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ höhere Bedeutung des Bahnhofs als Mobilitätsdrehscheibe</li> <li>➤ Verlagerung zum Umweltverbund</li> </ul> </li> </ul>
<p>untergeordnete Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Markieren von Parkständen auf Parkflächen und Optimierung der ÖPNV-Anbindung (26a)</li> <li>➤ Monitoring und Evaluierung von neuen und bestehenden Sammelabstellanlagen (26b)</li> <li>➤ Fortschreiben des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes (ohne zwangsläufige Schaffung neuer Stellplätze dafür Änderung/ Anpassung der Bewirtschaftungsform)</li> </ul>
<p>zeitliche Umsetzung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ mittelfristig</li> </ul>
<p>flankierende Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Taktverdichtung im Stadtbus-Netz (Maßnahme Nr. 13)</li> </ul>



Quelle: [www.mvzeitnah.wordpress.com/2016/02/01/mit-fiete-und-zola-...](http://www.mvzeitnah.wordpress.com/2016/02/01/mit-fiete-und-zola-...)

## 27 Maßnahmenvorschlag

Angebotserweiterung im ruhender Radverkehr	
Beschreibung	<p>Bereitstellung von genügend und angemessenen Radabstellanlagen</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>Quelle: <a href="http://www.kienzler.com/de/ueberdachungen/fahrradueberdachun-">www.kienzler.com/de/ueberdachungen/fahrradueberdachun-</a></p>  <p>Quelle: Stadt Eberswalde</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verbesserung der Angebotsqualität für den Radverkehr</li> <li style="padding-left: 20px;">➤ Verlagerung zum Umweltverbund</li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Schaffung von weiteren Bike &amp; Ride-Plätzen am Bahnhof durch neues Fahrradparkhaus (27a)</li> <li>➤ Aufstellen von Radabstellanlagen gemäß aktuellen Regelwerken (27b)</li> <li>➤ Optimieren von bestehenden Radabstellanlagen gemäß aktuellen Regelwerken (27c)</li> <li>➤ Integration von Ladestationen für das Fahrrad</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurz- bis mittelfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Förderung von Lastenrädern (Maßnahme Nr. 12)</li> <li>➤ Mobilitätspunkt (Maßnahme Nr. 28)</li> </ul>

## 28 Maßnahmenvorschlag

Mobilitätspunkte	
Beschreibung	<p>Konzeptentwicklung und Einrichten von Flächen zur Nutzung und Förderung von intermodalen und nachhaltigen Mobilitätsangeboten bspw. Bei zentralen Versorgungsbereichen, am Bahnhof, Behördenzentrum sowie am Knotenpunkt Breite Straße/ Freienwalder Straße</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>Quelle: <a href="http://www.andre-stocker.de/de/blog/category/projects_de/business_de/mobility_de/">www.andre-stocker.de/de/blog/category/projects_de/business_de/mobility_de/</a></p> </div> </div>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verlagerung zum Umweltverbund</li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Konzeptentwickeln für Vereinigung folgender Angebote (große und kleine Mobilitätspunkte):             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Pkw-Stellplätze</li> <li>➤ ÖPNV-Anbindung</li> <li>➤ CarSharing-Stellplätze</li> <li>➤ Radabstellanlagen (mit integrierter Ladestation)</li> <li>➤ Bikesharing-Stellplätze</li> </ul> </li> <li>➤ Festlegen von geeigneten Standorten</li> <li>➤ Kooperation mit Externen (u.a. BARshare)</li> <li>➤ Berücksichtigung der Planungen von BARshare und Dritter</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurz- bis mittelfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ladeinfrastruktur für E-Pkw (Maßnahme Nr. 29)</li> <li>➤ Carsharing (Maßnahme Nr. 30)</li> <li>➤ Bikesharing (Maßnahme Nr. 31)</li> <li>➤ Angebotserweiterung im ruhenden Radverkehr (Maßnahme Nr. 27)</li> </ul>

## 29 Maßnahmenvorschlag

Ladeinfrastruktur für E-Pkw	
Beschreibung	<p>Weiterentwicklung und Aufbau der Pkw-Ladeinfrastruktur im öffentlichen und privaten Raum</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>Quelle: <a href="http://www.polizei.hamburg/service/6808000/e-kfz/">www.polizei.hamburg/service/6808000/e-kfz/</a></p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Förderung der Elektromobilität</li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kostenfreie Stellplätze für Elektrofahrzeuge im Parkraumkonzept berücksichtigen</li> <li>➤ Entwickeln der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kooperation mit Kreiswerke Barnim</li> <li>➤ Berücksichtigen von Mobilitätspunkten</li> </ul> </li> <li>➤ Entwickeln der Ladeinfrastruktur im privaten Raum <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bürger über Fördermittel informieren</li> <li>➤ Kooperation mit Einzelhandel und Arbeitsstätten</li> </ul> </li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurz- bis mittelfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mobilitätspunkte (Maßnahme Nr. 28)</li> <li>➤ Carsharing (Maßnahme Nr. 30)</li> <li>➤ Mobilitätsmanagement (Maßnahme Nr. 35)</li> </ul>

## 30 Maßnahmenvorschlag

Carsharing		
Beschreibung	Unterstützen und Kooperation mit dem neuangesiedelten Carsharing-Anbieter	 <p>Quelle: BARshare - Barnimer Energiegesellschaft</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Förderung der Multimodalität</li> <li style="padding-left: 20px;">➤ Verlagerung zum Umweltverbund</li> </ul>	
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kooperative Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung und BARshare</li> <li>➤ Unterstützung von BARshare bei der Ansiedlung an ausgewählten Standorten (30a)</li> <li>➤ Abstimmung mit BARshare bei der Entwicklung von Mobilitätspunkten</li> <li>➤ kostenfreie Stellplätze für CarSharing-Fahrzeuge im Parkraumkonzept berücksichtigen</li> </ul>	
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurz- bis mittelfristig</li> </ul>	
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mobilitätspunkte (Maßnahme Nr. 28)</li> <li>➤ Ladeinfrastruktur für E-Pkw (Maßnahme Nr. 29)</li> <li>➤ Mobilitätsmanagement (Maßnahme Nr. 35)</li> </ul>	

## 31 Maßnahmenvorschlag

<b>Bikesharing</b>	
Beschreibung	<p>Aufbau eines stationsbasierten Bikesharing-Systems mit Unterstützung Dritter.</p>  <p>Quelle: Stadt Eberswalde</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Förderung der Multimodalität <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erhöhung des Rad- und ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr</li> <li>➤ Verlagerung zum Umweltverbund</li> </ul> </li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Zusammenarbeit mit Bikesharing-Anbieter fortsetzen</li> <li>➤ Prüfen eines perspektivischen E-Bikesharing-Systems</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ mittelfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mobilitätspunkt (Maßnahme Nr. 28)</li> <li>➤ Mobilitätsmanagement (Maßnahme Nr. 35)</li> </ul>

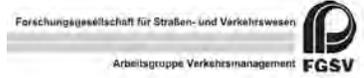
## 32 Maßnahmenvorschlag

internetbasiertes Informationsangebot für Mobilität	
Beschreibung	<p>Bereitstellung von Informationen zum Thema Elektromobilität sowie zur Nutzung von bereits etablierten Portalen zur Ladeinfrastruktur. Außerdem Kooperation mit Mobilitätsanbietern bei der Entwicklung einer Smartphone App.</p>  <p>Quelle: <a href="http://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/automobil.de">www.karlsruhe.de/b3/verkehr/automobil.de</a></p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Förderung der Elektromobilität und Multimodalität             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verlagerung zum Umweltverbund</li> <li>➤ Verringerung verkehrsbedingter Emissionen</li> </ul> </li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Einrichten einer Internetplattform zum Thema Elektromobilität</li> <li>➤ CarSharing- (BARshare), RideSharing- (Pampa), Bikesharing-Anbietern sowie Ladesäulenbetreiber die Integration der Mobilitätsangebote in einer App vorschlagen und ggf. vermitteln.</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ mittelfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Carsharing (Maßnahme Nr. 30)</li> <li>➤ Bikesharing (Maßnahme Nr. 31)</li> <li>➤ Kampagnen und Informationsmaterialien (Maßnahme Nr. 33)</li> </ul>

### 33 Maßnahmenvorschlag

Kampagnen und Informationsmaterialien	
<p>Beschreibung</p>	<p>Bewusstseinsstärkende Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität und ein freundliches Miteinander</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p>Quelle: <a href="http://www.dresden.de/de/stadt-raum/verkehr/mobilitaetsmanagement/030-Kampagne-Multimobil.php">www.dresden.de/de/stadt-raum/verkehr/mobilitaetsmanagement/030-Kampagne-Multimobil.php</a></p> <p>Quelle: <a href="http://www.stadt-und-land-im-wandel.de/Veranstaltung/sattelfest">www.stadt-und-land-im-wandel.de/Veranstaltung/sattelfest</a></p>
<p>erwartete Wirkung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verbessern der gesellschaftlichen Teilhabe und Verlagerung zum Umweltverbund</li> </ul>
<p>untergeordnete Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Neubürgerberatung zur nachhaltigen Mobilität                             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Information zum ÖPNV-Angebot, Sharing-Angeboten, Radrouten, P&amp;R-Plätzen sowie Ladestationen</li> <li>➤ Informationen können in das bestehende Willkommenspaket integriert werden</li> </ul> </li> <li>➤ Durchführen von Kampagnen, Fahrradfeste (wie Sattelfest), let's-switch-days (bewusst und geleitet nicht seine alltäglichen Verkehrsmittel nutzen)</li> </ul>
<p>zeitliche Umsetzung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurzfristig</li> </ul>
<p>flankierende Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ betriebliches Mobilitätsmanagement (Maßnahme Nr. 35)</li> </ul>

## 34 Maßnahmenvorschlag

Verkehrsschau	
Beschreibung	<p>Regelmäßiges Überprüfen des Zustandes und der Sichtbarkeit der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie Beseitigung möglicher Gefahren im öffentlichen Raum.</p> <div style="text-align: right;">     </div>  <p>Quelle: <a href="http://www.noz.de/lokales/melle/artikel/287349/melle-verkehrsschau-kommission-steuerte-20-punkte-an">www.noz.de/lokales/melle/artikel/287349/melle-verkehrsschau-kommission-steuerte-20-punkte-an</a></p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Prüfen der Einschränkung von Sichtbeziehungen durch Verkehrsschilder (u.a. 34a)</li> <li>➤ Beobachten des Verkehrsablauf und der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten (u.a. 34b) und Streckenabschnitten</li> <li>➤ Prüfen der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (Rampen, Bordhöhen, Sitzmöglichkeiten)</li> <li>➤ Durchführen der Verkehrsschau mind. alle zwei Jahre für mind. Rad- und Kfz-Verkehr</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurzfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ -</li> </ul>

## 35 Maßnahmenvorschlag

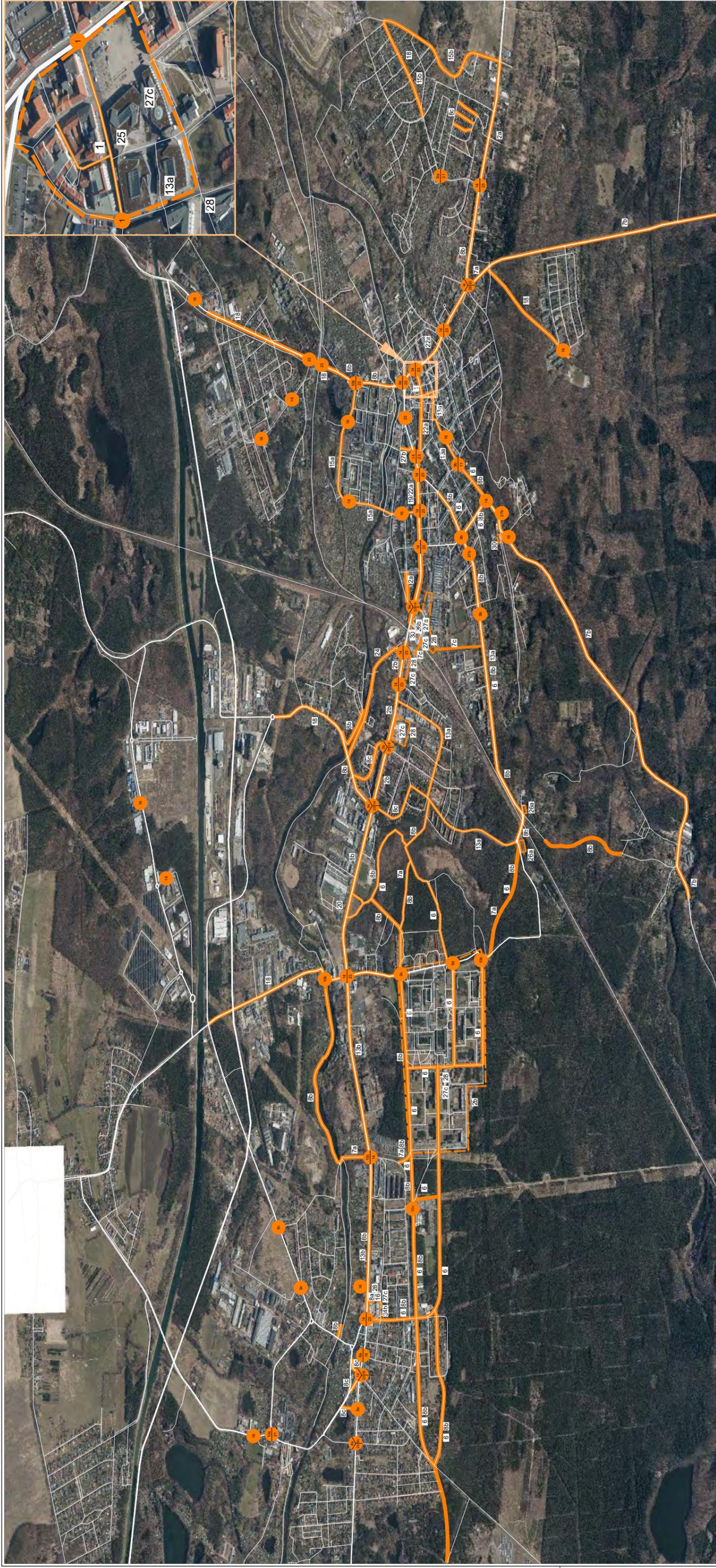
betriebliches Mobilitätsmanagement		
Beschreibung	Beeinflussung des Verkehrsverhaltens, insb. die Verkehrsmittelwahl, der Beschäftigten von großen Arbeitsstätten.	
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verlagerung zum Umweltverbund <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verringerung des Lärms</li> <li>➤ Verringerung verkehrsbedingter Emissionen</li> </ul> </li> </ul>	
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Befragungen <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Einwohner</li> <li>➤ Arbeitgeber – Managementbefragung</li> <li>➤ Arbeitgeber – Beschäftigte</li> </ul> </li> <li>➤ Ableiten von Maßnahmen</li> <li>➤ Kooperation zwischen Stadtverwaltung, Arbeitgebern und Dritter</li> </ul>	
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurzfristig</li> </ul>	
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ladeinfrastruktur für Pkw (Maßnahme Nr. 29)</li> <li>➤ Carsharing (Maßnahme Nr. 30)</li> <li>➤ Bikesharing (Maßnahme Nr. 31)</li> <li>➤ Kampagnen und Informationsmaterialien (Maßnahme Nr. 33)</li> </ul>	

## 36 Maßnahmenvorschlag

<b>Begrünung</b>	
Beschreibung	<p>Begrünung von Plätzen und Streckenabschnitte unter Verwendung von standortangepassten, bevorzugt einheimischen Pflanzen</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="width: 45%;">  <p>Quelle: <a href="http://www.neue-landschaft.de/artikel/strassenbaeume-als-komponente-der-">www.neue-landschaft.de/artikel/strassenbaeume-als-komponente-der-</a></p> </div> <div style="width: 45%;">  <p>Quelle: <a href="https://www.swe.de/esslinger-stadtoase">www.swe.de/esslinger-stadtoase</a></p> </div> </div>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verringerung der Immissionen, Schattenspende und Aufwertung des Stadtbildes</li> </ul>
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Identifizierung von Standorten</li> <li>➤ Erarbeiten von Gestaltungskonzepten</li> </ul>
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kurz- bis mittelfristig</li> </ul>
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Umgestaltung der Eisenbahnstraße (Maßnahme Nr. 19)</li> <li>➤ Hinweise für Um- und Neubau von Straßen (Maßnahme Nr. 21)</li> </ul>

## 37 Maßnahmenvorschlag

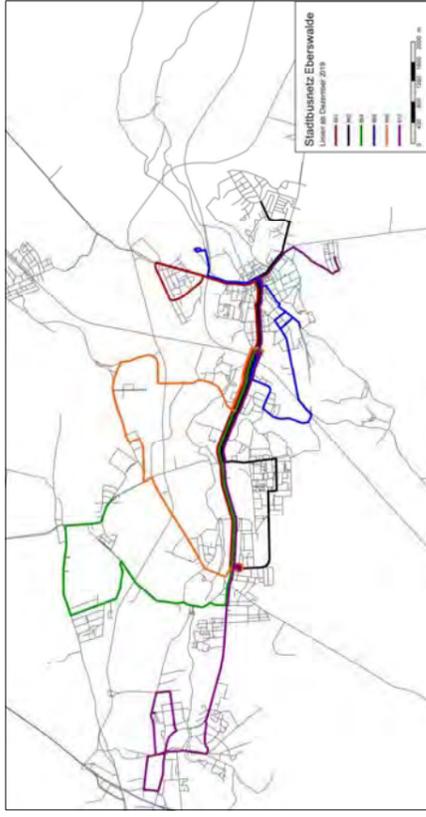
Monitoring und Evaluation		
Beschreibung	Durchführen von zukünftigen Mobilitätsbefragungen und Aktualisierung von bestehenden Konzepten	<pre> graph TD     Berichten --&gt; Evaluierung     Evaluierung --&gt; Verbessern     Verbessern --&gt; Monitoring     Monitoring --&gt; Berichten </pre>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sicherung und Überprüfung der Zielerreichung des Mobilitätsplans 2030+</li> </ul>	
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Anwenden des Evaluierungstools des Mobilitätsplans</li> <li>➤ Sicherstellung vergleichbarer Datengrundlagen (kontinuierliche Teilnahme SrV)</li> <li>➤ Bereitstellen von finanziellen Mitteln</li> </ul>	
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Turnusmäßig (beispielsweise alle 5 Jahre)</li> </ul>	
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kampagnen und Informationsmaterialien (Maßnahme Nr. 33)</li> </ul>	



**Legende**

- 25 Maßnahme-/ Steckbrief - Nr.
- Maßnahme punktuelle Verortung
- Maßnahme Strecke
- Maßnahme Gebiet

**Nebenkarte**



Stadtbusnetz ab Dezember 2019



Anschluss siehe Hauptkarte

Anschluss siehe Nebenkarte

Auftraggeber <b>Stadt Eberswalde</b> Breite Straße 41-44 18225 Eberswalde	Planverfasser <b>PTV GRS GbR</b> the mind of movement www.pvtv.com	<b>Anlage: 5.5.2</b>	
		Maßstab: ohne	

**Verkehrsentwicklungsplan 2030+**

**Maßnahmekonzept**

Geobasisdaten: ANRS © Geobasis-DE/LGB 2019, DOP10 © Geobasis-DE/LGB 2016  
 Stadt Eberswalde © Geobasis-DE/LGB 2019  
 DOP10 © Geobasis-DE/LGB 2016

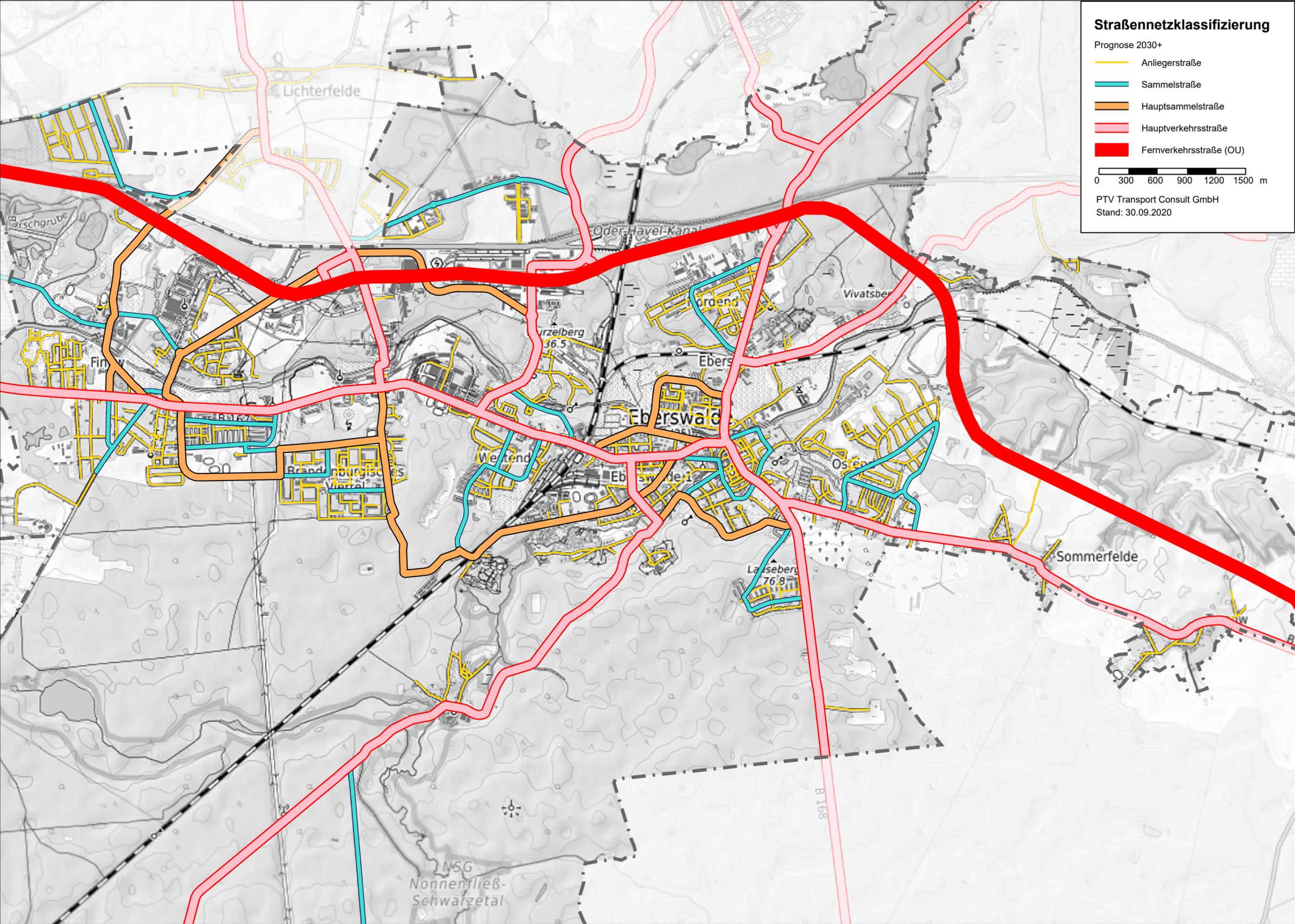
## ANLAGE 6 – VERKEHRSPROGNOSE 2030+

Anlage 6.2.1 Maßnahmenbewertung

Anlage 6.3 Straßennetzklassifizierung Prognose 2030+

Steckbrief #	Maßnahme	Zielfeld									abgebildet in Planfall 1	abgebildet in Planfall 2
		Partizipation und Chancengleichheit	Sicherung der Erreichbarkeit	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen	Sparsamer und nachhaltiger Ressourceneinsatz	Sicherung des Wirtschaftsstandorts	Optimierung der Liefer- und Wirtschaftsverkehre	Bündelung von Einzelmaßnahmen bzw. besonders systemrelevant	Wichtigkeit für Zielerreichung		
1	Fußgängerzone in der Friedrich-Ebert-Straße (Ost)	++		++	++			++	+	I	x	x
2	Verbessern der Gehwegsituation	++	+	+						II		
3	Verbessern der Querungsbedingungen für Fußgänger	+	+	++						II		
4	Schulwegsicherung	+	+	++						II		
5	Fußgängerführung auf Privatparkplätzen			+						III		
6	Radverbindung Südroute		++	++		++			+	I	x	x
7	Einrichten von weiteren neuen Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen	+	++	+						II		x
8	Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen		++	++	+	+	+			I		x
9	Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern		+	++						III		x
10	Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr		+	++						III		x
11	Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen		+	+	+					III		
12	Förderung von Lastenrädern				+		+	+		III		
13	Taktverdichtung im Stadtbus-Netz	++	+		+		+			II	x*	x**
14	Erhöhung der Fahrplanstabilität im Stadtbus-Netz	+	++		+	++			+	I	x*	x**
15	Optimierung der räumlichen Erschließung des Stadtbus-Netzes	++	++		+		+		+	I	x*	x**
16	Herstellen der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen	++	++	+	+					II		
17	Elektrifizierung der Busflotte				+	++				III		
18	Oberflächensanierung der Straßen			+	+		+	+		II		
19	Umgestaltung der Eisenbahnstraße		++	+	+					II		
20	Umgestaltung der Heegermühler Straße (Abschnitt Familiengarten - Boldtstraße)		++	++						II		x
21	Um- und Neubau von Straßen und Knotenpunkten gemäß Richtlinien und Empfehlungen		+	++						III		
22	Einhalten zulässiger Höchstgeschwindigkeiten	+		++	+					II		
23	Optimierung der Signalsteuerung		+		+	++	++			II		
24	Streckensperrung für den Lkw-Verkehr			+	+					III	x	x
25	Lieferverkehrskonzept		+		+		++	++		II		
26	Angebotsoptimierung im ruhenden Kfz-Verkehr		++				++			II		
27	Angebotsenerweiterung im ruhenden Radverkehr		++				++			III		
28	Mobilitätspunkte	+	+		++	+			+	II		
29	Ladeinfrastruktur für E-Pkw	+	+		+		+			II		
30	Carsharing		++		++	+				II		
31	Bikesharing		++		++	+				II		
32	internetbasiertes Informationsangebot für Mobilität				+					III		
33	Kampagnen und Informationsmaterialien		+		+					III		
34	Verkehrsschau			++		+				III		
35	betriebliches Mobilitätsmanagement	+	++		++	+	++			I		
36	Begrünung											
37	Monitoring und Evaluation											

x\* ... beinhaltet das ÖV-Paket I  
x\*\* ... beinhaltet das ÖV-Paket I und II



## ANLAGE 7 – HANDLUNGSKONZEPT VEP 2030+

Anlage 7.1 Maßnahmenpriorisierung

Anlage 7.2 Kostenschätzung

Steckbrief #	Maßnahme	Zeitliche Umsetzung	Wirkung im Rahmen der Zielerreichung	öffentliches Interesse	Einfluss auf LRP	Einfluss auf LAP	Gesamtpriorität
1	Fußgängerzone in der Friedrich-Ebert-Straße (Ost)	langfristig	I	hoch	1	1	I
2	Verbessern der Gehwegsituation	kurz- bis langfristig	II	hoch	1	1	I
3	Verbessern der Querungsbedingungen für Fußgänger	kurz- bis mittelfristig	II	mittel	-	-	II
4	Schulwegsicherung	kurzfristig	II	hoch	-	-	II
5	Fußgängerführung auf Privatparkplätzen	kurzfristig	III	mittel	-	-	III
6	Radverbindung Südroute	mittelfristig	I	hoch	1	1	I
7	Einrichten von weiteren neuen Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen	mittel- bis langfristig	II	hoch	1	1	I
8	Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen	kurz- bis langfristig	I	mittel	1	1	I
9	Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern	kurzfristig	III	hoch	1	1	II
10	Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr	mittel- bis langfristig	III	hoch	1	1	II
11	Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen	kurz- bis mittelfristig	III	mittel	-	-	III
12	Förderung von Lastenrädern	kurzfristig	III	mittel	1	1	II
13	Taktverdichtung im Stadtbus-Netz	kurzfristig	II	hoch	1	1	I
14	Erhöhung der Fahrplanstabilität im Stadtbus-Netz	kurz- bis mittelfristig	I	hoch	-	-	II
15	Optimierung der räumlichen Erschließung des Stadtbus-Netzes	mittelfristig	I	hoch	1	1	I
16	Herstellen der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen	mittelfristig	II	hoch	-	-	II
17	Elektrifizierung der Busflotte	mittelfristig	III	hoch	1	1	II
18	Oberflächensanierung der Straßen	langfristig	II	mittel	-	1	II
19	Umgestaltung der Eisenbahnstraße	langfristig	II	mittel	1	1	II
20	Umgestaltung der Heegermühler Straße (Abschnitt Familiengarten - Boldtstraße)	mittel- bis langfristig	II	hoch	-	1	II
21	Um- und Neubau von Straßen und Knotenpunkten gemäß Richtlinien und Empfehlungen	kurzfristig	III	mittel	-	-	III
22	Einhalten zulässiger Höchstgeschwindigkeiten	kurz- bis mittelfristig	II	mittel	1	1	II
23	Optimierung der Signalsteuerung	kurzfristig	II	hoch	1	1	I
24	Streckensperrung für den Lkw-Verkehr	kurz- bis mittelfristig	III	hoch	1	1	II
25	Lieferverkehrskonzept	mittelfristig	II	hoch	1	1	I
26	Angebotsoptimierung im ruhenden Kfz-Verkehr	mittelfristig	II	hoch	-	-	II
27	Angebotsenerweiterung im ruhenden Radverkehr	kurz- bis mittelfristig	III	hoch	1	1	II
28	Mobilitätspunkte	kurz- bis mittelfristig	II	hoch	1	-	II
29	Ladeinfrastruktur für E-Pkw	kurz- bis mittelfristig	II	hoch	1	1	I
30	Carsharing	kurz- bis mittelfristig	II	hoch	1	1	I
31	Bikesharing	mittelfristig	II	hoch	1	1	I
32	internetbasiertes Informationsangebot für Mobilität	mittelfristig	III	niedrig	-	-	III
33	Kampagnen und Informationsmaterialien	kurzfristig	III	mittel	-	-	III
34	Verkehrsschau	kurzfristig	III	niedrig	-	-	III
35	betriebliches Mobilitätsmanagement	kurzfristig	I	niedrig	1	1	II
36	Begrünung	-	-	-	-	-	-
37	Monitoring und Evaluation	-	-	-	-	-	-

Position	Betrag	Einheit	relevant für Maßnahme #
Abbruch Straße	30,00	EUR/m <sup>2</sup>	18, 20
Neubau Fahrbahn	280,00	EUR/m <sup>2</sup>	1, 18, 19, 20
Knotenpunkt Tiefbau	40.000,00	EUR/Kp	1, 6, 10, 19, 20
Signaltechnik	60.000,00	EUR/Kp	1, (2), (7), (9), 19, 20
Kabel-Tiefbau inkl. Beleuchtungskabel	200,00	EUR/m	1, 19, 20, 28
Ladestation Normallader für E-Pkw	5.200,00	EUR/St.	29
Verkehrinsel	max. 30.000,00	EUR/St.	3, 10, 22
Aufpflasterungen	280,00	EUR/m <sup>2</sup>	10
Markierung längs	10,00	EUR/m	1, 6, 7, 8, 9, 19, 20, 26
Verkehrsschild mit Pfosten	500,00	EUR/St.	1, 6, 7, 8, 24
Verkehrsschild	200,00	EUR/St.	1, 6, 7, 8
Gehweg, Pflaster (einschli. Oberbau, Unterbau)	120,00	EUR/m <sup>2</sup>	1, 2, 7
Radweg, asphaltiert (einschli. Oberbau, Unterbau, Markierung)	100,00	EUR/m <sup>2</sup>	6, 7, 8
Markierung Radfahrerpiktogramme	400,00	EUR/St.	1, 6, 7, 8, 9
Markierung Richtungspfeile	250,00	EUR/St.	1, 6, 7, 8, 19, 20
Gelände frei machen	50,00	EUR/m <sup>3</sup>	22
Anlehnhalter	400,00	EUR/St.	27
überdachter Anlehnhalter	800,00	EUR/Rad	27
Fahrradüberdachung mit Lademöglichkeit	1.500,00	EUR/St.	27
Fahrradparkhaus mit Lademöglichkeit	3.000,00	EUR/Rad	27
Signalsteuerung	10.000,00	EUR/Kp	1, 2, 14, 19, 20, 23
Parkraumkonzept	45.000,00 bis 60.000,00	EUR	26, 29
Gehwegkonzept	45.000,00 bis 60.000,00	EUR	2
Konzept für Mobilitätspunkte	45.000,00 bis 60.000,00	EUR	28, 29, 30
Lieferverkehrskonzept	45.000,00 bis 60.000,00	EUR	1, 25
Verkehrstechnische Untersuchung	1.500,00 bis 5.000,00	EUR/Kp	1, 10, 19, 20, 23
Vollkostensatz je Fahrplan- Kilometer (inkl. Fahrzeugabschreibungen)	3,00 bis 4,00	EUR/Fpl-km	13, 15,
barrierefreier Ausbau	max. 15.000,00	EUR/ Halteposition (Bussteig)	16
Abstimmungen, Informationsmaterialien, Programmieraufwand, Abschreibung für Obusse	k.A.	-	4, 5, 11, 12, 17, 21, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37

Bemerkung: Die Angabe der Kosten beruhen zum einen auf Angaben der Stadt Eberswalde. Wenn die Stadt keine Angaben geben konnte wurden Kostensätzen aus dem Raum Dresden mit Stand 2017/18 verwendet.

# „Mobil in Eberswalde“ Mobilitätsplan 2030+

Baustein: Lärmaktionsplan



Auftraggeberin: Stadt Eberswalde  
Breite Straße 41 – 44  
16225 Eberswalde  
[www.eberswalde.de](http://www.eberswalde.de)

gefördert durch:



EUROPÄISCHE UNION

Europäischer Fonds für  
Regionale Entwicklung

Projektbearbeitung durch: EBP Deutschland GmbH  
Am Hamburger Bahnhof 4  
10557 Berlin  
[www.ebp.de](http://www.ebp.de)

Redaktionsstand: 20. Oktober 2020

## Inhaltsverzeichnis

---

<b>1. Warum eine Lärmaktionsplanung? .....</b>	<b>1</b>
<i>Hintergrund: Schutz der Gesundheit und der Umwelt .....</i>	<i>1</i>
<i>Die EU gibt den Rahmen vor .....</i>	<i>1</i>
<i>Straßenverkehrslärm.....</i>	<i>2</i>
<i>Die Lärmaktionsplanung.....</i>	<i>3</i>
<i>Berechnungsmethoden .....</i>	<i>5</i>
<i>Verbindlichkeit .....</i>	<i>7</i>
<hr/>	
<b>2. Was hat Eberswalde bisher erreicht? Ein Blick auf den LAP 2008 .....</b>	<b>8</b>
<hr/>	
<b>3. Die Berechnungen des Landes Brandenburg – die Basis.....</b>	<b>11</b>
<i>Strategische Lärmkartierung .....</i>	<i>11</i>
<hr/>	
<b>4. Wie viele Menschen sind vom Straßenlärm betroffen? .....</b>	<b>14</b>
<i>Blick auf den Analyse- und den Prognose-Nullfall.....</i>	<i>14</i>
<i>Schlussfolgerungen für die Entwicklung der weiteren Planfälle .....</i>	<i>19</i>
<hr/>	
<b>5. Wie wird Eberswalde leiser? .....</b>	<b>20</b>
<i>Der Instrumentenkasten .....</i>	<i>20</i>
<i>Exkurs: Lärminderung durch Elektrofahrzeuge .....</i>	<i>26</i>
<i>Der Instrumentenkasten in der öffentlichen Beteiligung.....</i>	<i>26</i>
<i>Die weiteren Planfälle .....</i>	<i>28</i>
<i>Umsetzbarkeit der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h entlang von Bundesstraßen .....</i>	<i>33</i>
<i>Ruhige Gebiete.....</i>	<i>36</i>
<i>Zusammenfassende Handlungsempfehlungen .....</i>	<i>37</i>
<i>Festlegung der Maßnahmen .....</i>	<i>37</i>

## Anhang

---

<b>A1 Strategische Lärmkarten der Stufe 3 des Landes Brandenburg</b>
<hr/>
<b>A2 Gegenüberstellung Analyse-Null-Fall, Prognose-Nullfall und die Planfälle 1 und 2</b>
<hr/>
<b>A3 Hot-spot-Karten</b>
<hr/>
<b>A4 Isophonenkarten</b>
<hr/>
<b>A5 Isophonen-Differenzkarten</b>
<hr/>
<b>A6 Karten RLS 90</b>

# 1. Warum eine Lärmaktionsplanung?

## **Hintergrund: Schutz der Gesundheit und der Umwelt**

„Lärm ist jedes unerwünschte laute Geräusch. ... Lärm wird sehr subjektiv wahrgenommen, das heißt, jeder Mensch empfindet Geräusche unterschiedlich, den einen stören sie nicht oder nur wenig, den anderen nerven sie. Laute Musik regt zum Beispiel manche Personen auf, andere finden sie schön und wieder andere lässt sie völlig kalt.“<sup>1</sup>, so erläutert das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit das Thema Lärm. Und Lärm kann ernsthafte gesundheitliche Schäden nach sich ziehen. Aus diesem Grund wird der **Minderung des Lärms** eine **hohe Bedeutung** beigemessen – auf EU-, Bundes-, Landes- und auf kommunaler Ebene.

was ist Lärm?

Der größte Verursacher von Lärm in den Städten ist der **Straßenverkehr**. Hinzu kommt Lärm vom Eisenbahnverkehr, vom Flugverkehr, vom Gewerbe aber auch Wohn- und Freizeitlärm. Im Sinne einer **nachhaltigen Entwicklung** der Stadt ist es Ziel der Planung, die **Lebensqualität zu erhöhen**. Die **Minderung der Lärmemissionen** ist damit eine **wichtige Aufgabe** der **Stadtentwicklung**, um potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen zu vermeiden und Lärmbelästigungen zu verringern.

größter Verursacher in Städten: Straßenverkehr

## **Die EU gibt den Rahmen vor**

Bereits im Juni 2002 haben Europäisches Parlament und der Rat der Europäischen Union die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (kurz: EU-Umgebungslärmrichtlinie) erlassen. Diese Richtlinie wurde durch die §§ 47 a bis f des Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (kurz: Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)) 2005 in nationales Recht umgesetzt. Zudem wurde die 34. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) 2006 erlassen. In diesen genannten Paragraphen sind die Regelungen für die Lärmminde-  
rungsplanung in Deutschland getroffen.

§ *Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm*

rechtliche Grundlage

§ *Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl. I S. 432) geändert worden ist*

---

<sup>1</sup> Quelle: <https://www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/laermschutz/laermschutz-im-ueberblick/was-ist-laerm/>.  
Abruf am 11. August 2020.

Danach ist festgelegt, dass alle **Hauptverkehrsstraßen** mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (dies entspricht rund **8.000 Kraftfahrzeugen pro Tag**) lärmkartiert werden. Hierfür ist in einem ersten Schritt das Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU) zuständig. Zudem legt das LfU auch fest, welche Kommunen demnach Lärmaktionspläne für diese Hauptverkehrsstraßen aufstellen müssen. Eberswalde ist seit 2007 verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

**§** *Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516), die zuletzt durch Artikel 84 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist*

Die Lärmkartierungen erfolgten bislang in **drei Stufen**:

- > Stufe 1: für 2007 wurden erstmals landesweit Lärmkarten erstellt (u. a. Hauptverkehrsstraßen > sechs Millionen Kraftfahrzeuge pro Jahr)
- > Stufe 2: 2012 erfolgte die zweite Stufe der Lärmkartierung (u. a. Hauptverkehrsstraßen > drei Millionen Kraftfahrzeuge pro Jahr) und
- > Stufe 3: wurde im Jahr 2018 (u. a. Hauptverkehrsstraße > drei Millionen Kraftfahrzeuge pro Jahr) durchgeführt

Die benannten Vorschriften legen eine Fortschreibung und Aktualisierung der Lärmkartierungen im fünf-Jahres-Rhythmus fest. Zudem müssen diese Fortschreibungen immer dann außerhalb des Rhythmus erfolgen, sobald wesentliche Veränderungen eintreten.

Die Stadt Eberswalde hat im Jahr 2008 erstmals einen Lärmaktionsplan aufgestellt. 2012 und 2018 erfolgten jeweils die erforderlichen Berichterstattungen über den Lärmaktionsplan an das LfU. Diese regelmäßigen Berichterstattungen sind ebenfalls im Bundes-Immissionsschutzgesetz geregelt.

Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist der **Straßenverkehrslärm**. Eisenbahnverkehrslärm, Lärm durch Gewerbebetriebe oder Fluglärm sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Um den Eisenbahnverkehrslärm an Haupteisenbahnstrecken kümmert sich das Eisenbahnbundesamt (EBA). Fluglärm (Stichwort Flugplatz) ist für Eberswalde nicht relevant.

Zuständigkeiten

Zuständigkeiten	Lärmkartierung	Lärmaktionsplanung
Straßenverkehr	Landesamt für Umwelt (LfU)	Städte und Gemeinden
Schienerverkehr	Eisenbahn-Bundesamt (EBA)	Eisenbahn-Bundesamt (EBA)
Luftverkehr	Landesamt für Umwelt (LfU)	Fluglärmkommissionen

Tabelle 1: Zuständigkeiten Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

### **Straßenverkehrslärm**

Unter Straßenverkehrslärm werden alle Lärmemissionen auf **öffentlichen Straßen** verstanden. Hierzu zählen Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen, kommunale Straßen und öffentliche Parkplätze. Lärm, der auf Betriebs- oder Werksgelände sowie im Bereich der Anlieferung von Verkaufs-

öffentliche Straßen im Blick

einrichtungen erzeugt wird, zählt nicht zum Straßenverkehrslärm. Beeinflusst wird der Straßenverkehrslärm durch die **Verkehrsstärke**, die **Lärmemissionen** am **Fahrzeug** (Antriebsgeräusch und Abrollgeräusch der Reifen), die **Fahrbahnoberfläche** und das **Verhalten** des Kraftfahrers. Bis zu einer Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/h dominiert das Abrollgeräusch, erst bei höheren Geschwindigkeiten dominiert das Antriebsgeräusch. Und gepflasterte Straßen verursachen höhere Lärmemissionen als zum Beispiel asphaltierte Straßen.

Zur Minderung des Straßenverkehrslärms können auch die Kraftfahrzeughersteller einen Beitrag leisten, indem sie die Abrollgeräusche der Reifen und die Antriebsgeräusche der Fahrzeuge minimieren.

Die effektivste Maßnahme gegen Straßenverkehrslärm ist jedoch die **Vermeidung** von Verkehr sowie die **Verlagerung** von Verkehr auf **umweltschonendere Verkehrsmittel**. Insofern sollten diese Maßnahmen zur Stärkung einer nachhaltigen Mobilität oberste Priorität genießen. Und sie sind rasch umsetzbar: Denn jede Eberswalderin, jeder Eberswalder kann hierzu einen Beitrag leisten.

vermeiden und umweltschonende Verkehrsmittel nutzen

### **Die Lärmaktionsplanung**

Kommunen, die zur Aufstellung einer Lärmaktionsplanung verpflichtet sind, stellen in eigener Regie – nach entsprechend definierten Anforderungen – ihre Lärmaktionspläne auf. Dabei sind jedoch **keine „Grenz- oder Schwellenwerte“** definiert, bei deren Überschreitung die Kommune zur Durchführung von Maßnahmen verpflichtet ist. Dies ist demzufolge eine grundsätzlich andere Ausgangslage als bei der Luftreinhalteplanung. Hier ist zum einen das Aufstellen von Messstationen vorgeschrieben, zum anderen müssen Maßnahmen erfolgen, sobald Grenzwerte überschritten werden.

Planung ohne Grenz- oder Schwellenwerte ...

Zudem werden bei der Lärmaktionsplanung **keine vor Ort ermittelten Messwerte** herangezogen, sondern **Lärmpegel** werden auf Basis der Verkehrsstärken, des Anteils des Schwerverkehrs, der Bebauungsstruktur durch vorgegebene Berechnungsverfahren tatsächlich **berechnet**. Werden diese sogenannten **„Mittelungspegel“** überschritten (hierfür sind Werte festgelegt), sollen die Kommunen Maßnahmen zur Lärminderung ermitteln und priorisieren. Dabei spielen das Ausmaß der Pegelüberschreitung, die Anzahl der betroffenen Personen, ihre Schutzbedürftigkeit sowie der zu erwartende technische, zeitliche und finanzielle Aufwand möglicher Maßnahme eine wichtige Rolle. Insofern sind die Verkehrsentwicklungsplanung, die Stadtentwicklungsplanung, die Bauleitplanung und die Luftreinhalteplanung eng miteinander verzahnt und werden integriert betrachtet.

... und ohne Messwerte

Das Land Brandenburg hat diese Mittelungspegel (**Prüfwerte**) an Wohngebäuden in seiner „Strategie der Lärmaktionsplanung“ zur Prioritätensetzung hinsichtlich des kommunalen Handlungsbedarfs wie folgt festgelegt:

- > L<sub>DEN</sub> (gemittelter Wert Tag-Abend-Nacht) > 65 dB (A)
- > L<sub>night</sub> (gemittelter Wert Nacht) > 55 dB (A)

Erst bei der Überschreitung dieser Prüfwerte wird von „**Betroffenheit**“ gesprochen.



*Die Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg. Stand 27.03.2017*

zum Weiterlesen



<https://mluk.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.3310.de/Strategie-Laermaktionsplanung-BB2017.pdf>

Link

Um die Bereiche an den Straßen zu ermitteln, die eine höhere Verkehrsstärke als 8.000 Kraftfahrzeuge pro Tag aufweisen und bei denen die genannten Werte überschritten werden, erarbeiten die Kommunen sogenannte **Lärmkarten** (Darstellung der Isophonen<sup>2</sup>). Zudem wird die Anzahl der von dieser Überschreitung **betroffenen Menschen** berechnet, daraus werden die sogenannten „**Hot Spot-Karten**“ erarbeitet. Die Ermittlung dieser Anzahl betroffener Menschen erfolgt nach einem vorgegebenen Berechnungsverfahren, das davon ausgeht, dass die Einwohnerzahl in Gebäuden auf die verschiedenen Fassadenbereiche gleich verteilt angenommen wird.

Lärmkarten und Betroffenheiten

Und genau für diese Bereiche können die Kommunen Maßnahmen zur Lärminderung vorschlagen sowie priorisieren. Aus der Überschreitung der oben genannten Mittelungspegel leitet sich jedoch **kein Rechtsanspruch** auf Durchführung von Maßnahmen zur Lärminderung ab. Die Maßnahmen sind als **Empfehlungen** für das Handeln der zuständigen Behörden zu verstehen.

Maßnahmen sind Empfehlungen

Ein Anspruch auf Lärmschutz an Straßen besteht nur, wenn eine Straße neu gebaut wird (wie z. B. die B 167n) oder eine vorhandene Straße wesentlich verändert wird, d. h. wenn die Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen erweitert wird oder der Beurteilungspegel durch einen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB (A), bzw. auf mindestens 70 dB (A) am Tag oder 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird. Für Eberswalde heißt dies, dass ein **Anspruch auf Lärmschutz** tatsächlich **nur im Bereich der neuen Ortsumgehung** besteht.

Anspruch auf Lärmschutz ist geregelt

In der Natur der Sache liegt es, dass die **Lärmemissionen** an den **Hauptverkehrsstraßen am höchsten** sind, da hier auch die größten Verkehrsmengen gebündelt sind. Dies ist so gewollt, da die Hauptverkehrsstraßen genau diese Bündelungsfunktion haben. In Eberswalde sind dies die Bundes- und Landesstraßen – ebenso wie in vielen anderen Kommunen auch, die sich mit der Lärmaktionsplanung beschäftigen. Aufgabe der Lärmaktionsplanung ist, genau für diese Bereiche Maßnahmen zur Lärminderung zu definieren, ihre Wirkung zu berechnen und die Maßnahmen schließlich für eine Umsetzung zu empfehlen. Und genau an dieser Stelle kommt der zuständige Baulastträger ins Spiel – für die klassifizierten Bundes- und

höchste Lärmemissionen an Bundes- und Landesstraßen

---

<sup>2</sup> Isophonen sind die Linien gleicher Lautstärke

Landesstraßen ist dies das Land Brandenburg, der Landesbetrieb für Straßenwesen. Aus diesen **unterschiedlichen Zuständigkeiten** ergeben sich Hürden für die Umsetzung der Lärmaktionsplanung. Eine **Untersuchung** hierzu aus dem Jahr 2018 kommt zu folgender Einschätzung:

- > Vollzugsdefizite nach „Auswertung der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg“: „Wesentliche Schwachpunkte der Lärmaktionsplanung sind folgende Aspekte:
  - » Aus Sicht der Gemeinden sind die **Rechtsgrundlagen** für die Umsetzung von Maßnahmen des Lärmaktionsplanes **nicht eindeutig geregelt**.
  - » Für die in kommunaler Zuständigkeit erarbeiteten Lärminderungsmaßnahmen sind die **Umsetzungsmöglichkeiten** nur **begrenzt** gegeben.
  - » Gegenüber der Öffentlichkeit können keine Maßnahmen verbindlich zugesichert werden, da in vielen Punkten **keine kommunale Verantwortung** bei der Umsetzung der Maßnahmen besteht.
  - » Die **unterschiedlichen Berechnungsverfahren** auf der europäischen Ebene (Lärmkartierung) und der nationale Ebene (Anordnungsvoraussetzung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen) bereiten Probleme.
  - » Die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung unterscheiden sich deutlich von den Grenzwerten der Lärmsanierung und den Orientierungswerten der Lärmschutzrichtlinien-StV.“

Diese grundsätzlichen „Hürden“ bei der Aufstellung und Umsetzung von Lärmaktionsplänen zu kennen, ist für alle Beteiligten und Interessierten relevant. Denn vor diesem Hintergrund sind auch die Maßnahmen zu betrachten, die aus der Analyse von Bestandsituation und möglichen künftigen Szenarien resultieren. Die Stadt Eberswalde hat nur eingeschränkte Möglichkeiten, diese Maßnahmen in der Realität auch durchzusetzen.



*Erarbeitung und modellhafte Anwendung von Praxisempfehlungen zur Unterstützung der Kommunen bei der Aufstellung und Umsetzung von Lärmaktionsplänen in Bezug auf die Auswahl, Abstimmung und Begründung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen. Im Auftrag des Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MLUL). Verfasser: Karsten Sommer, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht. Berlin. Juni 2018*

zum Weiterlesen



[https://mluk.brandenburg.de/sixcms/media.php/land\\_bb\\_test\\_02.a.189.de/Umgebungslaerm\\_Abschlussbericht\\_Laermaktionsplanungsmodelle.pdf](https://mluk.brandenburg.de/sixcms/media.php/land_bb_test_02.a.189.de/Umgebungslaerm_Abschlussbericht_Laermaktionsplanungsmodelle.pdf)

Link

### **Berechnungsmethoden**

Die Lärmemissionen werden – anders als bei der Luftreinhaltung – **berechnet** und **nicht gemessen**. Auch die Berechnungsmethoden hierfür sind durch den Gesetzgeber festgelegt (s. u.). Mit der Richtlinie (EU) 2015/996 vom 19. Mai 2015 der Kommission zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG werden die

Lärmemissionen werden berechnet – nicht gemessen

unten genannten vorläufigen Berechnungsmethoden durch einheitliche Berechnungsmethoden abgelöst. Demnach ist ab dem 31. Dezember 2018 die Berechnung auf Basis der „Common Noise Assessment Methods in the EU“ („CNOSSOS-EU“) durch alle Mitgliedsstaaten anzuwenden. Zur Umsetzung in nationales Recht haben die Bundesministerien für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit sowie für Verkehr und digitale Infrastruktur am 20. November 2018 die u. g. Bekanntmachung erlassen.

Durch den zeitlichen Ablauf der Erarbeitung des Mobilitätsplanes Eberswalde 2030+ und die „Eintaktung“ der Lärmaktionsplanung, begann der Aufbau des Lärmmodells im Oktober 2018. Zugrunde gelegt wurde die vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS). Mit Anfang 2019 hätte „formal“ eine Umstellung auf die Berechnungsmethode BUB (s. u.) erfolgen müssen. Die Akteure haben sich jedoch aus zweierlei Gründen dagegen entschieden: Zum einen wurde die Implementierung der neuen Berechnungsmethode in die entsprechende Software erst zum Ende des Jahres 2019 abgeschlossen. Zum anderen sind für die neue Berechnungsmethode Eingangsdaten im Hinblick auf die Klassifizierung der Fahrzeuge erforderlich, die aus den aktuell vorliegenden Zählenden nicht hervorgehen, d. h. hier hätten Schätzwerte herangezogen werden müssen – mit den entsprechenden Folgen für die Berechnungsergebnisse.

unterschiedliche  
Berechnungsver-  
fahren

Und ein dritter Punkt hat die Akteure bewogen, das vorläufige Berechnungsverfahren beizubehalten. Das Umweltbundesamt hat Vergleichsrechnungen der beiden Berechnungsverfahren durchgeführt. Danach zeigt sich, dass das Berechnungsmodell CNOSSOS-EU in den meisten Fällen einen geringeren Schalleistungspegel als das vorläufige Berechnungsverfahren ausweist, auch die Anzahl der Betroffenen ist geringer. Insofern sind die aktuell durchgeführten Lärmberechnungen für Eberswalde **auf der sicheren Seite**, d. h. für die Menschen in Eberswalde entstehen **keine Nachteile**.

Die Berechnungen werden mit dem Programm CadnaA der Firma Data-Kustik GmbH mit Sitz in Gilching durchgeführt.

Für die Lärmaktionsplanung der Stufe 4 wird dann das neue Berechnungsverfahren CNOSSOS-EU durch das LfU angewendet und den Kommunen bereitgestellt. Die Stadt Eberswalde wird die Ergebnisse des LfU dann mit den Ergebnissen der Lärmaktionsplanung abgleichen und ggf. bei Bedarf fortschreiben.

**§** *Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch). Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS). Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen (VBUF). Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie- und Gewerbe (VBUI) vom 22. Mai 2006.*

- § *Richtlinie (EU) 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates*
- § *Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BIm-SchV)*
- *Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB)*
  - *Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF)*
  - *Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)*
  - *Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB-D)*
  - *Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF-D)*
-  *Analyse der vorgesehenen EU-Bewertungsmethode für den Straßenverkehrslärm. Umweltbundesamt Dessau-Roßlau. Julia Müller. 2014.*
-  *Vergleich zwischen vorläufigen und aktuellen Berechnungsmethoden. Umweltbundesamt Dessau-Roßlau. Julia Treichel. Vortrag im Rahmen einer Fachtagung des Umweltbundesamtes am 18. September 2019 in Berlin.*
-  *[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/dokumente/07\\_vergleichsrechnungen\\_treichel.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/dokumente/07_vergleichsrechnungen_treichel.pdf)*

### **Verbindlichkeit**

Die Lärmaktionsplanung dient insbesondere der Analyse und Bewertung der Lärmsituation in Eberswalde. Die aus der Analyse und Bewertung abgeleiteten Maßnahmen betten sich in das gesamte **Maßnahmenspektrum** aus Verkehrsentwicklungsplan, Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplan und Mobilitätsmanagement ein. Das Maßnahmenspektrum wurde im Rahmen **öffentlicher Veranstaltungen** diskutiert und priorisiert, hier sind auch die zuständigen Behörden und Baulastträger eingebunden. Die LAP ist demzufolge in die strategischen Planungen einzuordnen, die einen Weg zu einer leiseren Stadt aufzeigen. **Rechtsverbindliche Festlegungen** trifft die Lärmaktionsplanung **nicht** und können auch nicht aus der LAP **abgeleitet** werden. Gleichermaßen können **keine Ansprüche** auf die Durchführung von Maßnahmen aus dem Vorliegen der LAP formuliert werden.

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Eberswalde beschließt den Mobilitätsplan Eberswalde 2030+, der den Verkehrsentwicklungsplan, die Luftreinhalte- und die Lärmaktionsplanung sowie das Mobilitätsmanagement beinhaltet.

strategische Planung – keine Ansprüche auf Lärm-minderung ableitbar

Beschluss durch die Stadtpolitik

## 2. Was hat Eberswalde bisher erreicht? Ein Blick auf den LAP 2008

Für die Stadt Eberswalde wurde im Jahr **2008 erstmals** ein **Lärmaktionsplan** (LAP) durch das Landesumweltamt Brandenburg aufgestellt. Parallel hierzu wurde durch die Stadt der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) erarbeitet. Der LAP sollte als Pilotvorhaben im Land Brandenburg die Aspekte der Luftreinhaltung einbeziehen und somit zusammen mit dem VEP **umfassende** und integriert betrachtete **Ansätze** zur **Verbesserung** der **Umweltsituation** entwickeln. Betrachtet wurden damals alle Straßenzüge, die ein Verkehrsaufkommen von drei Millionen Kraftfahrzeugen im Jahr (entspricht rund 8.000 Kraftfahrzeugen am Tag) aufwiesen.

2008 wurde die Basis der Lärmaktionsplanung gelegt

Auf Basis der damaligen Analysen und Berechnungen wurde ein **Maßnahmenkatalog** entwickelt und mit **Prioritäten** versehen. Empfohlen wurde, die Maßnahmenpriorisierung nicht als starres System anzuwenden, sondern in Kombination mit den Prioritäten aus der Luftreinhalteplanung sowie des Verkehrsentwicklungsplanes und unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Fördermöglichkeiten **flexibel** über die Umsetzung der Maßnahmen zu entscheiden. In nachfolgender Tabelle werden die definierten Maßnahmen **im Hinblick auf ihre Umsetzung** beleuchtet:

Pri o	Maßnahme	Umsetzungs- horizont k: kurzfristig m: mittelfristig l: langfristig	Status, Umsetzungsstand
1	Beseitigung punktueller Lärmquellen	k	> erfolgt kontinuierlich im Zuge der Begehungen und Befahrungen durch den Bauhof bzw. die Straßenmeisterei
2	punktueller Geschwindigkeitsbegrenzungen	k	> insbesondere im Nebenstraßennetz sind inzwischen große Bereiche als Tempo-30-Zonen ausgewiesen > im Stadtzentrum ist eine Tempo-20-Zone ausgewiesen > im Bereich der Hauptverkehrsstraßen wurde die Breite Straße (von KP Friedensbrücke bis KP Freienwalder Straße) mit Tempo 30 versehen
3	Koordinierung von Lichtsignalanlagen	k bis m	> im Bereich Kreuzung Friedensbrücke und entlang der Breiten Straße zwischen B 168/167 und Friedensbrücke umgesetzt
4	Angebotserweiterung Radverkehr (Pinsel und Farbe)	k	> in vielen Bereichen erfolgt, z. B. entlang der B 167 Heegermühler Straße, Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen Eisenbahnstraße und Raumerstraße/Grabowstraße, Brunnenstraße zwischen Lessingstraße und Schwapachweg, Heegermühler Straße zwischen Eisenbahnstraße und Boldtstraße, Kreuzung Friedensbrücke: Umgestaltung zum kompakten Knotenpunkt, Eisenbahnstraße zwischen Friedensbrücke und Puschkinstraße
5	Schwerverkefhrführung Ortskern Finow	k	> im Bereich des Ortskerns Finow umgesetzt (Dorfstraße)

Tabelle 2:  
Maßnahmen des LAP  
2008 und ihre Umsetzung

Pri o	Maßnahme	Umsetzungs- horizont k: kurzfristig m: mittelfristig l: langfristig	Status, Umsetzungsstand
6	Optimierung des ÖPNV-Angebotes	k bis m	> Integration der Buslinie 910 in das Stadtnetz
7	Programm zur Verbesserung der Barrierefreiheit (Bordabsenkungen, Querungshilfen)	k bis m	> Einrichtung des „Runden Tisches Barrierefreiheit“ mit Umsetzung einer Reihe von Maßnahmen
8	Ergänzung flächenhafte Verkehrsberuhigung (Tempo-30-Zonen)	k bis m	> ist in großen Teilen des Hauptsammelstraßen-, Nebensammelstraßen und Anliegerstraßennetzes erfolgt
9	Anpassung O-Bus-System (Brandenburgisches Viertel, Ostend)	k bis m	> Maßnahmen zum Teil umgesetzt
10	passive Schallschutzmaßnahmen	k bis m	> da die Maßnahmen durch die Gebäudeeigentümer*innen durchgeführt werden, liegen keine Daten hierzu vor
11	Wegweisungs- und Parkinformationssystem	k bis m	> ist im Stadtzentrum eingerichtet
12	punktueller Anpassung der Parkraumbewirtschaftung	k	> im Rahmen der Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzept (2012) erfolgt
13	Belagsverbesserung Eisenbahnstraße	k bis m	> zwischen KP Friedensbrücke und KP Bergerstraße erfolgt
14	Innenstadtentlastung Eichwerder Ring	k bis m	> das Projekt wurde im Detail untersucht und geplant, 2011 wurden die Planungen jedoch durch die Ablehnung des Landesbetriebs für Straßenwesen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Bebauungsplan eingestellt
15	Verkehrsentlastung Eisenbahnstraße	k bis m	> ist durch die Ampelsteuerungen im Bereich der KP Eisenbahnstraße/Bergerstraße erfolgt
16	kontinuierliche Umsetzung der Detailkonzepte des VEP zum Umweltverbund	k, m, l	> kontinuierliche Umsetzung im Rahmen unterschiedlicher Maßnahmen (ÖPNV, Radwege, Fußwege, Barrierefreiheit)
17	Maßnahmen zur Unterstützung der flächenhaften Verkehrsberuhigung	k, m, l	> s. Prio 2, flächenhaft umgesetzt
18	Belagsverbesserung städtisches Hauptstraßennetz	m	> erfolgt im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen unter Beteiligung der Anwohner*innen, z. B. Zimmerstraße, Ammonstraße, Karl-Marx-Platz, Ludwig-Sandbergstraße, Brunnenstraße, Friedenseiche-Finow, Fritz-Weineck-Straße, Blumenwerder Straße
19	Förderung betriebliches Mobilitätsmanagement	k, m, l	> Ansätze vorhanden, weiter ausbaufähig
20	Anlage von Kreisverkehrsplätzen	k, m, l	> wird im Zuge von konkreten Planungen jeweils geprüft
21	Erweiterung O-Bus-System (Südend, Finowfurt)	m bis l	> Maßnahmen noch nicht umgesetzt
22	Immissionsgünstige Stadtentwicklung	m bis l	> wird im Rahmen der Planungen berücksichtigt
23	Hausbergtrasse	m	> Planungen nicht weiter verfolgt, s. Prio 14
24	Straßenraumgestaltung	m bis l	> in verschiedenen Abschnitten umgesetzt: z. B. Wegnahme Linksabbiegespur in die Friedrich-Ebert-Straße (am Marktplatz), Kreuzstraße als Sack-

Pri o	Maßnahme	Umsetzungs- horizont k: kurzfristig m: mittelfristig l: langfristig	Status, Umsetzungsstand
			gasse, Umbau Kreuzung Friedensbrücke, Breite Straße zwischen B 168/167 und Friedensbrücke, Eberswalder Straße, Heegermühler Straße
25	Straßenraumbegrünung	m bis l	> in unterschiedlichen Bereichen umgesetzt
26	Nordtangente oder Alternativtrasse	m	> in Planung (B 167 n, 1. Bauabschnitt)
27	Schwerverkehrsvorrangnetz (auf Basis von Maßnahme 24)	m	> nicht umgesetzt
28	Rückbau B 167 alt (auf Basis von Maßnahme 24)	m bis l	> erfolgt nach Realisierung des 1. Bauabschnittes der B 167 n
29	Belagsverbesserung städtisches Nebenstraßennetz	m bis l	> erfolgt im Rahmen von Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen

Durch die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung ist es **gelingen**, die **Anzahl** von Lärmemissionen **betroffener Menschen zu reduzieren**. Insbesondere die nahezu flächendeckende **Geschwindigkeitsreduzierung** (mit Ausnahme der B 167, der B 168, der L 200) hat wesentlich zur Verminderung der Lärmemissionen beigetragen. In den beiden nachfolgenden Tabellen sind die Veränderungen von 2012 bis 2018 dargestellt. Die Daten entstammen der jeweiligen Berichterstattung der Stadt Eberswalde über den Aktionsplan gem. § 47 d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

**Betroffene Einwohner L<sub>DEN</sub> an Hauptverkehrsstraßen**

Anzahl der Menschen, die ganzjährig ausgesetzt sind:	Stufe 2 (2012)	Stufe 3 (2018)	Veränderung (Stufe 2 > 3)
> 55 - 60 dB(A)	940	663	- 277
> 60 – 65 dB(A)	708	627	- 81
> 65 - 70 dB(A)	856	467	- 389
> 70 -75 dB(A)	1.053	853	- 200
> 75 dB(A)	3	63	+ 60
gesamt	3.560	2673	- 887

Tabelle 3:  
Betroffene Einwohner  
an Hauptverkehrsstraßen (L<sub>DEN</sub>)  
[Quelle: Stadt Eberswalde, Berichterstattung zum LAP]

Insgesamt sind am Tag knapp 900 Menschen (minus 25 Prozent) weniger von Lärmemissionen betroffen – obwohl die Einwohnerzahl im gleichen Zeitraum um fast 1.800 Menschen gewachsen ist. Auffällig ist die Erhöhung der Betroffenenzahl bei einem Pegel von über 75 dB(A), hier sind derzeit rund 60 Menschen mehr betroffen. Die Lärmkartierung zeigt, dass hier Teilabschnitte der Eisenbahnstraße, der Breiten Straße sowie der Eberswalder Straße betroffen sind. Mit Blick auf die Nachtpegel zeigt sich ein ähnliches Bild:

### Betroffene Einwohner $L_{\text{night}}$ an Hauptverkehrsstraßen

Anzahl der Menschen, die ganzjährig ausgesetzt sind:	Stufe 2 (2012)	Stufe 3 (2018)	Veränderung (Stufe 2 > 3)
> 45 - 50 dB(A)	1.291	877	- 414
> 50 - 55 dB(A)	749	627	- 122
> 55 - 60 dB(A)	840	513	- 327
> 60 - 65 dB(A)	1.243	868	- 375
> 65 - 70 dB(A)	59	163	+ 104
> 70 dB(A)	0	0	0
gesamt	4.182	3048	- 1.134

Tabelle 4:  
Betroffene Einwohner an Hauptverkehrsstraßen ( $L_{\text{night}}$ )  
[Quelle: Stadt Eberswalde, Berichterstattung zum LAP]

Insgesamt sind 1.134 Menschen weniger von Lärm betroffen, als dies noch 2012 der Fall war. Dies entspricht einem Rückgang von rund 27 Prozent.

Trotz der bislang erreichten Erfolge **bleiben Herausforderungen für die Zukunft**. Gerade entlang der Hauptverkehrsachsen (Bundes- und Landesstraßen) bleibt die Lärmbelastung hoch und zieht einen entsprechenden Handlungsbedarf nach sich. Welche Straßenabschnitte hiervon betroffen sind, wird im nachfolgenden Kapitel ermittelt.

weitere Maßnahmen zur Lärmmin-  
derung erforderlich

## 3. Die Berechnungen des Landes Brandenburg – die Basis

### Strategische Lärmkartierung

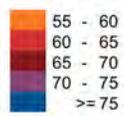
In einem ersten Schritt werden die strategischen Lärmkarten der Stufe 3 mit Stand 28. März 2018 des Landes Brandenburg herangezogen (s. auch im Anhang A1, große Abbildungen). Dort werden alle Straßenabschnitte, auf denen die Verkehrsmenge von 8.000 Kraftfahrzeugen am Tag überschritten werden, im Hinblick auf den Lärm untersucht und in den nachfolgenden Karten dargestellt:

#### Isophonenbänder – Tag



Abbildung 1:  
strategische Lärm-  
karten der Stufe 3  
des Landes Brand-  
enburg  
[Quelle: Landesamt  
für Umwelt, Land  
Brandenburg,  
Stand: 28.03.2018]

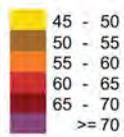
Pegelbereich  
Lden  
in dB(A)



### Isophonenbänder – Nacht



Pegelbereich  
Ln  
in dB(A)



### Überschreitungen – Tag



 Überschreitung 65 dB(A) L<sub>DEN</sub>

## Überschreitungen – Nacht



**Überschreitung 55 dB(A) L<sub>Night</sub>**

Die Kartierung zeigt, dass entlang folgender Straßenzüge sowohl tags als auch nachts die **Prüfwerte überschritten** werden:

- > entlang der B 167 vom westlichen Ortseingang bis zum Abzweig Freienwalder Straße im Osten der Stadt
- > entlang der Angermünder Chaussee im Norden (beginnend ab Knotenpunkt Eberswalder Straße, Abzweig nach Britz) bis zum Knotenpunkt Eisenbahnstraße (L 200 und B 167)
- > Georgstraße – Georg-Friedrich-Hegel-Straße – Wilhelmstraße bis zum Knotenpunkt Bergerstraße (kommunale Straßen)
- > Bergerstraße vom Knotenpunkt Eisenbahnstraße bis zum Knotenpunkt Wilhelmstraße (kommunale Straßen)

Aus der Kartierung wird die **Anzahl von Personen** eingeschätzt, die **Lärm ausgesetzt** sind. Folgende Daten wurden für die Berichterstattung über den LAP 3. Runde ermittelt:

gemittelter **Tag-Abend-Nacht-Index** (L<sub>DEN</sub>)

Anzahl der Menschen, die ganzjährig ausgesetzt sind:		Straßen	Eisenbahn	Großflughäfen	gesamt
> 70 dB(A)	sehr hohe Belastungen	916	0	0	916
> 65 - 70 dB(A)	hohe Belastungen	467	10	0	477
> 55 - 65 dB(A)	Belastungen/Belästigungen	1.290	630	0	1.920

Tabelle 5: geschätzte Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind (Tag-Abend-Nacht-Index) [Quelle: Stadt Eberswalde, Berichterstattung über den LAP (3. Runde)]

**Nacht-Index** (L<sub>Night</sub>)

Anzahl der Menschen, die ganzjährig ausgesetzt sind:		Straßen	Eisenbahn	Großflughäfen	gesamt
> 60 dB(A)	sehr hohe Belastungen	1.031	9	0	1.040
> 55 - 60 dB(A)	hohe Belastungen	513	70	0	583
> 45 - 55 dB(A)	Belastungen/Belästigungen	1.504	1.760	0	3.264

Tabelle 6: geschätzte Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind (Nacht-Index) [Quelle: Stadt Eberswalde, Berichterstattung über den LAP (3. Runde)]

Hinweis: Für die Haupteisenbahnstrecken der Eisenbahnen des Bundes erfolgt die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Das Land Brandenburg legt in der „Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg“ (27. März 2017) fest, dass bei einer **Überschreitung des Mittelungspegels** in Höhe von **65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts**, d. h. ab „hohen Belastungen“, mit dem Instrument des Lärmaktionsplanes **entgegengewirkt** werden muss.

Für den aktuellen Lärmaktionsplan werden **neue Berechnungen** durchgeführt, für die aktuelle Grundlagendaten von 2018 herangezogen werden. Diese aktuellen Berechnungen werden in den nachfolgenden Kapiteln beleuchtet.

aktuelle Berechnungen folgen

## 4. Wie viele Menschen sind vom Straßenlärm betroffen?

### **Blick auf den Analyse- und den Prognose-Nullfall**

Die aktuellen Berechnungen, die für den Lärmaktionsplan herangezogen werden, erfolgen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP). Hier werden insgesamt **vier Berechnungen** durchgeführt, zur Bestandsaufnahme sind zunächst die folgenden beiden Berechnungsfälle relevant:

- > der **Analyse-Fall**, dies entspricht der heutigen Bestandsaufnahme (Datenbasis 2018) und
- > der **Prognose-Nullfall**, hier erfolgt die Prognose für das Jahr 2030, die bereits „gesetzten“ Maßnahmen werden eingerechnet, weitere Maßnahmen jedoch noch nicht, zu den „gesetzten“ Maßnahmen gehören die folgenden:
  - » der 1. Bauabschnitt der Ortsumgehung B 167 n ist fertiggestellt und in Betrieb
  - » Anpassung des ÖV-Linienkonzepts auf folgenden Linien:
    - \_ Linie 910 – Taktverdichtung
    - \_ Linien 861 und 862 – Anpassungen der Linienwege
    - \_ Linie 864 – Anpassung Linienweg und Takt
    - \_ Linie 866 – neue Linie übernimmt Teile der Linie 864
  - » Radverkehr: die Sanierung der Brücke am Heizwerk ist erfolgt, die Brücke ist für den Radverkehr nutzbar
  - » Errichtung der Radverkehrsanlage entlang der Tramper Chaussee (B 168)

Analyse-Fall und Prognose-Nullfall

Die Ergebnisse dieser beiden Berechnungen werden nachfolgend einander gegenübergestellt, um zu ermitteln, welche **Lärminderungswirkungen** bereits im Prognose-Nullfall erreicht werden können. Die Betrachtungen erfolgen anhand von 18 verschiedenen Straßenabschnitten, die nachfolgend dargestellt sind:

wie groß sind die Lärminderungseffekte im Prognose-Nullfall?

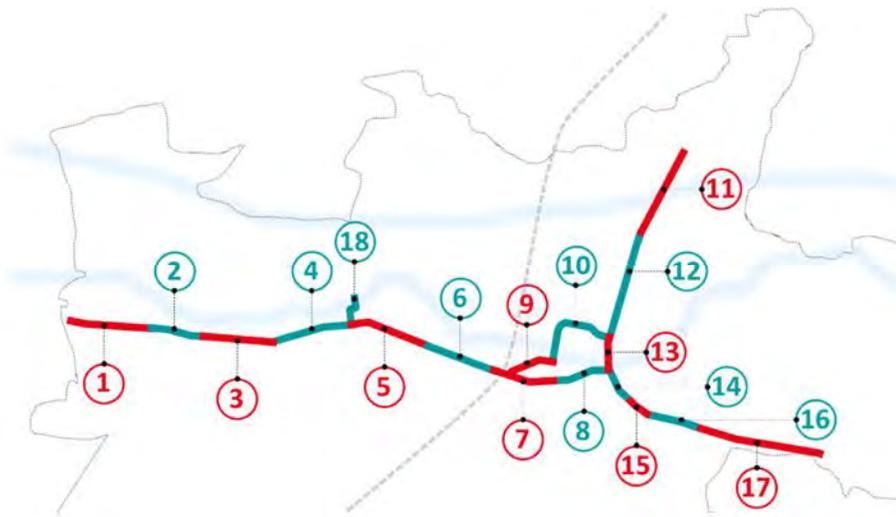


Abbildung 2:  
betrachtetes Straßennetz mit 18 Straßenabschnitten  
[Quelle: eigene Darstellung]

Nr.	Straße	von	bis
1	B 167 Eberswalder Straße	Siedlerweg	Am Stadtpark
2	B 167 Eberswalder Straße	Am Stadtpark	Dorfstraße
3	B 167 Eberswalder Straße	Dorfstraße	Kopernikusring
4	B 167 Eberswalder Straße	Kopernikusring	Lichterfelder Straße
5	B 167 Heegermühler Straße	Lichterfelder Straße	Boldtstraße
6	B 167 Heegermühler Straße	Boldtstraße	Kupferhammerweg
7	B 167 Heegermühler Straße/Eisenbahnstraße	Kupferhammerweg	Wilhelmstraße
8	B 167 Eisenbahnstraße	Wilhelmstraße	Breite Straße
9	Bergerstraße	Eisenbahnstraße	Wilhelmstraße
10	Georg-Friedrich-Hegel-Straße/Georgstraße	Wilhelmstraße	Breite Straße
11	L 200 Breite Straße	Angermünder Chaussee	Neue Straße
12	L 200 Breite Straße	Neue Straße	Georgstraße
13	L 200 Breite Straße	Georgstraße	Eisenbahnstraße
14	B 167 Breite Straße	Eisenbahnstraße	Hausberg
15	B 167 Breite Straße	Hausberg	Freienwalder Straße
16	B 167 Freienwalder Straße	Breite Straße	Saarstraße
17	B 167 Freienwalder Straße	Saarstraße	Sommerfelder Siedlung
18	Lichterfelder Straße/Coppistraße	Heegermühler Straße	Coppistraße

Tabelle 7:  
Straßenabschnitte

In der folgenden Übersicht sind die Einwohnerzahlen entlang der o. g. Straßenabschnitte dargestellt, die am **Tag** von einer **Überschreitung des Mittelungspegels von > 65 dB(A)** betroffen sind:

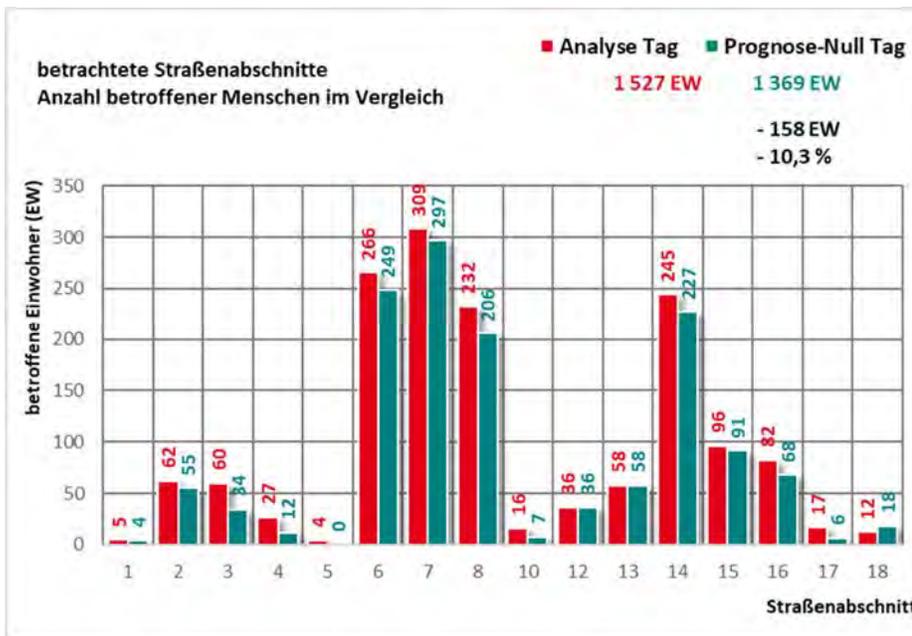


Abbildung 3:  
Anzahl betroffener Menschen  $L_{DEN} > 65$  dB(A) – Vergleich Analyse- und Prognose-Nullfall [Quelle: eigene Darstellung]

Hinweis: Im Anhang A2 sind die Ergebnisse im Detail dargestellt.

Folgende **Ergebnisse** lassen sich für den **Tag** festhalten:

- > insgesamt sind **158 Menschen** im Prognose-Nullfall **weniger** von der Überschreitung des Mittelungspegels in Höhe von 65 dB(A) betroffen als im Status Quo
- > dies entspricht einer **Reduzierung** insgesamt von **10,3 Prozent**
- > die größte Anzahl Betroffener findet sich entlang der B 167 von der Boldtstraße bis zur Breiten Straße sowie entlang der Breiten Straße zwischen Eisenbahnstraße und Hausberg (rot markiert)

Blick auf den Tag

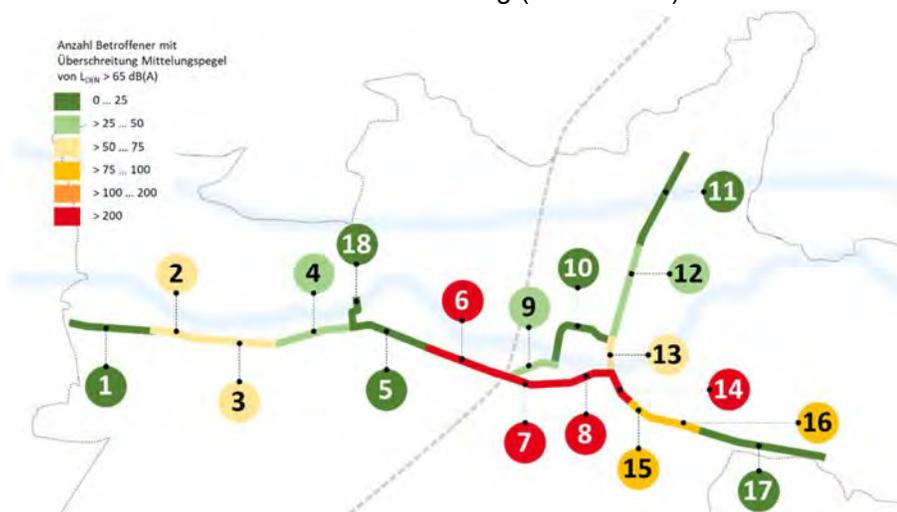


Abbildung 4:  
Analyse Tag – Darstellung der Anzahl von Betroffenen entlang der Straßenabschnitte [Quelle: eigene Darstellung]

- > auf fast allen Straßenabschnitten erfolgt eine Reduzierung der Anzahl betroffener Menschen, d. h. die Inbetriebnahme des 1. Bauabschnittes der Ortsumgehung B 167 n zeigt bereits Verbesserungen im Vergleich zum Status Quo

die B 176 n (1. BA) bringt bereits Entlastung

- > in der folgenden Abbildung sind die jeweiligen **prozentualen Reduzierungen** der Anzahl betroffener Menschen dargestellt:

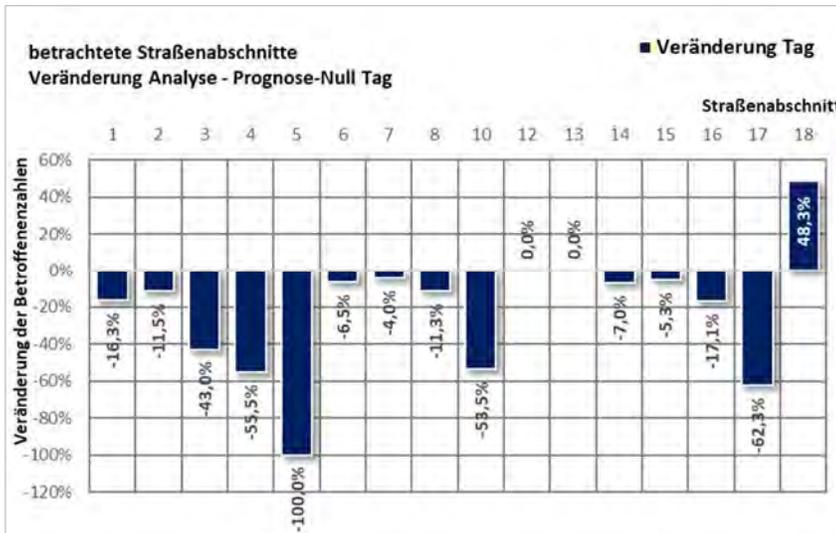


Abbildung 5: prozentuale Veränderung der Anzahl Betroffener  $L_{DEN} > 65$  dB(A) zwischen Analyse- und Prognose-Nullfall [Quelle: eigene Darstellung]

- > im Schnitt liegen die Reduzierungen der Anzahl betroffener Menschen zwischen 15 und 30 Prozent, d. h. jeder 3. bis 6. Betroffene profitiert bereits von den reduzierten Verkehrsmengen durch die Inbetriebnahme des 1. Bauabschnittes der B 167 n
- > auf dem Abschnitt Nr. 18 Lichterfelder Straße von der B 167 bis Copistraße ist jedoch eine deutliche Zunahme der Anzahl betroffener Menschen festzustellen, dies ist vor allem dadurch begründet, dass die Lichterfelder Straße als Zubringer zur B 167 n fungiert und demzufolge mehr Verkehr aufnimmt; in absoluten Zahlen sind hier sechs Menschen mehr von der Überschreitung des Mittelungspegels betroffen als im Status Quo

In der folgenden Übersicht sind die Einwohnerzahlen entlang der o. g. Straßenabschnitte dargestellt, die in der **Nacht** von einer **Überschreitung des Mittelungspegels von > 55 dB(A)** betroffen sind:

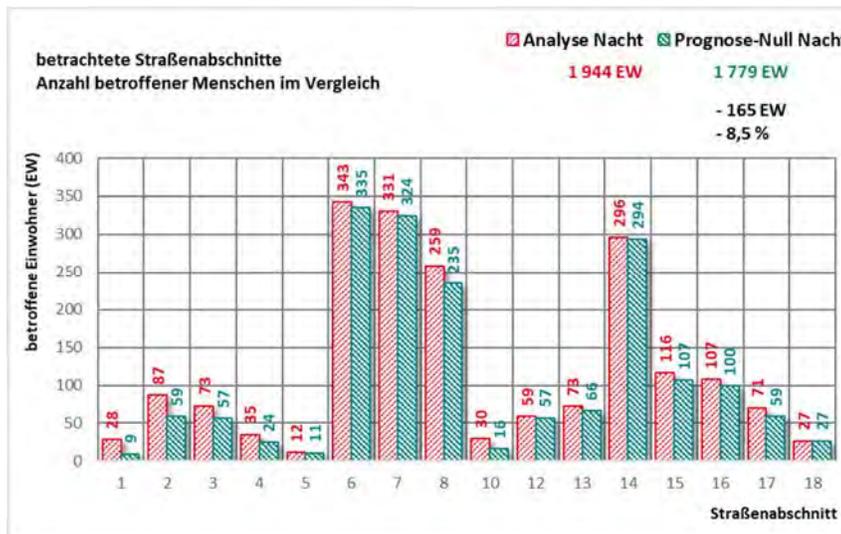


Abbildung 6: Anzahl betroffener Menschen  $L_{night} > 55$  dB(A) – Vergleich Analyse- und Prognose-Nullfall [Quelle: eigene Darstellung]

Folgende Ergebnisse lassen sich für die **Nacht** festhalten:

Blick auf die Nacht

- > insgesamt sind in der Nacht **mehr Menschen** von der Überschreitung des Mittelungspegels betroffen als am Tag
- > auch die Anzahl der Menschen, die im Prognose-Nullfall von Lärmminde- rung **profitieren**, ist in der Nacht **geringer** als am Tag
- > durch die Umsetzung der Maßnahmen im Prognose-Nullfall sind in der Nacht insgesamt **165 Menschen weniger** von der Überschreitung des Mittelungspegels betroffen als im Status Quo
- > die Reduzierung entspricht insgesamt **8,5 Prozent**
- > mit Blick auf die betroffenen Straßenabschnitte zeigt sich ein ähnliches Bild, wie am Tag

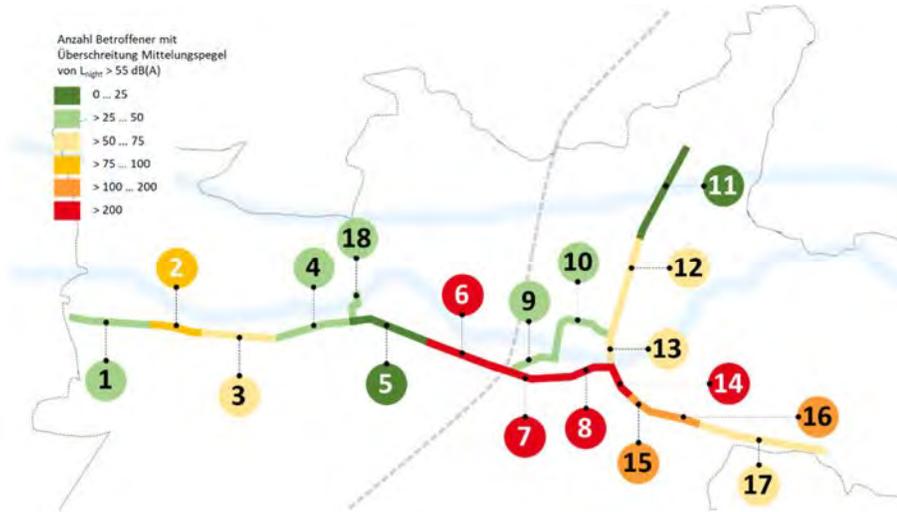


Abbildung 7: Analyse Nacht – Darstellung der Anzahl von Betroffenen entlang der Straßenabschnitte [Quelle: eigene Darstellung]

- > in der folgenden Abbildung sind die jeweiligen **prozentualen Reduzierungen** der Anzahl betroffener Menschen dargestellt:

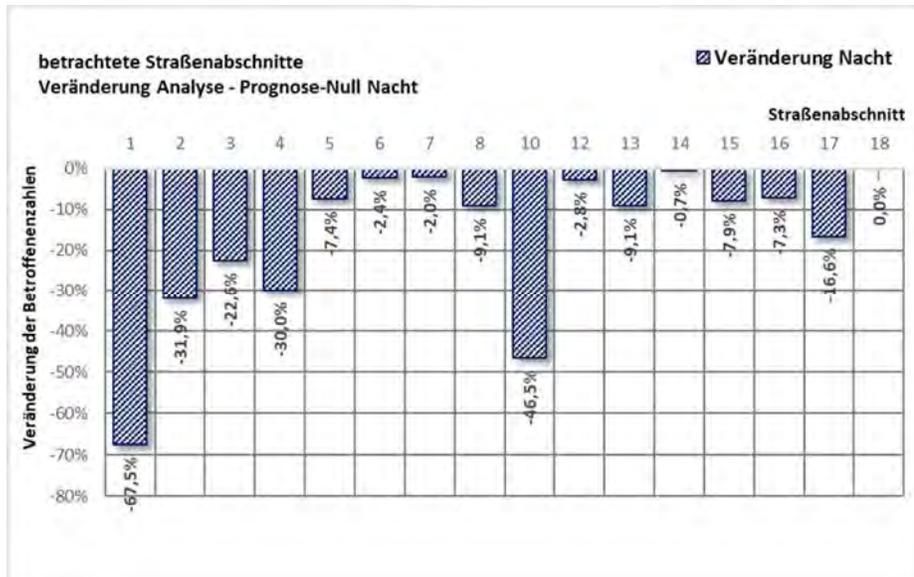


Abbildung 8: prozentuale Veränderung der Anzahl Betroffener  $L_{night} > 55$  dB(A) zwischen Analyse- und Prognose-Nullfall [Quelle: eigene Darstellung]

- > im Schnitt liegen die Reduzierungen der Anzahl betroffener Menschen unterhalb der Werte, die für den Tag erreicht werden, in der Nacht sind es bei der Mehrzahl der Abschnitte weniger als 10 Prozent
- > auf dem Abschnitt Nr. 1 Eberswalder Straße vom Siedlerweg bis zur Straße Am Stadtpark ist die prozentuale Reduzierung groß, in absoluten Werten sind 19 Menschen weniger von der Überschreitung der Mittelungspegel betroffen
- > auf dem Abschnitt Nr. 18 Lichterfelder Straße von der B 167 bis Coppistraße ist keine Differenz zwischen Analyse und Prognose-0 festzustellen, hier ist zu beachten, dass die Lichterfelder Straße im Prognose-Nullfall als Zubringer zur B 167 n fungiert und demzufolge mehr Verkehr aufnimmt, die Betroffenheit aber nicht zunimmt (die Zahl der Betroffenen in der Nacht ist deutlich höher als am Tag)



*Hinweis: Die Anzahl der betroffenen Menschen ist in den Karten „Hot Spots“ im Anhang A3 dargestellt.*



*Hinweis: Im Anhang A4 sind die Isophonenkarten dargestellt. Die Differenz-Isophonenkarten, die jeweils die Reduzierung der Lärmpegel darstellen, sind in Anhang A5 dargelegt.*

### **Schlussfolgerungen für die Entwicklung der weiteren Planfälle**

Folgende Schlussfolgerungen lassen sich aus der Gegenüberstellung von Analyse und Prognose-Nullfall<sup>3</sup> für die Entwicklung weiterer Planfälle für den Mobilitätsplan Eberswalde 2030+ mit Blick auf Maßnahmen zur Lärm-minderung ableiten:

- > die **Realisierung** der Maßnahmen, die für den Prognose-Nullfall angenommen wurden, trägt bereits zu einer **Lärm-minderung** in **mittlerem Umfang** bei
- > um einen wirksamen Schutz der Menschen entlang der betroffenen Straßenzüge vor Lärmemissionen zu erhalten, sind jedoch **weitergehende Maßnahmen erforderlich**
- > neben dem Ausbau der Angebote für den nicht motorisierten Verkehr (Fußgänger und Radfahrer) sind Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV zielführend, so dass mehr Menschen den Bus, das Fahrrad nutzen oder zu Fuß gehen und stattdessen den privaten Pkw stehen lassen
- > durch diese Maßnahmen, die bereits im VEP entwickelt werden, kann erreicht werden, dass mehr Menschen auf diese Verkehrsmittel umsteigen und demzufolge eine Lärm-minderung durch die „Nichtnutzung“ des privaten Pkw erreicht werden
- > ergänzend werden Maßnahmen der **Geschwindigkeitsreduzierung** auf Straßenabschnitten entlang der B 167 berücksichtigt

---

<sup>3</sup> die Begrifflichkeiten sind im Glossar des Mobilitätsplanes Eberswalde 2030+ erläutert

**Zwei weitere Berechnungsfälle** (Planfall 1 und Planfall 2) werden anschließend durchgeführt, um weitere Maßnahmenkombinationen im Hinblick auf ihre Lärminderungswirkungen zu untersuchen. Die Maßnahmen sowie die Berechnungsergebnisse werden im folgenden Kapitel erläutert.

Prüfung durch weitere Planfälle

## 5. Wie wird Eberswalde leiser?

### Der Instrumentenkasten

Um eine wirksame Lärminderung entlang der oben beschriebenen Straßenzüge zu erreichen, stehen verschiedene Maßnahmen zur Verfügung („Instrumentenkasten“). Ein Teil der Maßnahmen wird bereits durch die **Verkehrsentwicklungsplanung** definiert und vorgegeben, z. B. die Veränderung des Modal Split zu Anteilen des Umweltverbundes sowie ÖPNV-Nutzung oder die Verlagerung von Verkehren. Weitere Maßnahmen könnten aus der **Luftreinhalteplanung** hinzukommen – dies ist jedoch nicht der Fall (siehe dort). Und die Maßnahmen aus der **Lärmaktionsplanung** sind ebenfalls relevant. Die Maßnahmen zur Lärminderung sind in drei Prioritäten differenziert, die jeweils an unterschiedlichen Stellen des Lärms ansetzen:

Maßnahmen aus VEP, LRP und LAP



Abbildung 9:  
Instrumentenkasten zur Lärminderung  
[Quelle: eigene Darstellung]

Maßnahmen der **Priorität 1** werden **vorrangig** geprüft, diese Maßnahmen setzen direkt an der **Quelle** der Lärmemissionen an. Diese Maßnahmen **folgen** in der Regel den Anforderungen und Zielen aus der **Verkehrsentwicklungsplanung** und der **Luftreinhalteplanung**, wenn sie sich auf die Reduzierung der Verkehrsmenge und die Verstetigung des Verkehrsflusses beziehen. Verkehrliche Maßnahmen, die eine Verlagerung des Verkehrs zum Ziel haben, sind sorgsam hinsichtlich ihrer großräumigen Lärmwirkung zu beurteilen und der Nutzen einer Lärminderung dem in anderen Bereichen zu erwartenden Schaden (Lärmerhöhung) gegenüberzustellen. Maßnahmen der **Priorität 2** setzen am **Ausbreitungsweg** des Lärms an und können **ergänzend** oder als Ersatz zu den Maßnahmen der Priorität 1 in Frage kommen. Gerade Schallschutzwände und -wälle sind insbesondere mit der Luftreinhalteplanung abzustimmen. Und in den Bereichen, in denen weder Maßnahmen der Priorität 1 noch der Priorität 2 umsetzbar sind bzw. keine genügende Wirkung aufweisen, wird mit **dritter Priorität** geprüft, ob und in welchen Bereichen **passiver Schallschutz** zur

Zusammenspiel von VEP, LRP, LAP

Lärminderung möglich und wirksam ist. Diese Maßnahmen sind unabhängig von der Verkehrsentwicklungsplanung und der Luftreinhalteplanung.

Im Überblick sehen die Maßnahmen wie folgt aus:

### **P1 Maßnahmen an der Quelle**

- 38. Verringerung der Pkw-Verkehrsmenge durch modale Verlagerung
- 39. Verringerung der Kfz-Verkehrsmenge durch räumliche Verlagerung
- 40. Verringerung Schwerverkehrsanteil
- 41. Instandhaltung von Fahrbahnbelägen
- 42. Einbau lärmarter Fahrbahnbeläge
- 43. Verstetigung des Verkehrsflusses
- 44. Einrichtung von Tempo-30-Zonen

### **P2 Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg**

- 45. Schallschutzwände
- 46. Schallschutzwälle
- 47. bauliche Schallschutzriegel mit wenig empfindlichen Nutzungen

### **P3 passiver Schallschutz**

- 48. Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern

In nachfolgender Tabelle sind die jeweiligen Maßnahmen, die zu den genannten Prioritäten gehören, beschrieben. Dabei erfolgt auch eine **Einschätzung**, welches **Lärminderungspotenzial** die einzelnen Maßnahmen aufweisen – dieses ist jedoch tatsächlich oft begrenzt. Daher ist die **wirkungsvollste Maßnahme** zur Lärminderung: **weniger Straßenverkehr** durch Pkw und Lkw. Hierzu kann jede Eberswalder\*in ab sofort einen Beitrag leisten, indem die Wege sehr viel stärker als bisher mit dem Fahrrad, zu Fuß oder dem Bus zurückgelegt werden. Dies funktioniert am besten, wenn die entsprechenden **Infrastrukturen** vorhanden sind: barrierefreie, gut verknüpfte Wegenetze für Fußgänger und Radfahrer sowie ein gut verknüpftes und getaktetes ÖPNV-Netz. Diese Maßnahmen sind bereits im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes als wesentlich erkannt und werden dort entsprechend konkretisiert.

Abbildung 10: Instrumentenkasten mit Einzelmaßnahmen (die Nummerierung der Maßnahmen setzt sich aus den Maßnahmen des VEP fort) [Quelle: eigene Darstellung]

die wirkungsvollste Maßnahme: weniger Straßenverkehr durch Pkw und Lkw

Aus dem Instrumentenkasten werden in Abstimmung mit der Verkehrsentwicklungsplanung sowie der Luftreinhalteplanung diejenigen Maßnahmen ermittelt, die in Eberswalde die größten Effekte haben und die zudem umsetzbar sind. Wichtiger Punkt hierbei, ist die Akzeptanz der Maßnahmen im Rahmen der öffentlichen Beteiligung vorab zu prüfen.

Folgende Maßnahmen sind im Detail im Instrumentenkasten vorhanden (die Nummerierung setzt sich aus den Maßnahmen des VEP fort, beginnt daher mit 38):

Prio	mögliche Maßnahmen Nr. Bezeichnung	Beschreibung	Lärmminderungswirkung	Straßenabschnitte	Rahmenbedingungen
1	38 Verringerung der Pkw-Verkehrsmenge durch modale Verlagerung	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Stärkung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs sowie des ÖPNV</li> <li>&gt; mehr Wege werden zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV zurück gelegt, anstatt mit dem Pkw</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; bei einer Halbierung der Verkehrsmenge kann eine Reduzierung des Schallpegels um rund 3 dB(A) erreicht werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; auf allen Straßenabschnitten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; ein gut verknüpfter Umweltverbund</li> <li>&gt; ein gut ausgebautes und verknüpftes Radwege- und Fußwegenetz</li> </ul>
	39 Verringerung der Kfz-Verkehrsmenge durch räumliche Verlagerung	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; die Verkehrsmengen werden von stark beeinträchtigten Bereichen in weniger sensible Bereiche verlagert, z. B. durch bauliche Maßnahmen (Verengung von Straßenquerschnitten) oder durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Beschilderung)</li> <li>&gt; aber: Hauptverkehrsstraßen haben Bündelungsfunktion, d. h. Maßnahmen auf diesen Straßen dürfen nicht dazu führen, dass der Verkehr auf Nebenstraßen ausweicht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; auch hier kann bei einer Halbierung der Verkehrsmenge eine Reduzierung des Schallpegels um rund 3 dB(A) erreicht werden</li> <li>&gt; in der Konsequenz bedeutet dies eine „nur“ Verlagerung der Lärmemissionen, keine Verminderung!</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; mit dem Bau der Ortsumfahrung B 167 n (1. Bauabschnitt und folgende) erfolgt eine wirksame Entlastung vom Durchgangsverkehr</li> <li>&gt; zur Entlastung des Kupferhammerweges wäre eine Bündelung in der Boldtstraße denkbar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Umsetzung als straßenverkehrsrechtliche Maßnahme erfordert die Abstimmung mit dem Land</li> </ul>
	40 Verringerung Schwerverkehrsanteil (nächtliches Lkw-Durchfahrtsverbot)	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; der Schwerverkehr ist ein wesentlicher Faktor für Schallemissionen</li> <li>&gt; die Lkw-Verkehre (&gt; 7,5 Tonnen) werden in den Nachtstunden (22 bis 6 Uhr) in weniger sensible Bereiche verlagert, z. B. durch bauliche Maßnahmen (Verengung von Straßenquerschnitten) oder durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Beschilderung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; bei einer Reduzierung des Lkw-Anteils um 5 Prozent (z. B. von 25 Prozent auf 20 Prozent) kann eine Minderung des Mittelungspegels von gut 1 dB(A) bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h erreicht werden</li> <li>&gt; in der Konsequenz bedeutet dies „nur“ eine Verlagerung der Lärmemissionen, keine Verminderung! Stark betroffene Bereiche können entlastet werden, bislang weniger belastete Bereiche werden jedoch stärker beeinträchtigt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; mit dem Bau der Ortsumfahrung (1. Bauabschnitt und folgende) erfolgt eine wirksame Entlastung des Durchgangsverkehrs, zudem sind die Industrie- und Gewerbegebiete im Norden dann direkt erreichbar, Lkw-Durchfahrten durch die Stadt zu diesen Wirtschaftsstandorten werden deutlich verringert</li> <li>&gt; Aufteilung eines Teils der Schwerverkehrsanteile in der Eisenbahnstraße von Norden kommend über die Georg-Friedrich-Hegel-Straße und den westlichen Abschnitt der Bergerstraße; die von Westen kommenden Schwerverkehre verbleiben in der Eisenbahnstraße; Voraussetzung hierfür ist die Fertigstellung des 1. Bauabschnittes der Ortsumfahrung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Umsetzung als straßenverkehrsrechtliche Maßnahme erfordert die Abstimmung mit dem Land</li> </ul>
	41 Instandhaltung von Fahrbahnbelägen	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; ebenso wie der Fahrbahnbelag (z. B. Asphalt, Beton oder Pflaster) führen auch Schlaglöcher, abgesenkte Schachtdeckel, Risse in der Fahrbahn oder Unebenheiten zu höheren Lärmbelastungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; durch die Beseitigung von Unebenheiten (Schlaglöcher, Absenkungen, Kanten) kann punktuell eine Verringerung des Lärmpegels erreicht werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; die Maßnahme ist auf allen Straßenabschnitten immer dann relevant, wenn konkrete punktuelle Lärmquellen auftauchen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; die Träger der Straßenbaulast (dies ist für die kommunalen Straßen die Stadt Eberswalde und für die Bundes- sowie Landesstraßen das Land Brandenburg) führen regelmäßige Kontrollen durch</li> </ul>

Prio	mögliche Maßnahmen Nr. Bezeichnung	Beschreibung	Lärmminderungswirkung	Straßenabschnitte	Rahmenbedingungen
		> in der Regel sind dies punktuelle Lärmquellen, die deutlich wahrgenommen werden			> kleinere Instandhaltungsmaßnahmen werden durch den Bauhof bzw. die Straßenmeisterei erledigt > bei größeren Schäden erfolgen weitere Maßnahmen wie z. B. die Deckenerneuerung
42	Einbau lärmarmen Fahr- bahnbeläge	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; die Beschaffenheit der Fahrbahn- oberfläche hat – neben der gefahren- nen Geschwindigkeit - Einfluss auf die Lärmemissionen</li> <li>&gt; Pflasterbeläge erzeugen deutlich hö- here Lärmemissionen als z. B. As- phaltbeläge</li> <li>&gt; durch den Einbau von lärmarmen Fahrbahnbelägen, z. B. im Zuge der Sanierung eines Straßenzuges, kön- nen Lärmminderungen erreicht wer- den</li> <li>&gt; zum Einsatz können lärmtechnisch optimierte Asphaltdeckschichten, of- fenporige Asphalte oder lärmarme Splittmastixasphalte kommen</li> <li>&gt; zu beachten: die Fahrbahnbeläge verlieren mit der Zeit ihre lärmmin- dernde Wirkung, d. h. solche Beläge müssen in kürzeren Intervallen er- neuert werden</li> <li>&gt; zudem bringen sie höhere Baukos- ten mit sich</li> <li>&gt; durch die Offenporigkeit sind zusätz- liche Maßnahmen zur Ableitung des Niederschlagswassers erforderlich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Lärmminderung um rund 5 bis 7 dB(A) beim Ersatz von Pflasterde- cken erreichbar</li> <li>&gt; beim Einbau von lärmtechnisch opti- mierten Asphaltdeckschichten kann eine Lärmminderung bis zu 3 dB(A) erreicht werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; insbesondere auf gepflasterten Stra- ßenabschnitten mit einer hohen Be- troffenheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; bei anstehenden Sanierungsmaß- nahmen berücksichtigen</li> <li>&gt; Abstimmungen mit dem Land</li> </ul>
43	Verstetigung des Ver- kehrsflusses	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Abstimmung von Ampelschaltungen („grüne Welle“) – aber keine Be- nachteiligung des Radverkehrs und des ÖPNV</li> <li>&gt; Umgestaltung von Kreuzungs- und Einmündungsbereichen (zusätzliche Abbiegespuren, Kreisverkehre)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Lärmminderung um rund 2 bis 4 dB(A) bei Geschwindigkeiten bis 30 km/h, je höher die Geschwindigkeit, desto geringer die reduzierende Wir- kung</li> <li>&gt; die subjektive Wahrnehmung der Lärmminderung wird durch den Wegfall der besonders lästigen Pe- gelspitzen verstärkt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; insbesondere im Hauptstraßennetz mit einer hohen Anzahl betroffener Menschen</li> <li>&gt; an Straßenabschnitten mit einer dichten Abfolge von Kreuzungen und Einmündungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Abstimmungen mit dem Land</li> </ul>
44	Reduzierung der Ge- schwindigkeit auf 30 km/h	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Einrichtung von Tempo-30-Zonen</li> <li>&gt; Beschilderung von bestimmten Stra- ßenabschnitten mit 30 km/h</li> <li>&gt; jeweils ganztägig gültig oder z. B. auf die Nachstunden beschränkt</li> <li>&gt; bautechnisch einfach umsetzbar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Lärmminderung um rund 1 bis 5 dB(A) bei Reduzierung von 50 km/h auf 30 km/h</li> <li>&gt; abhängig vom Schwerverkehrsanteil: bei einem Anteil von 10 Prozent</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; insbesondere entlang der am stärk- sten belasteten Straßenabschnitte: B 167, L 200 (Breite Straße), Georg- Friedrich-Hegel-Straße, Berger- straße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Abstimmungen mit dem Land</li> </ul>

Prio	mögliche Maßnahmen Nr. Bezeichnung	Beschreibung	Lärmminderungswirkung	Straßenabschnitte	Rahmenbedingungen
		> größere Hürden aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht: eine Anordnung kann nur durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde erfolgen; bei Bundes- und Landesstraßen ist dies der Landesbetrieb Straßenwesen, bei kommunalen Straßen ist die Stadt Eberswalde zuständig	kann eine Minderung des Mittelungspegels um rund 3 dB(A) erzielt werden		
<b>2</b> 	45 Schallschutzwände	> Errichtung von Schallschutzwänden entlang ausgewählter Straßenzüge > im innerstädtischen Bereich ist dies kaum umsetzbar (dichte Bebauung in unmittelbarer Straßennähe)	> hohe Lärmminderungswirkung	> im innerstädtischen Bereich nicht einsetzbar	> Abstimmung mit Luftreinhalteplanung
	46 Schallschutzwälle	> Errichtung von Schallschutzwällen entlang ausgewählter Straßenzüge > auch diese Maßnahme ist im innerstädtischen Bereich nicht umsetzbar (im Vergleich zu den Schallschutzwänden höherer Platzbedarf)	> hohe Lärmminderungswirkung	> im innerstädtischen Bereich nicht einsetzbar	> Abstimmung mit Luftreinhalteplanung
	47 bauliche Schallschutzriegel mit wenig empfindlichen Nutzungen	> durch die Errichtung von baulichen Schallschutzriegeln, die die Schallausbreitung unterbrechen, können dahinterliegende Wohngebäude und Quartiere vor Straßenlärm geschützt werden > für diese Gebäude mit der Funktion „Lärmminderung“ sind entweder nur wenig lärmsensible Nutzungen denkbar (z. B. Gewerbe) > sollen sie zu Wohnzwecken genutzt werden, sind die Gebäude in besonderer Weise zu planen, da hier Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude vorzusehen sind (Fassade, Balkone, Fenster) > zudem sollten die baulichen Riegel nicht durchbrochen sein, um eine maximale Abschirmwirkung zu erhalten	> die Lärmminderungswirkung hängt von der Gestaltung der baulichen Riegel ab > es ist davon auszugehen, dass in Teilbereichen eine hohe Lärmminderung zu erreichen ist (der jeweilige Nachweis erfolgt via Berechnung anhand der geplanten Gebäudekubaturen)	> insbesondere im Bereich der Bergerstraße zwischen Eisenbahnstraße und Grabowstraße	> Festlegung von Vorgaben für die Bebauung, z. B. im Rahmen der Bauleitplanung
<b>3</b> 	48 Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern	> Durchführung an den Gebäuden, die betroffen sind > Austausch der Fenster zur Straßenseite durch Schallschutzfenster, zusätzlich Einbau von Schalldämmlüftern (die Fenster wirken nur in geschlossenem Zustand)	> Ermittlung der Schallschutzklasse in gesondertem Gutachten > hohe Lärmminderungswirkung bei geschlossenen Fenstern erzielbar	> insbesondere entlang der am stärksten belasteten Straßenabschnitte	> mögliche Umsetzung: „Hinweise zur Realisierung des passiven Lärmschutzes (HPL)“ des Landes Brandenburg (Stand 05/2019) beachten > Antragstellung erfolgt durch den Eigentümer des Gebäudes > ein Anspruch der Betroffenen, auf Basis der LAP Schallschutzfenster zu erhalten, besteht nicht!

### **Exkurs: Lärminderung durch Elektrofahrzeuge**

Das Umweltbundesamt hat hierzu bereits **2013 Untersuchungen** durchgeführt. Demnach weisen Elektrofahrzeuge nur ein **begrenzt**es **Lärminderungspotenzial** auf. Warum ist das so? Der Lärm durch Fahrzeuge wird zum einen durch das **Antriebsgeräusch** bestimmt und zum anderen durch das **Reifen-Fahrbahn-Geräusch** (Abrollgeräusch der Reifen auf der Fahrbahn) hervorgerufen. Durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen können nur die Antriebsgeräusche vermindert werden, das Reifen-Fahrbahn-Geräusch bleibt nach wie vor erhalten. Die Dominanz der Geräusche verändert sich zudem mit der gefahrenen Geschwindigkeit: bis zu einer Geschwindigkeit von **25 km/h dominiert** das **Antriebsgeräusch**, bei höheren Geschwindigkeiten das Reifen-Fahrbahn-Geräusch. Dies bedeutet, dass Elektrofahrzeuge nur bis zu einer Geschwindigkeit von rund 25 km/h lärmindernde Effekte haben, bei schnelleren Geschwindigkeiten jedoch nicht mehr. Bei **Lkws** und **Bussen** sieht es anders aus: hier dominiert das Antriebsgeräusch bis zu einer Geschwindigkeit von **50 km/h** – also im Stadtbereich. Eine Umrüstung sämtlicher Lkws auf Elektroantriebe kann demzufolge zur Lärminderung beitragen. Hier sind jedoch die **Hersteller** der Fahrzeuge gefragt. Gleiches gilt auch für Mopeds, Motorräder, Müllfahrzeuge oder andere Nutzfahrzeuge, die innerorts unterwegs sind. Einen **großen Vorteil** hat Eberswalde jedoch gegenüber anderen Städten: den **O-Bus** der zu 100 Prozent elektrisch unterwegs ist.

begrenzt  
es  
Lärm-  
minderungspoten-  
zial

Das Umweltbundesamt schätzt ein, dass eine **Lärminderung** von **– 0,75 dB(A)** erzielt werden kann, wenn die **Pkw-Flotte zu 15 Prozent aus Elektro-Pkw** bestehen würde. Heute liegt der Anteil in Eberswalde bei rund 0,5 Prozent. Zum Vergleich: Die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h kann eine Lärminderung bis zu 5 dB(A) erzielen.

Hersteller und Auto-  
käufer können hier  
Beiträge leisten



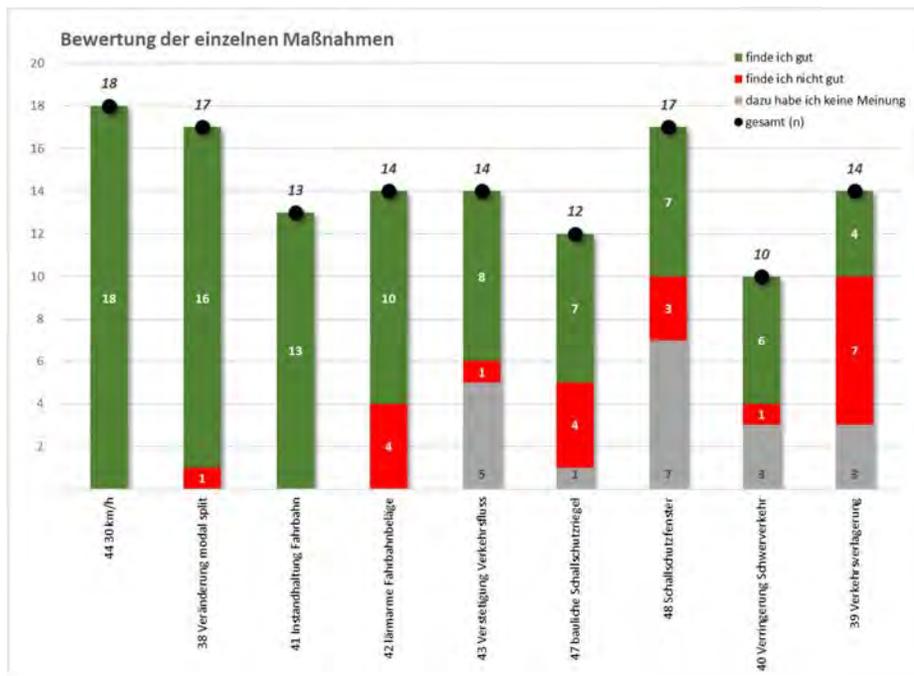
Zum Weiterlesen: *Kurzfristig kaum Lärminderung durch Elektroautos. Position des Umweltbundesamtes vom 18. April 2013.*



Link: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/dokumente/position\\_kurzfristig\\_kaum\\_laermminderung\\_im\\_verkehr.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/dokumente/position_kurzfristig_kaum_laermminderung_im_verkehr.pdf)

### **Der Instrumentenkasten in der öffentlichen Beteiligung**

Für die Entwicklung der Maßnahmenpakete, die in den beiden weiteren Planfällen untersucht werden, sind die Hinweise aus der öffentlichen Veranstaltung am 25. Februar 2020 wesentlich. Hier wurden auf Plakaten die Maßnahmen vorgestellt und die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, die Maßnahmen zu bewerten („finde ich gut“, „finde ich nicht gut“, „dazu habe ich keine Meinung“). Folgendes Bild ergab sich aus dieser Veranstaltung:



- > *Hinweis: Jeder Teilnehmende hatte die Möglichkeit, pro Maßnahme einen Punkt in den drei Kategorien zu vergeben. Nicht alle Teilnehmenden haben diese Möglichkeit genutzt. Zudem haben einige Teilnehmende nur Punkte an einige, nicht aber an alle Maßnahmen verteilt. Dies spiegelt sich in der unterschiedlichen Anzahl der pro Maßnahme vergebenen Punkte (n) wider.*
- > ausschließlich Zustimmung hat die Maßnahme 44 „Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h“ erhalten, diese Maßnahme könnte auf ausgewählten Abschnitten des Straßennetzes zur Lärminderung realisiert werden (wie zum Beispiel in Finowfurt)
- > gleichermaßen Zustimmung fand die Maßnahme 38 „Veränderung des modal split“
- > auch mit der regelmäßigen Instandhaltung der Fahrbahnbeläge zeigten sich die Teilnehmenden einverstanden (Maßnahme 41)
- > der Einbau lärmarmer Fahrbahnbeläge (Maßnahme 42) findet bei gut zwei Dritteln Zustimmung, ein knappes Drittel lehnt diese Maßnahme ab
- > die Verstetigung des Verkehrsflusses (Maßnahme 43) wird von gut der Hälfte der Teilnehmenden befürwortet, rund ein Drittel hat hierzu keine Meinung
- > die baulichen Schallschutzriegel an ausgewählten Standorten wird von einem Drittel abgelehnt, gut die Hälfte unterstützt diese Maßnahme (Maßnahme 47)
- > der Einbau von Schallschutzfenstern (Maßnahme 48) unter den genannten Prämissen ist für gut 40 Prozent eine sinnvolle Maßnahme, aber ebenso viele Teilnehmende haben hierzu keine Meinung
- > die Verringerung des Schwerverkehrs (Maßnahme 40) wurde nur von 10 Teilnehmenden bewertet, findet dort aber überwiegend Zustimmung

- > mehrheitlich abgelehnt wird die Maßnahme der Verkehrsverlagerung von stark frequentierten Straßenabschnitten in weniger sensible Bereich – zumal es in Eberswalde hierzu kaum Realisierungsmöglichkeiten gibt (Maßnahme 39)

Die Teilnehmenden hatten zudem die Möglichkeit, auf Plakaten **weitere Ideen** oder **Hinweise** festzuhalten. Hier wurde die **Saarstraße** benannt, die heute noch mit Pflasterbelag versehen ist und demzufolge hohe Lärmemissionen nach sich zieht. Dieser Straßenabschnitt ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung, da die Streckenbelastung geringer als 8 000 Kraftfahrzeuge pro 24 Stunden ist. Die Stadt Eberswalde hat den Handlungsbedarf hier jedoch erkannt, eine Sanierung der Saarstraße ist für 2021 vorgesehen.

Saarstraße vom Pflaster befreien

Zudem wurde der Wunsch geäußert, dass die **Geschwindigkeitsbeschränkungen** im Straßennetz auch konsequent **kontrolliert** werden. Dies geschieht punktuell durch stationäre Geschwindigkeitsmessungen (Blitzer) und ergänzend durch Polizei und Ordnungsamt. Inwiefern diese ergänzenden Maßnahmen ausgeweitet werden könnten, bleibt durch Polizei und Ordnungsamt zu prüfen.

Geschwindigkeitsbegrenzungen mehr kontrollieren

In der Diskussion zu möglichen Maßnahmen wurde der Vorschlag engagiert diskutiert, **andere Mittelungspegel** als diejenigen gemäß der „Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg“ (vom 27. März 2017) heranzuziehen. Hier wurde auf die „**Leitlinien für Umgebungslärm**“ der **WHO** (2018) verwiesen. Demnach wird empfohlen, die durchschnittliche Lärmbelastung durch Straßenverkehrspegel bedingte Lärmpegel auf weniger als **53 dB(A) (L<sub>DEN</sub>)** zu verringern. Für die nächtliche Lärmbelastung wird eine Verringerung des durch Straßenverkehr bedingten Lärmpegels auf weniger als **45 dB(A) (L<sub>night</sub>)** empfohlen. Dies wurde als wichtiger und wertvoller Hinweis aufgenommen, erfordert jedoch zunächst eine **Anpassung** der Mittelungspegel in den der LAP zugrundeliegenden **Vorschriften**. Eine **wichtige Diskussionsanregung** ist dies allemal.

Berücksichtigung der Leitlinien der WHO



zum Weiterlesen: *Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region (Zusammenfassung). Regionalbüro für Europa. Kopenhagen, 2018*



Link: <http://www.euro.who.int/de/health-topics/environment-and-health/noise/publications/2018/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-executive-summary-2018>

### Die weiteren Planfälle

Aus den Maßnahmenvorschlägen der Verkehrsentwicklungsplanung, der Luftreinhalteplanung sowie der Lärmaktionsplanung wurden **zwei weitere Planfälle** entwickelt, die jeweils unterschiedliche Maßnahmenbündel berücksichtigen:

integrierte Betrachtung

#### Prognose-I-Fall

- > Festgehaltene Maßnahmen:
  - » Fußgängerzone Friedrich-Ebert-Straße

- » Herstellen „Südroute“
- » Sperrung Kupferhammerweg für Schwerverkehr
- » ÖPNV-Paket I (Linie 865 im 30-Minuten-Takt, Quartiersbus Ostend, Zoo-Bus)
- > Modellierte Maßnahmen:
  - » Friedrich-Ebert-Straße inkl. Kirch-/Steinstraße: lediglich Freigabe für Fuß, Rad und ggf. Bus
  - » Steinstraße im Abschnitt „An der Friedensbrücke“ und „Breite Straße“ nun in beide Richtungen befahrbar
  - » Herstellung des Radkonzepts „Südroute“ der Prio 1 und Erschließung Drehnitzwiesen
  - » Schließung des Kupferhammerwegs für das Verkehrssystem „Lkw“, Zugang zu Autohaus und Einzelhandel bleibt weiterhin geöffnet
  - » Herstellung eines 30-Min-Taktes auf Linie 865 inkl. Führung über „Rudolf-Breitscheid-Str.“
  - » Modellierung der Linie 914 nach Konzept der BBG
  - » Verlängerung der Linie 862 im Ringlinienkonzept via neue Haltestelle „Herman-Prochnow- Straße“, „Ostender Höhen“ nach „Mülldeponie“ und via neue Haltestelle „Ostender Höhen“, „Am Tempelberg“, „Cothener Straße“ Richtung Innenstadt (Uhrzeigersinn) bzw. in Gegenrichtung im Wechsel
  - » auf die Einrichtung eines Quartierbusses im Ostend wurde aufgrund der Vorzugsvariante Verlängerung der bestehenden Linie 862 über die Saarstraße verzichtet
  - » auf die Einrichtung einer Zoo-Linie wurde aufgrund der verdichteten Linie 865 verzichtet
  - » Abbildung der Umsetzung des Radkonzepts durch Erhöhung der mittleren Geschwindigkeit im Radverkehr  $v_{\text{Rad}} = v_{\text{Rad,Ana}} + 1\text{km/h}$

#### *Prognose-2-Fall*

- > Festgehaltene Maßnahmen:
  - » Inhalte wie Planfall 1 und
  - » Ortsumgehung 2. BA
  - » Umgestaltung Heegermühler Straße (Abschnitt Boldtstraße bis Spechthausener Straße)
  - » ÖPNV-Paket II (Linie 865 im 30-Minuten-Takt und Anbindung des Leibnizviertels, weitere Taktverdichtung Linie 910 mit Umstrukturierung Linien 864 und 866 sowie geänderter Anbindung Gropius-Krankenhaus)
- > Modellierte Maßnahmen:
  - » Maßnahmen wie Planfall 1
  - » Öffnung des 2. Bauabschnitts der Ortsumgehung (OU) (L 200 bis B 167 alt mit  $v_{\text{max}} = 100\text{km/h}$ )

- » Kapazität für Heegermühler Straße im Abschnitt „Lichterfelder Straße“ bis „Boldtstraße“ entsprechend der Netzcharakteristik für einen Fahrstreifen pro Richtung angepasst
- » Tempo 30 auf B167 zwischen „Boldtstraße“ und „Breite Straße“
- » Tempo 30 auf Georg-Friedrich-Hegel-Straße und Georgstraße
- » Tempo 30 auf Bergerstraße
- » Tempo 30 auf KP Friedrichsbrücke und Georgstraße
- » Tempo 30 auf B167 zwischen „Am Stadtpark“ und „Kopernikusring“
- » Modellierung der 865 als Ringlinie, da somit Leibnizviertel im 30-Min-Takt an Markt und ZOB angebunden wird
- » Modellierung der Linie 914 von Gropius-Krankenhaus – Markt – Waldcampus – Hauptbahnhof (Mischform PTV, BBG), somit stündliche Anbindung des Krankenhauses sowie des Campus auf direktem Weg vom Hbf und Markt
- » Herstellung eines 30-Min-Takts zwischen 6 - 20Uhr auf Linie 864 zwischen „Clara-Zetkin-Siedlung“ und „Hauptbahnhof“
- » Abbildung der Umsetzung des Radkonzepts durch Erhöhung der mittleren Geschwindigkeit im Radverkehr  $v_{\text{Rad}} = v_{\text{Rad,Ana}} + 2\text{km/h}$

### P1 Maßnahmen an der Quelle

- 38. Verringerung der Pkw-Verkehrsmenge durch modale Verlagerung
- 39. Verringerung der Kfz-Verkehrsmenge durch räumliche Verlagerung
- 40. Verringerung Schwerverkehrsanteil
- 41. Instandhaltung von Fahrbahnbelägen
- 42. Einbau lärmärmer Fahrbahnbeläge
- 43. Verstärkung des Verkehrsflusses
- 44. Einrichtung von Tempo-30-Zonen

### P2 Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg

- 45. Schallschutzwände
- 46. Schallschutzwälle
- 47. bauliche Schallschutzriegel mit wenig empfindlichen Nutzungen

### P3 passiver Schallschutz

- 48. Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern

Abbildung 11:  
im Rahmen der  
Lärmemissionsberechnungen berücksichtigte Maßnahmen  
[Quelle: eigene Darstellung]

Aus dem **Instrumentenkasten** zur Lärminderung kommen demzufolge diese Maßnahmen zum Einsatz:

- > **Priorität 1 Maßnahmen an der *Quelle***
  - » Verringerung der Verkehrsmenge durch Veränderung des **modal split** (Maßnahme Nr. 38, wird im Verkehrsmodell abgebildet)
  - » Verringerung der Verkehrsmenge durch **Verlagerung** (Maßnahme Nr. 39, Sperrung Kupferhammerweg für den Schwerverkehr, der Zugang zum Autohaus und zum Einzelhandel bleibt geöffnet, wird im Verkehrsmodell abgebildet)
  - » Einrichtung von **Tempo-30-Zonen** bzw. Abschnitten (Maßnahme Nr. 44, wie oben genannt, wird im Verkehrsmodell abgebildet)
- > **Priorität 2 Maßnahmen auf dem *Ausbreitungsweg***
  - » **bauliche Schallschutzriegel** mit wenig empfindlichen Nutzungen (Maßnahme 47), diese Maßnahme wird in folgenden Bereichen berücksichtigt
    - \_ an der Heegermühler Straße zwischen der Schöpferter Straße und der Eisenbahnbrücke (hier wird eine potenzielle Bebauung auf der Nordseite der Heegermühler Straße einbezogen)
    - \_ an der Bergerstraße zwischen Kant- und Grabowstraße (hier wird eine potenzielle Bebauung an der Südseite der Bergerstraße berücksichtigt)
    - \_ an der Friedrich-Ebert-Straße Süd (hier wird die geplante Bebauung auf der freien Fläche berücksichtigt)

Maßnahmen der **Priorität 3 passiver Schallschutz** sind **nicht** in die Berechnungen eingeflossen.

Durch beide Planfälle kann eine **weitere wirkungsvolle Reduzierung** der Lärmemissionen und somit der Betroffenen erreicht werden. Die Ergebnisse der Berechnungen werden nachfolgend dargestellt.

weitere Lärminderung wird erreicht

Veränderung der Anzahl Betroffener am **Tag**

Planfall	Analyse	Prognose-Nullfall	Planfall 1	Planfall 2
<b>Betroffene</b>	1 527	1 369	892	408
<b>Veränderung zur Analyse</b>	---	- 158	- 636	- 1 119
<b>prozentual</b>	---	- 10,3 %	- 41,6 %	- 73,3 %

Tabelle 8: Veränderung der Anzahl Betroffener am Tag  
[Quelle: eigene Berechnungen]

Veränderung der Anzahl Betroffener in der **Nacht**

Planfall	Analyse	Prognose-Nullfall	Planfall 1	Planfall 2
<b>Betroffene</b>	1 944	1 778	1 610	936
<b>Veränderung zur Analyse</b>	---	- 165	- 334	- 1 008
<b>prozentual</b>	---	- 8,5 %	- 17,2 %	- 51,9 %

Tabelle 9: Veränderung der Anzahl Betroffener in der Nacht  
[Quelle: eigene Berechnungen]

Insgesamt zeigt sich, dass die Maßnahmen der **Planfälle 1 und 2** eine **deutlich höhere Lärminderungswirkung** entfalten als „nur“ die Maßnahmen des Prognose-Nullfalls. Sehr deutlich ist zu erkennen, dass die Realisierung des Maßnahmenbündels Planfall 2 dazu führt, dass die Anzahl der Betroffenen spürbar zurückgeht. Dies gilt nahezu für alle betrachteten Netzabschnitte.

Planfälle 1 und 2 bringen deutliche Lärminderung

Wichtig ist, bei der hier gewählten Vorgehensweise eines **integrierten Mobilitätsplanes** zu beachten, dass alle Planfälle als „**Maßnahmenpakete**“ berechnet werden. Dies bedeutet, dass im Einzelfall nicht abgeleitet werden kann, welchen Lärmierungsanteil eine einzelne Maßnahme an der gesamten Lärminderung aufweist (wie z. B. die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h). Wesentliche Erkenntnis ist jedoch, dass die Maßnahmenpakete in ihrer **Gesamtwirkung** deutlich zur Lärminderung beitragen.

Planfälle wirken als Maßnahmenpakete – Wirkung einzelner Maßnahmen nicht ableitbar

Im Anhang A2 sind die Ergebnisse der unterschiedlichen Planfälle im Hinblick auf die Veränderung der Anzahl der Betroffenen dargestellt. Nachfolgend **zusammengefasste Ergebnisse** und Einschätzungen:

- > bereits mit der Umsetzung der Maßnahmen des Planfalles **1** lassen sich im Bereich der **höchsten Betroffenenheiten** (B 167 von der Boldtstraße bis zur Breiten Straße und von der Eisenbahnstraße bis zur Saarstraße) am **Tag gute Resultate** zur Lärminderung erzielen, in der **Nacht** sind diese Reduzierungen jedoch nur **marginal** (hoher Anteil Schwerverkehr)
- > die im Planfall 1 vorgesehene **Sperrung** des **Kupferhammer Weges** für den Schwerverkehr führt – trotz der Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Heegermühler Straße zu **keiner Erhöhung der Anzahl der Betroffenen**, im Gegenteil: auch hier geht die Zahl der Betroffenen am **Tag** zurück (um rund 57 Prozent), in der **Nacht** ist die Reduzierung jedoch deutlich **geringer** (nur knapp 10 %); hier ist die verstärkte Nutzung des Schwerverkehrs auf der Heegermühler Straße spürbar
- > für den Bereich **Finow** kann durch die Umsetzung des Planfalles **1** am Tag bereits eine **Halbierung** der Zahl der Betroffenen erreicht werden, der Planfall **2** am Tag bringt hier nahezu eine **Entlastung aller** von Lärm Betroffenen; für die Nachtstunden fallen die Reduzierungen geringer aus
- > die Betroffenenheiten in der Georg-Friedrich-Hegel-Straße sowie der Bergerstraße sind vergleichsweise gering, dies ist mit der dort vorhandenen Gebäudenutzung, der Topografie sowie dem Abstand der Wohngebäude zum Straßenraum verbunden; bereits die Umsetzung der Maßnahmen des Prognose-Nullfalls entlastet die Hälfte der Betroffenen, der Planfall 1 kommt zum gleichen Ergebnis und der Planfall 2 entlastet am Tag alle Betroffenen, in der Nacht rund Dreiviertel der Betroffenen
- > der einzige Abschnitt, der in allen Planfällen **keine Veränderung** erfährt, ist die L 238 **Lichterfelder Straße**; dies ist damit begründet, dass die Lichterfelder Straße und die **Coppistraße** als **Zubringer** zur **B 167 n** fungieren und hier mit einer Verkehrszunahme zu rechnen ist

### Umsetzbarkeit der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h entlang von Bundesstraßen

Die Berechnungen der Prognosefälle haben gezeigt, dass der **Planfall 2** mit der Einführung von **Tempo 30 km/h** entlang verschiedener Straßenzüge, insbesondere auf Abschnitten der B 167 – der am stärksten von Lärm belastete Straßenzug in Eberswalde – eine **wirkungsvolle** Maßnahme zur Reduzierung der Anzahl betroffener Menschen ist. Eine solche Maßnahme kann mit geringem finanziellen Aufwand umgesetzt werden, die Lärmreduzierung ist wirkungsvoll. Nun befindet sich dieser Straßenzug in der **Baulast** des **Landes Brandenburg**, der Landesbetrieb Straßenwesen ist hierfür zuständig. Das heißt, dass die Stadt Eberswalde nicht „einfach“ die Beschilderung anordnen kann, sondern die **Zustimmung** des Straßenbaulastträgers ist **einzuholen**. Alternativ könnte die Stadt Eberswalde warten, bis die B 167 in die kommunale Verantwortung übergeben wird – dies erfolgt, sobald der 1. Bauabschnitt der B 167 n in Betrieb geht. So lange können jedoch die von Lärm am stärksten Betroffenen Eberswalder\*innen nicht auf eine Lärmreduzierung warten.

Handlungsbedarf mit Umsetzungshürden

Um diese Abstimmung mit dem derzeitigen Träger der Baulast zu erreichen, ist die Durchführung **weiterer Berechnungen** erforderlich. Für die Erarbeitung der Lärmaktionspläne ist verbindlich die Anwendung des Berechnungsverfahrens **VBUS** vorgeschrieben. Zur Umsetzung von lokalen Ansprüchen auf Lärmsanierung bzw. -vorsorge ist das Berechnungsverfahren für die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) anzuwenden. Dies bedeutet, dass die gleichen Berechnungen nochmals unter Zugrundelegung der **RLS 90** (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) durchzuführen sind. Insofern wurden für die Lärmaktionsplanung alle Berechnungen entlang der betroffenen Straßenabschnitte für den Prognose-Nullfall sowie den Planfall 2 nochmals unter Anwendung der RLS 90 durchgeführt. Eine Berechnung für den Planfall 1 wurde nicht durchgeführt, da hier keine Geschwindigkeitsreduzierung im Maßnahmenpaket enthalten ist. Die Ergebnisse sind nachfolgend dargestellt.

doppelte Berechnungen, um die Zustimmung des Landes zu erhalten

#### Veränderung der Anzahl Betroffener am **Tag**

Planfall	Prognose-Nullfall	Planfall 2
<b>Betroffene</b>	1 178	249
<b>Veränderung zum Prognose-Nullfall</b>	---	- 929
<b>prozentual</b>	---	- 78,9 %

Tabelle 10:  
Veränderung der Anzahl Betroffener am Tag RLS 90  
[Quelle: eigene Berechnungen]

#### Veränderung der Anzahl Betroffener in der **Nacht**

Planfall	Prognose-Nullfall	Planfall 2
<b>Betroffene</b>	1 529	978
<b>Veränderung zum Prognose-Nullfall</b>	---	- 551
<b>prozentual</b>	---	- 36,0 %

Tabelle 11:  
Veränderung der Anzahl Betroffener in der Nacht RLS 90  
[Quelle: eigene Berechnungen]

Zum Vergleich: Am Tag ermittelt das Berechnungsverfahren VBUS eine etwas geringere Entlastungswirkung, in der Nacht ermittelt das Berechnungsverfahren nach RLS 90 eine etwas geringere Entlastungswirkung. **Beide Berechnungsverfahren** zeigen deutlich, dass die Umsetzung der Maßnahmen des **Planfalles 2** insbesondere am **Tag** zu einer **deutlichen Reduzierung** der Anzahl betroffener Menschen führt. Die nächtliche Reduzierung fällt geringer aus.

die Maßnahmen des Planfalles 2 zeigen deutliche Wirkung

In den nachfolgenden Kartenausschnitten sind jeweils die Reduzierungen der Lärmpegel im Vergleich des Prognose-Nullfalls und des Planfalles 2 für den Tag und die Nacht dargestellt.

Lärmpegelreduzierung am **Tag**:



Abbildung 12:  
Isophonen-Differenzkarte Tag  
[Quelle: eigene Berechnungen]  
Reduzierung Lärmpegel dB(A)

- > auf allen betrachteten Straßenabschnitten kann eine Minderung des Lärmpegels zwischen **2 und 5 dB(A)** erreicht werden
- > auf dem Abschnitt der Breiten Straße (Georgstraße bis Eisenbahnstraße) fallen die Reduzierungen mit 2 dB(A) am geringsten aus
- > in der Eisenbahnstraße ist eine durchgängige Reduzierung zwischen 3 und 4 dB(A) erreichbar
- > im Vergleich zur Analyse können z. B. in der Eisenbahnstraße die Lärmpegel von 65 bis 70 dB(A) auf 61 bis 66 dB(A) gesenkt werden



Abbildung 13:  
Isophonen-Differenzkarte Tag  
[Quelle: eigene Berechnungen]  
Reduzierung Lärmpegel dB(A)

- > auch im Bereich **Finow** zeigen sich deutlich Reduzierungen zwischen **1 und 5 dB(A)**
- > in den Übergangsbereichen zu Tempo 50 sind die Minderungen am geringsten

- > im Vergleich zur Analyse, d. h. zum Status Quo sind demzufolge noch höhere Reduzierungen realisierbar, d. h. die Maßnahmen des Planfalles 2 bringe auch nach der RLS 90 eine deutliche Lärminderung für die Eberswalder\*innen

Lärmpegelreduzierung in der **Nacht**:



Abbildung 14:  
Isophonen-Differenzkarte Nacht  
[Quelle: eigene Berechnungen]  
Reduzierung Lärmpegel dB(A)

- > auch die Reduzierungen in der **Nacht** liegen zwischen **1 und 5 dB(A)**

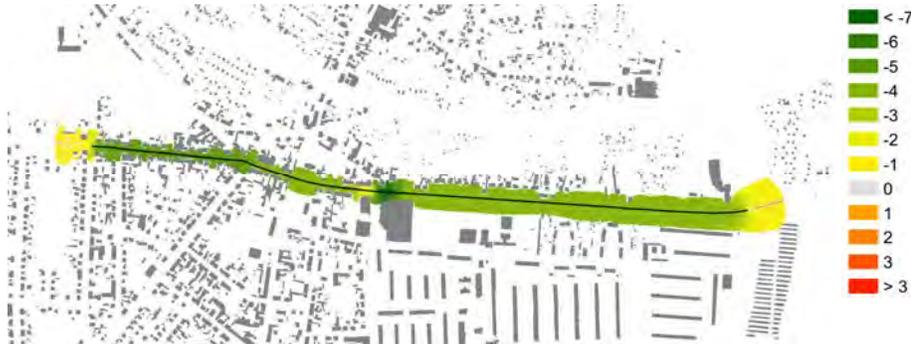


Abbildung 15:  
Isophonen-Differenzkarte Nacht  
[Quelle: eigene Berechnungen]  
Reduzierung Lärmpegel dB(A)

- > gleiches gilt für den Bereich Finow



Im Anhang A6 sind alle Karten (Betroffenheiten und Differenz-Isophonenkarten) zum Berechnungsverfahren RLS 90 dargestellt.

Für die **Zukunft** sollte es den Verantwortlichen auf Bundes- und Landesebene gelingen, hier ein **einheitliches Vorgehen** mit einheitlichen Berechnungsverfahren zu etablieren. So können die Verfahren zur Aufstellung der Lärmaktionsplanungen deutlich vereinfacht und vor allem transparent gestaltet werden. Gerade in der **öffentlichen Diskussion** sind diese unterschiedlichen Herangehensweisen (zwei Berechnungsverfahren mit unterschiedlichen Ergebnissen) **kaum vermittelbar** und sie erschweren den Einbezug der Öffentlichkeit in die Festlegung von Maßnahmen zur Lärminderung. Wenn auf der Ebene der Verantwortlichen gerade der Straßenverkehrslärm als ein Faktor eingeschätzt wird, der die Gesundheit gefährdet, dann sollten insbesondere die Kommunen in die Lage versetzt werden, hier auch handlungsfähig zu sein.

... für die Zukunft ...

### Ruhige Gebiete

Bestandteil der Lärmaktionsplanung ist auch die Beleuchtung von sogenannten „ruhigen Gebieten“, die **vor** einer **Zunahme** des **Lärms geschützt** werden sollen. Einheitliche Kriterien zur Festlegung solcher Gebiete bestehen nicht, dies sind Entscheidungen der jeweiligen Kommune. Zu den ruhigen Gebieten können größere, zusammenhängende **Land-schaftsräume** zählen, die eine **durchgängige Erlebbarkeit** ermöglichen. Auch Räume innerhalb der Stadt, die in den Siedlungsraum integriert sind, können als ruhige Gebiete ausgewiesen werden. Hier soll vor allem die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Neben **kompakten Gebieten** kommen auch **Achsen** als ruhige Gebiete in Frage. So können beispielsweise Fahrrad- oder Fußwegtrassen, die abseits der Hauptverkehrsachsen in möglichst attraktiven und naturnahen Räumen verlaufen, ebenfalls als ruhige Gebiete vorgesehen werden. Diese Gebiete sollen langfristig vor einer Zunahme von Lärm geschützt werden und sollen in dieser Form **in den kommunalen Planungen** (Flächennutzungsplan, Bebauungspläne) verankert werden.

Gemäß Anhang V Abs 1.(9) der Richtlinie 2002/49/EG sind Räume festzusetzen, die gegen eine Zunahme des Lärms geschützt werden und die entsprechenden Schutzmaßnahmen dafür aufzuführen.

Als potenziell ruhige Gebiete sind bisher benannt, jedoch noch nicht im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung festgelegt:

- > südliche Waldgebiete einschließlich der Drehnitzwiesen und des Schwärzetal
- > Finowkanal zwischen Finow und Finowfurt, in den Bereichen Wolfswinkel, Kupferhammer und Macherslust



Abbildung 16:  
Vorschläge für ruhige Gebiete gem. Richtlinie 2002/49/EG  
[Kartengrundlage: Topografische Karte der Stadt Eberswalde, eigene Darstellung]

Als mögliche **Maßnahmen** kommen insbesondere raumplanerische Maßnahmen in Betracht. So könnten beispielsweise die ruhigen Gebiete in der **Bauleitplanung** (Flächennutzungsplan, Bebauungspläne) Berücksichtigung finden, in denen ein Heranrücken von lärmintensiven Nutzungen in der Nachbarschaft zu ruhigen Gebieten durch Mittel der Bauleitplanung vermieden wird.

### **Zusammenfassende Handlungsempfehlungen**

Folgende Handlungsempfehlungen lassen sich aus den durchgeführten Berechnungen zur Lärminderung festhalten:

- > mit der **Realisierung** des ersten Bauabschnittes der **B 167 n** erfolgt bereits eine **spürbare Lärminderung** entlang der untersuchten Straßenabschnitte, die Anzahl der betroffenen Menschen wird am Tag um rund 10 Prozent vermindert, in der Nacht sind es rund 8,5 Prozent
- > damit ist die Stadt noch nicht am Ziel, sondern dies bedeutet, dass **weitere Maßnahmen** zum Schutz der Eberswalder\*innen vor Lärmemissionen erforderlich sind
- > neben der Verringerung der Verkehrsmenge durch die **Veränderung** des **modal split** und der Verringerung der Verkehrsmenge durch **punktuell Verlagerung** (Sperrung des Kupferhammer Weges für den Schwerverkehr) spielt für die Lärminderung vor allem die **Verringerung** der **Geschwindigkeit** eine wichtige Rolle – diese Maßnahme hat auch im Rahmen der öffentlichen Beteiligung die höchste Zustimmung erhalten
- > diese genannten Maßnahmen sind in die Planfälle 1 und 2 integriert, ergänzend wurde für diese beide Planfälle die Errichtung von baulichen Schallschutzriegeln berücksichtigt
- > mit der Umsetzung des Maßnahmenpaketes aus dem **Planfall 1** kann die Zahl der Betroffenen am **Tag** um knapp **42 Prozent** gesenkt werden, in der **Nacht** um gut **17 Prozent**
- > noch weitergehende Entlastungen werden mit der Umsetzung des Maßnahmenpaketes des **Planfalles 2** erreicht: hier reduziert sich die Zahl der Betroffenen am **Tag** um fast **75 Prozent** und in der **Nacht** um knapp **52 Prozent**
- > das Maßnahmenpaket des **Planfalles 2** bringt demzufolge eine spürbare Entlastung für die Eberswalder\*innen, die **Stadt wird** tatsächlich **leiser**
- > über die **zusätzliche Berechnung** der Auswirkungen des Planfalles 2 mit dem vom Land geforderten Berechnungsverfahren **RLS 90** ist der **Nachweis erbracht**, dass die dort zugrunde gelegten Maßnahmen zu einer **deutlichen Lärminderung** beitragen, je nach Straßenabschnitt kann eine Reduzierung von 2 bis 5 dB(A) erzielt werden; dieses sollte als **Argumentationsbasis** für die **Gespräche** mit dem **Land** zur Umsetzung der Geschwindigkeitsreduzierungen genutzt werden
- > mit der Ausweisung der benannten **ruhigen Gebiete** können zudem wichtige Naherholungsbereiche vor einer künftigen Verlärmung **geschützt** werden

### **Festlegung der Maßnahmen**

Der Lärmaktionsplan ist ein **Teil des integrierten Mobilitätsplans** „Eberswalde 2030+“. Insofern stehen am Ende dieses Lärmaktionsplanes nicht klassischer Weise die einzelnen Maßnahmen zur Lärmreduzierung mit Prioritäten und Umsetzungszeiträumen sowie Kosten versehen. Die **Maß-**

erfolgt auf der übergeordneten Ebene des Mobilitätsplans

**nahmenplanung** erfolgt auf der **Ebene** des **Mobilitätsplanes** in der **Abwägung** aller Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan, der Luftreinhalteplanung, der Lärmaktionsplanung sowie des Mobilitätsmanagements.

# Anhang

## **A1 Strategische Lärmkarten der Stufe 3 des Landes Brandenburg**

- A1.1 strategische Lärmkarte Tag
- A1.2 strategische Lärmkarte Nacht
- A1.3 strategische Lärmkarte Tag Überschreitung
- A1.4 strategische Lärmkarte Nacht Überschreitung

## A2 Gegenüberstellung Analyse-Null-Fall, Prognose-Nullfall und die Planfälle 1 und 2

### B 167 vom westlichen Ortseingang bis zur Einmündung Breite Straße

Abbildung 17:  
Straßenabschnitte 1 bis 8  
[Quelle: eigene Darstellung]

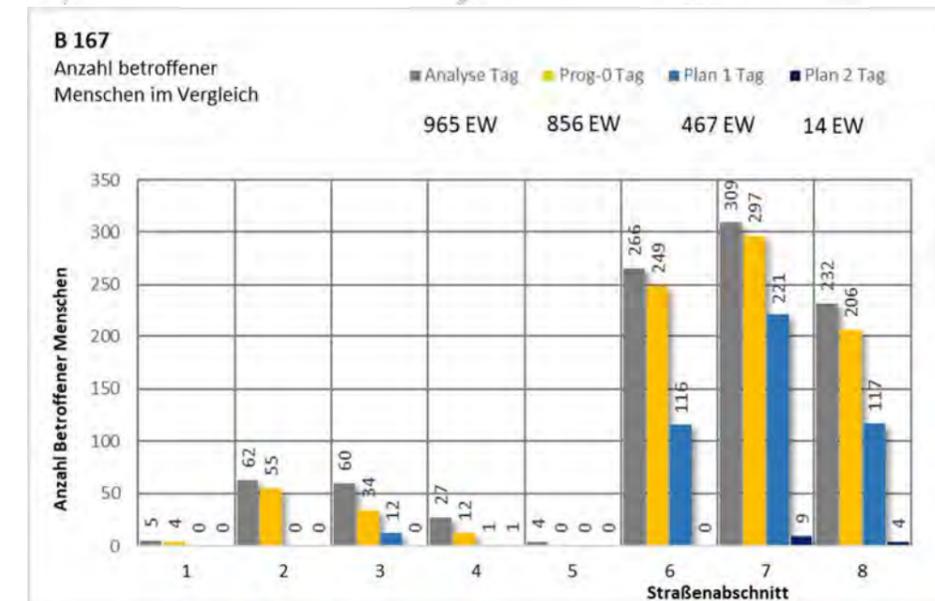
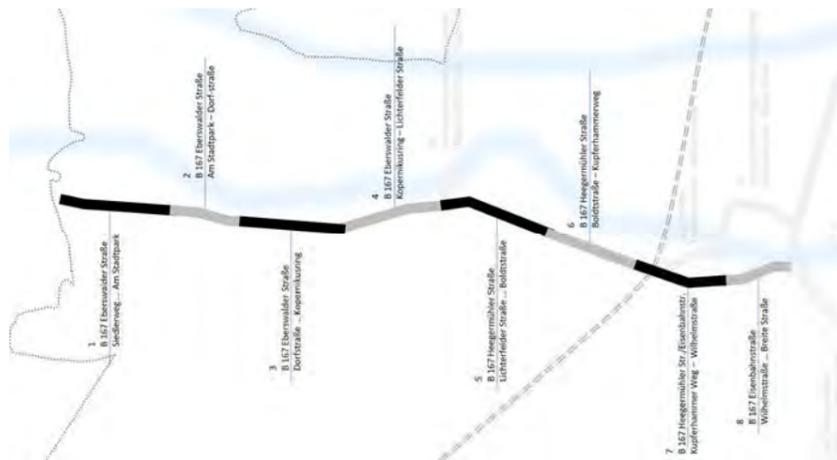


Abbildung 18: TAG – Veränderung der Anzahl betroffener Menschen  
[Quelle: eigene Berechnungen, eigene Darstellung]

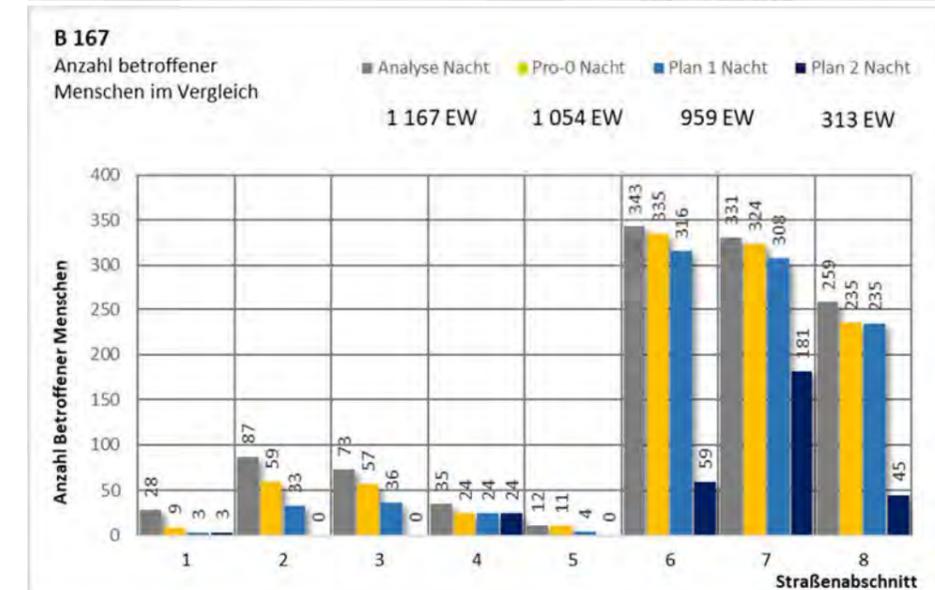


Abbildung 20: NACHT – Veränderung der Anzahl betroffener Menschen  
[Quelle: eigene Berechnungen, eigene Darstellung]

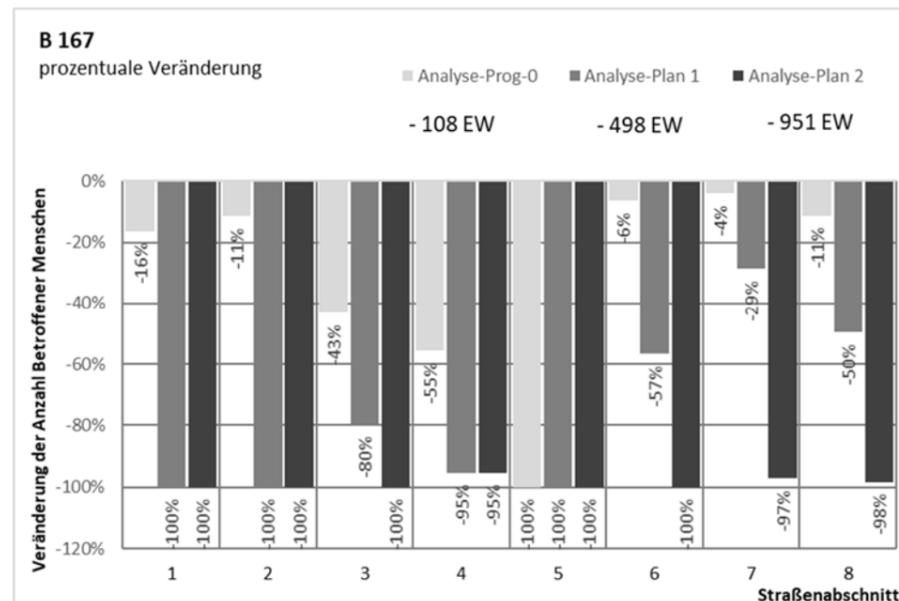


Abbildung 19: TAG – prozentuale Veränderung der Anzahl betroffener Menschen  
[Quelle: eigene Berechnungen, eigene Darstellung]

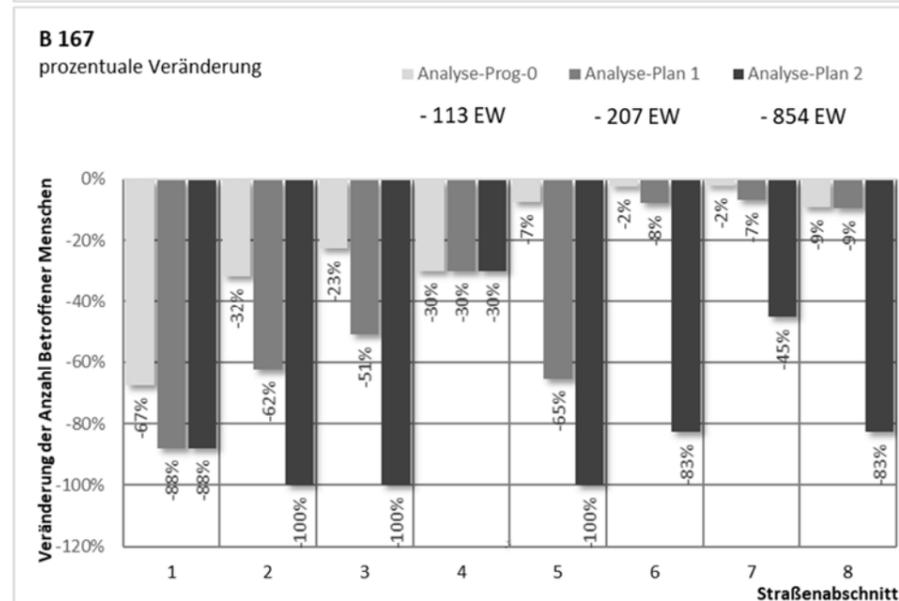


Abbildung 21: NACHT – prozentuale Veränderung der Anzahl betroffener Menschen  
[Quelle: eigene Berechnungen, eigene Darstellung]

**Bergerstraße von Eisenbahnstraße bis Wilhelmstraße, Georg-Friedrich-Hegel-Straße und Georgstraße bis Einmündung Breite Straße**

Abbildung 22:  
Straßenabschnitte 9 und 10  
[Quelle: eigene Darstellung]

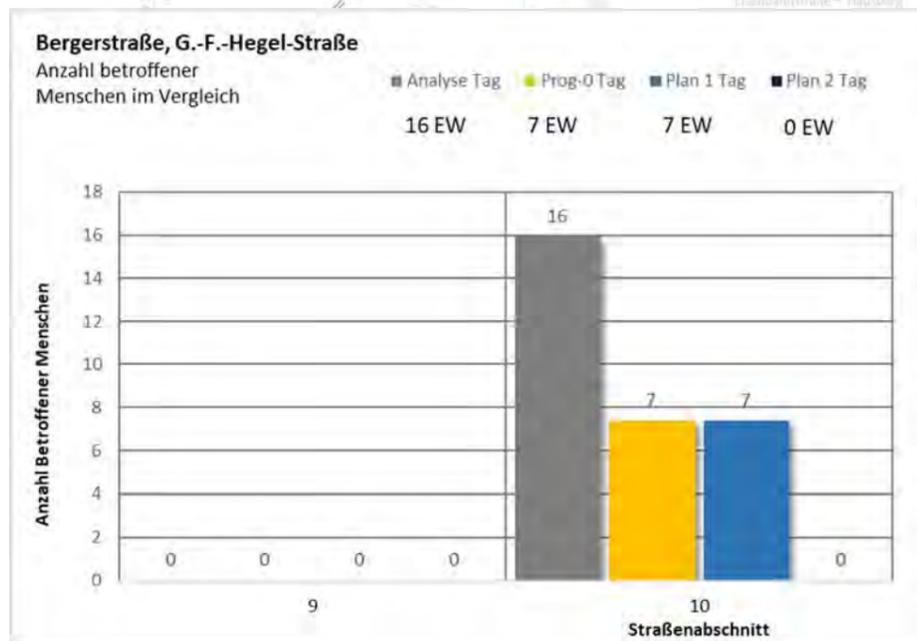


Abbildung 23: TAG – Veränderung der Anzahl betroffener Menschen  
[Quelle: eigene Berechnungen, eigene Darstellung]

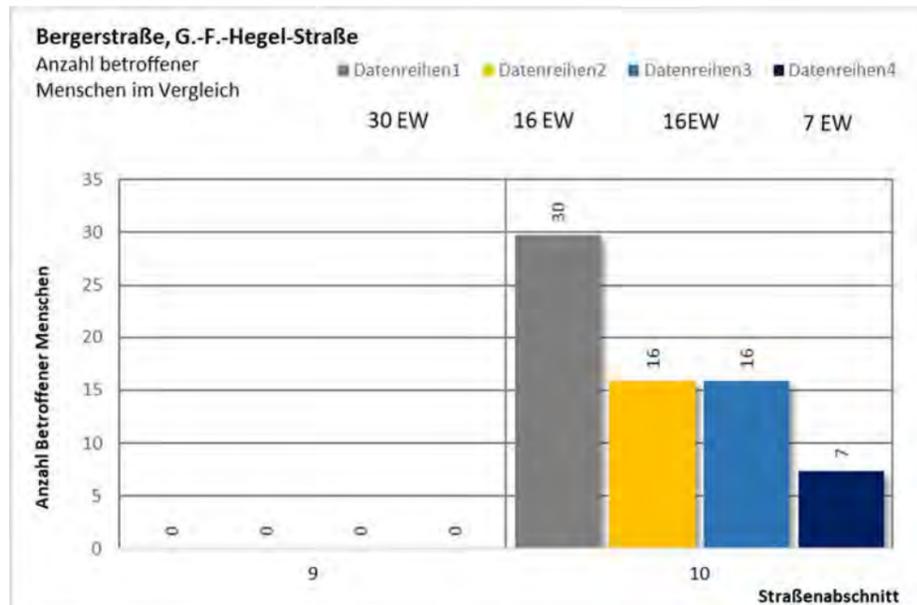


Abbildung 25: NACHT – Veränderung der Anzahl betroffener Menschen  
[Quelle: eigene Berechnungen, eigene Darstellung]

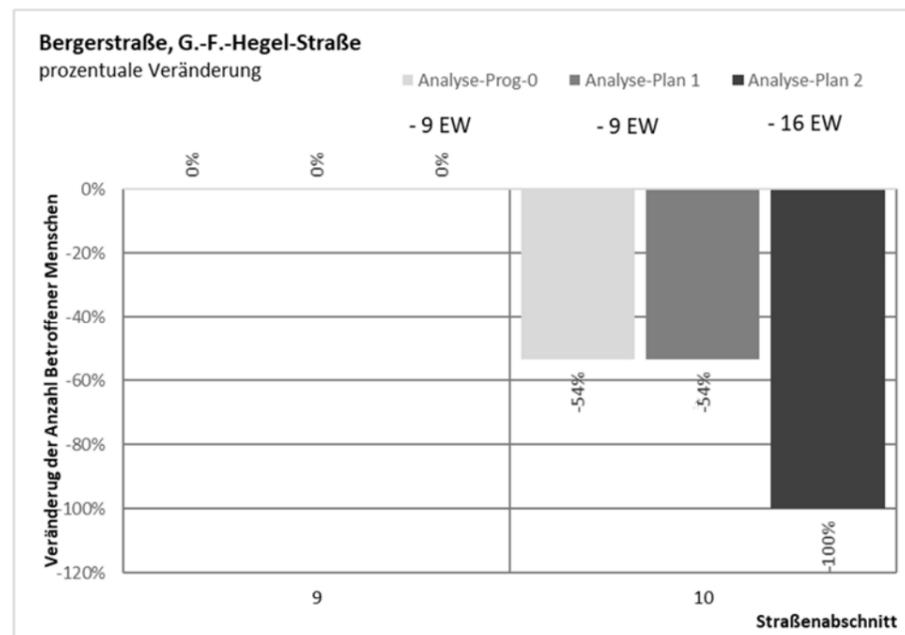


Abbildung 24: TAG – prozentuale Veränderung der Anzahl betroffener Menschen  
[Quelle: eigene Berechnungen, eigene Darstellung]

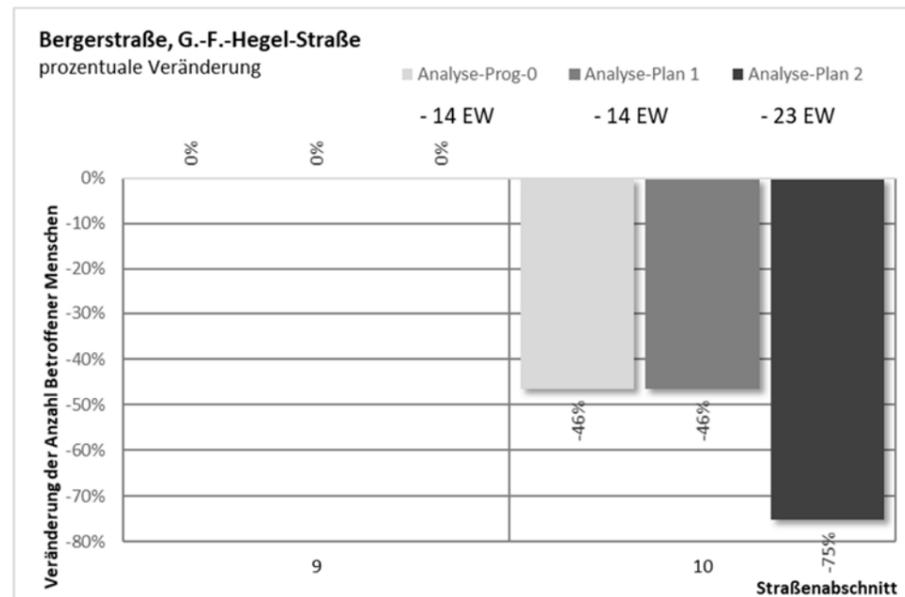


Abbildung 26: NACHT – prozentuale Veränderung der Anzahl betroffener Menschen  
[Quelle: eigene Berechnungen, eigene Darstellung]

**L200/B176 Breite Straße, Freienwalder Straße von der Einmündung Angermünder Chaussee bis Sommerfelder Siedlung**

Abbildung 27: Straßenabschnitte 11 bis und 17 [Quelle: eigene Darstellung]

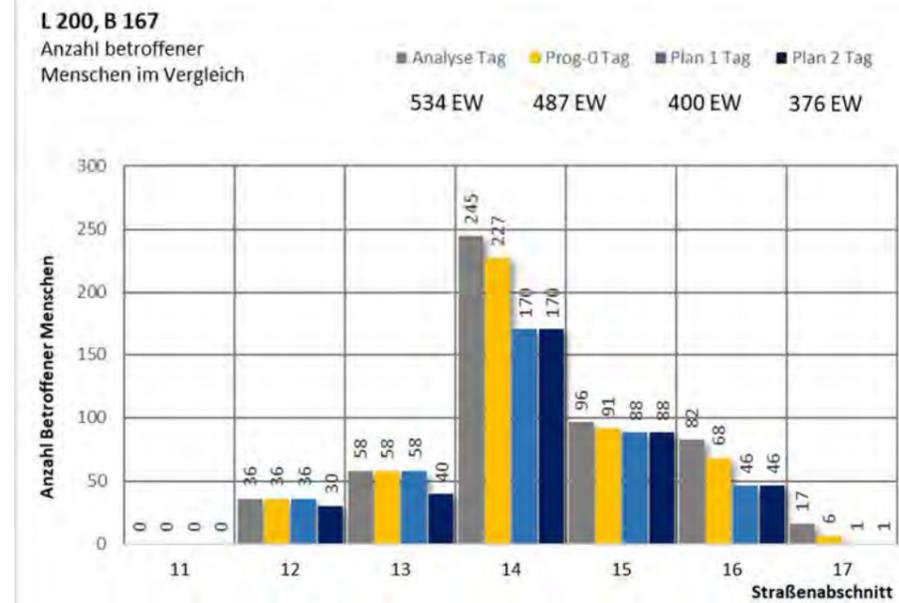
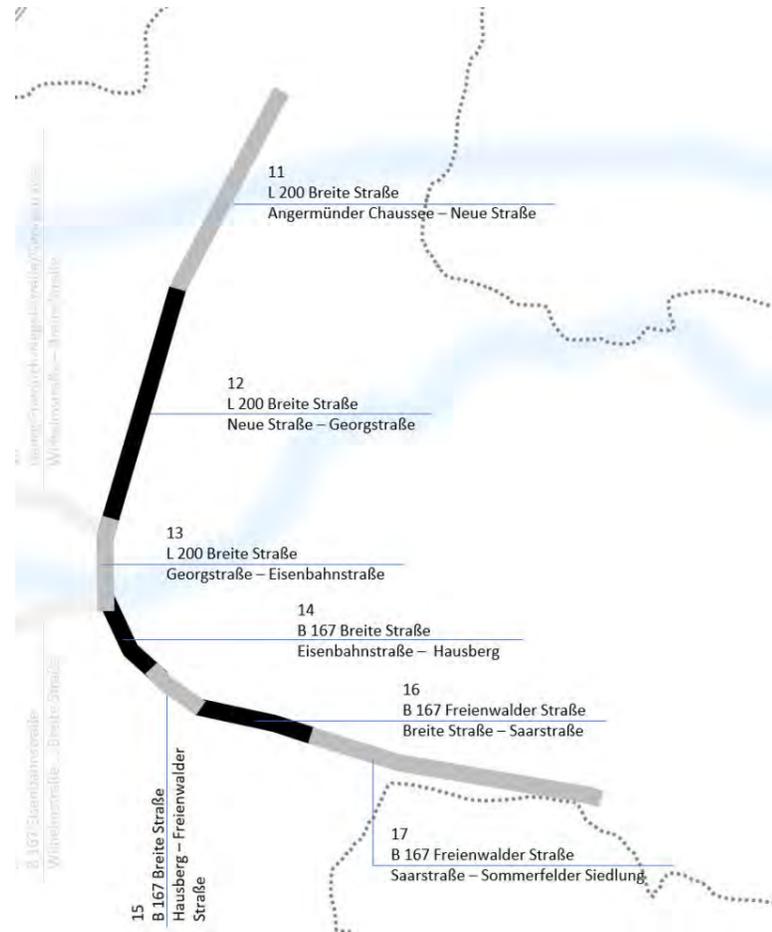


Abbildung 28: TAG – Veränderung der Anzahl betroffener Menschen [Quelle: eigene Berechnungen, eigene Darstellung]

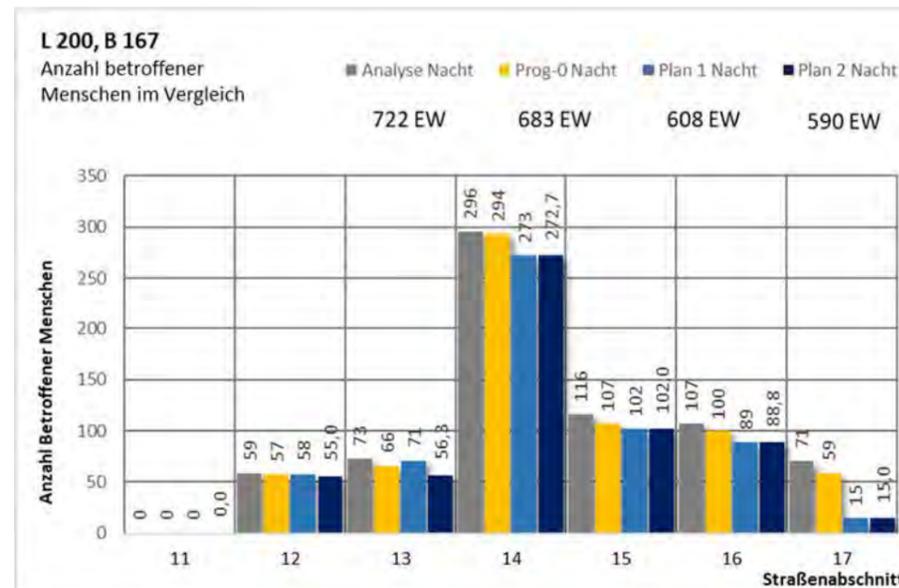


Abbildung 30: NACHT – Veränderung der Anzahl betroffener Menschen [Quelle: eigene Berechnungen, eigene Darstellung]

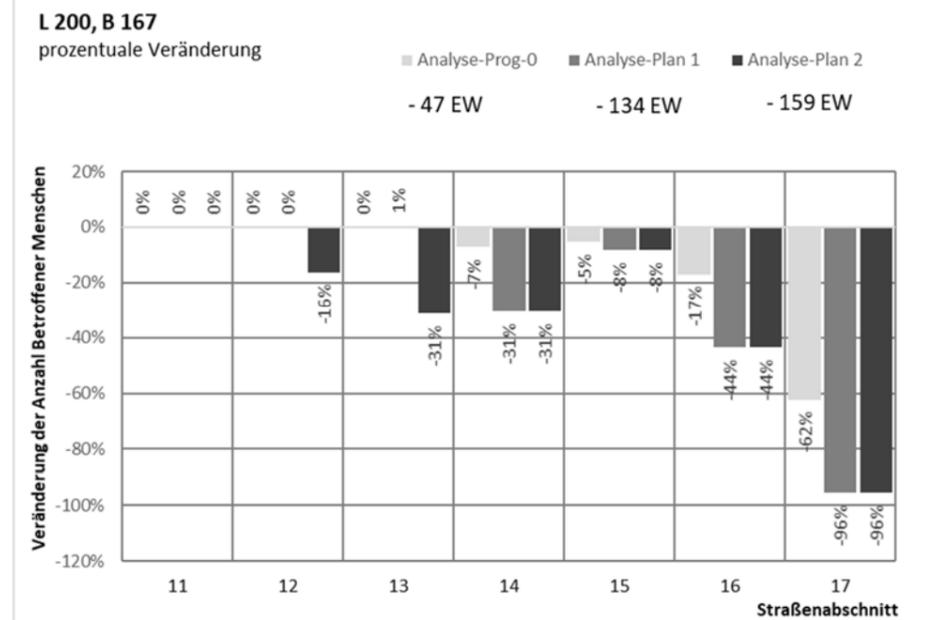


Abbildung 29: TAG – prozentuale Veränderung der Anzahl betroffener Menschen [Quelle: eigene Berechnungen, eigene Darstellung]

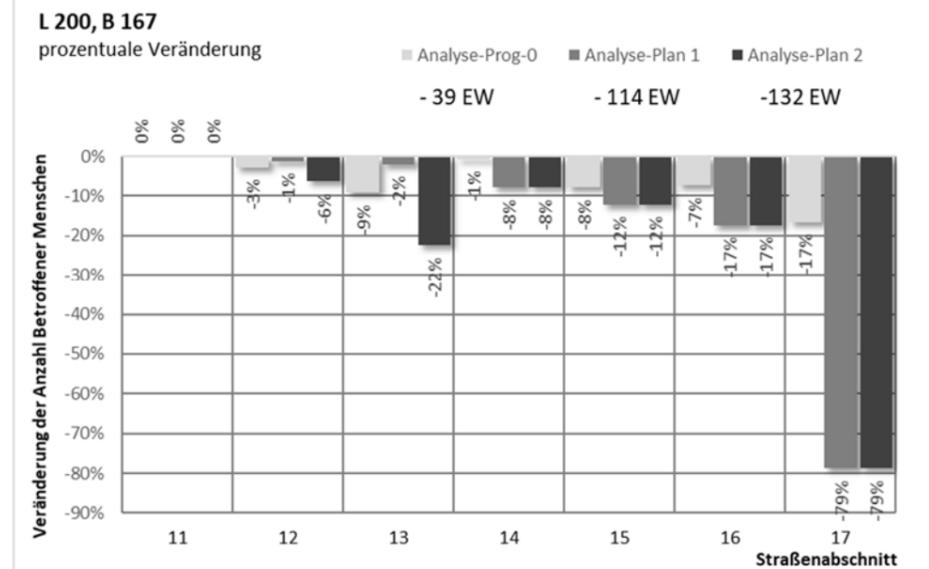


Abbildung 31: NACHT – prozentuale Veränderung der Anzahl betroffener Menschen [Quelle: eigene Berechnungen, eigene Darstellung]

**L238 Lichterfelder Straße von der Einmündung Eberswalder Straße bis Coppistraße**

Abbildung 32: Straßenabschnitt 18 [Quelle: eigene Darstellung]

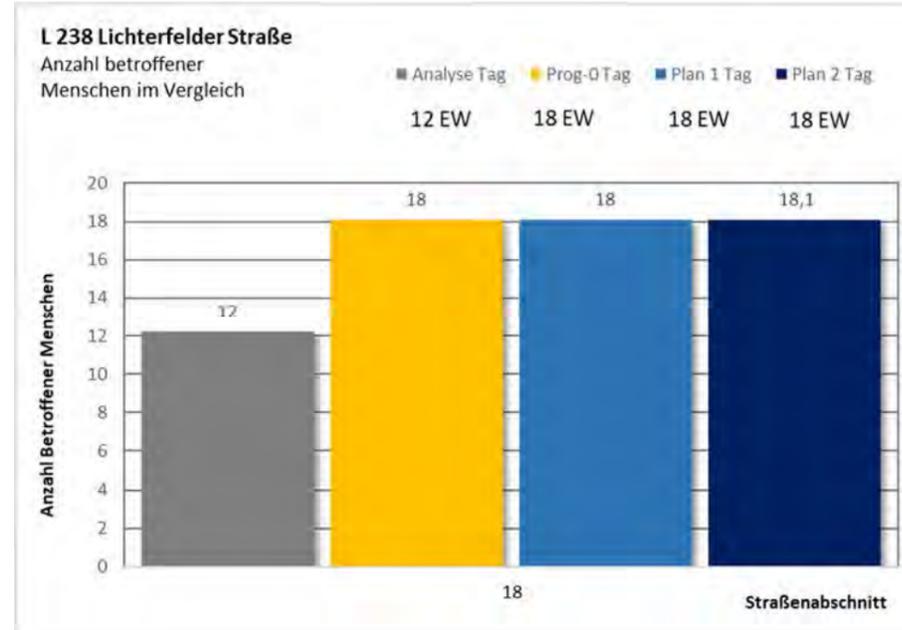
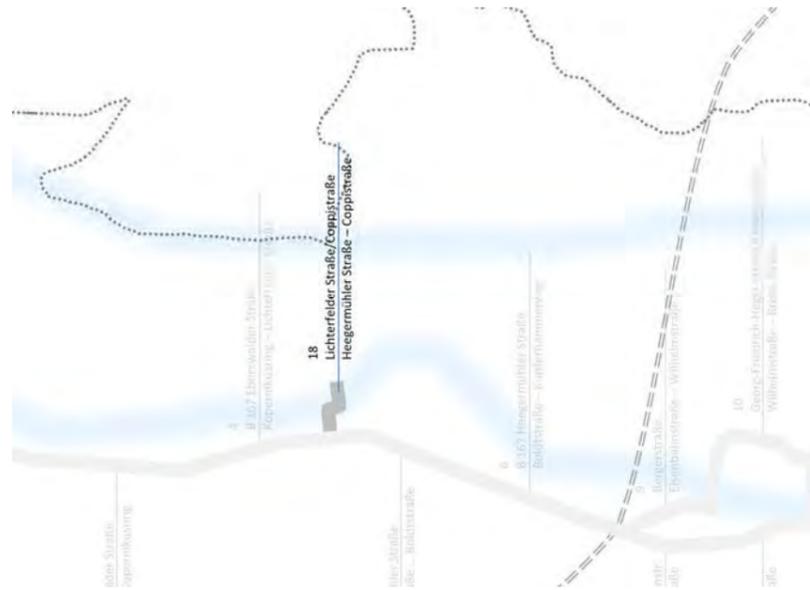


Abbildung 33: TAG – Veränderung der Anzahl betroffener Menschen [Quelle: eigene Berechnungen, eigene Darstellung]

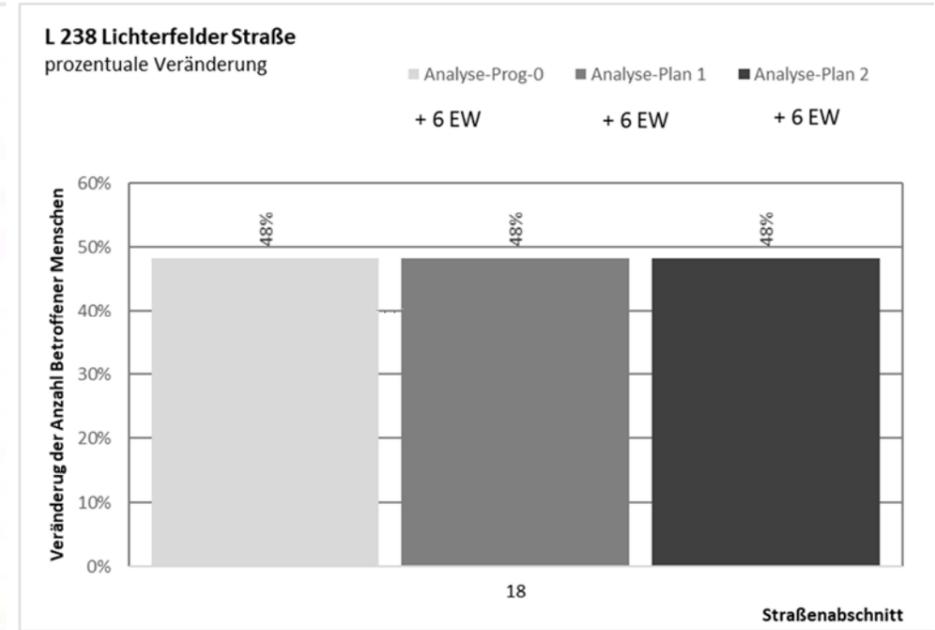


Abbildung 34: TAG – prozentuale Veränderung der Anzahl betroffener Menschen [Quelle: eigene Berechnungen, eigene Darstellung]



Abbildung 35: NACHT – Veränderung der Anzahl betroffener Menschen [Quelle: eigene Berechnungen, eigene Darstellung]

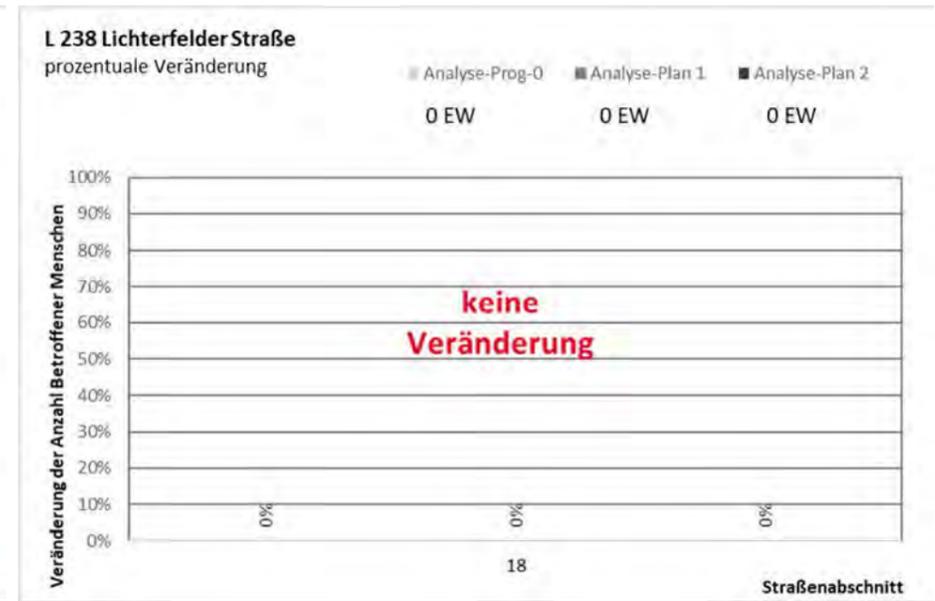


Abbildung 36: NACHT – prozentuale Veränderung der Anzahl betroffener Menschen [Quelle: eigene Berechnungen, eigene Darstellung]

## **A3 Hot-spot-Karten**

- A3.1 Analyse-Fall TAG
- A3.2 Analyse-Fall NACHT
- A3.3 Prognose-Nullfall TAG
- A3.4 Prognose-Nullfall NACHT
- A3.5 Planfall-1-Fall TAG
- A3.6 Planfall-1-Fall NACHT
- A3.7 Planfall-2-Fall TAG
- A3.8 Planfall-2-Fall NACHT

## **A4 Isophonenkarten**

- A4.1 Analyse-Fall TAG
- A4.2 Analyse-Fall NACHT
- A4.3 Prognose-Nullfall TAG
- A4.4 Prognose-Nullfall NACHT
- A4.5 Planfall-1-Fall TAG
- A4.6 Planfall-1-Fall NACHT
- A4.7 Planfall-2-Fall TAG
- A4.8 Planfall-2-Fall NACHT

## **A5 Isophonen-Differenzkarten**

- A5.1 Differenz Analyse-Prognose-Nullfall TAG
- A5.2 Differenz Analyse-Prognose-Nullfall NACHT
- A5.3 Differenz Analyse-Planfall 1 TAG
- A5.4 Differenz Analyse-Planfall 1 NACHT
- A5.5 Differenz Analyse-Planfall 2 TAG
- A5.6 Differenz Analyse-Planfall 2 NACHT
- A5.7 Differenz Prognose-Nullfall-Planfall 2 TAG
- A5.8 Differenz Prognose-Nullfall-Planfall 2 NACHT

## **A6 Karten RLS 90**

A6.1 Betroffen Prognose-Nullfall TAG

A6.2 Betroffene Prognose-Nullfall NACHT

A6.3 Betroffene Planfall 2 TAG

A6.4 Betroffene Planfall 2 NACHT

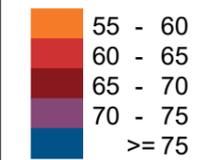
A6.5 Isophonen-Differenzkarte Prognose-Nullfall-Planfall 2 TAG

A6.6 Isophonen-Differenzkarte Prognose-Nullfall-Planfall 2 NACHT

**Strategische Lärmkarte der 3. Stufe  
gemäß Richtlinie 2002/49/EG**

**Eberswalde**

Pegelbereich  
Lden  
in dB(A)



**Zeichenerklärung**

- Straße
- Straße > 3 Mio. Kfz/a
- Gebäude
- Lärmschutzwand/-wall
- Gemeindegebiet

Datum: 28.03.2018

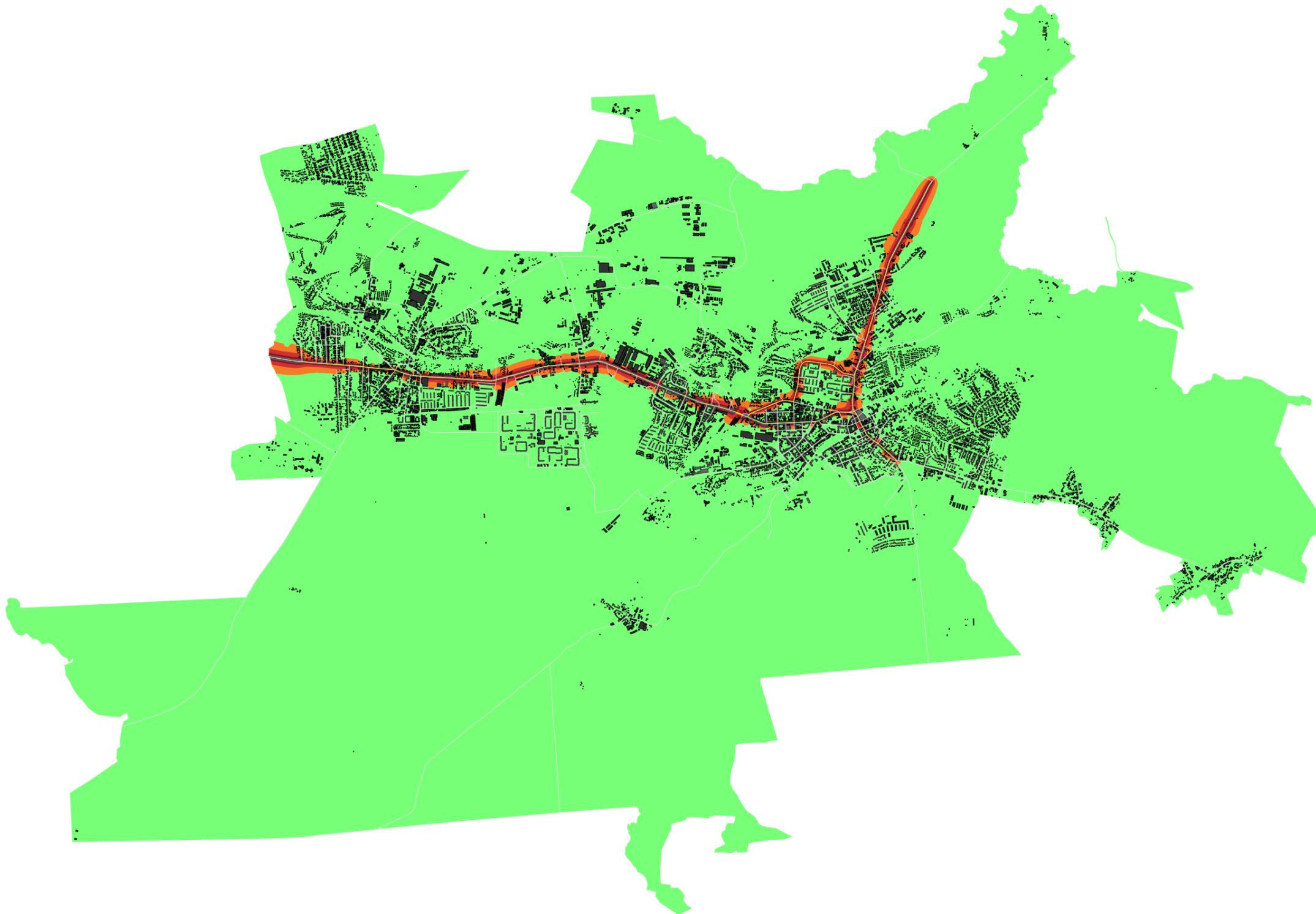
Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017

**Quellen:**

- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

**Verwendung mit Genehmigung:**

- der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB)
- Landesbetriebes Straßenwesen
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin



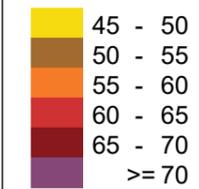
0 1500 3000  
m



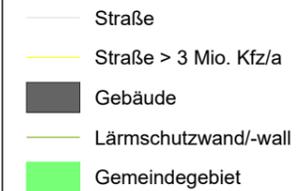
**Strategische Lärmkarte der 3. Stufe  
gemäß Richtlinie 2002/49/EG**

**Eberswalde**

Pegelbereich  
Ln  
in dB(A)



**Zeichenerklärung**



Datum: 28.03.2018

Berechnungsgrundlagen:

Berechnungshöhe: 4,00 m

Berechnungsraster: 10 m x 10 m

Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016

Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016

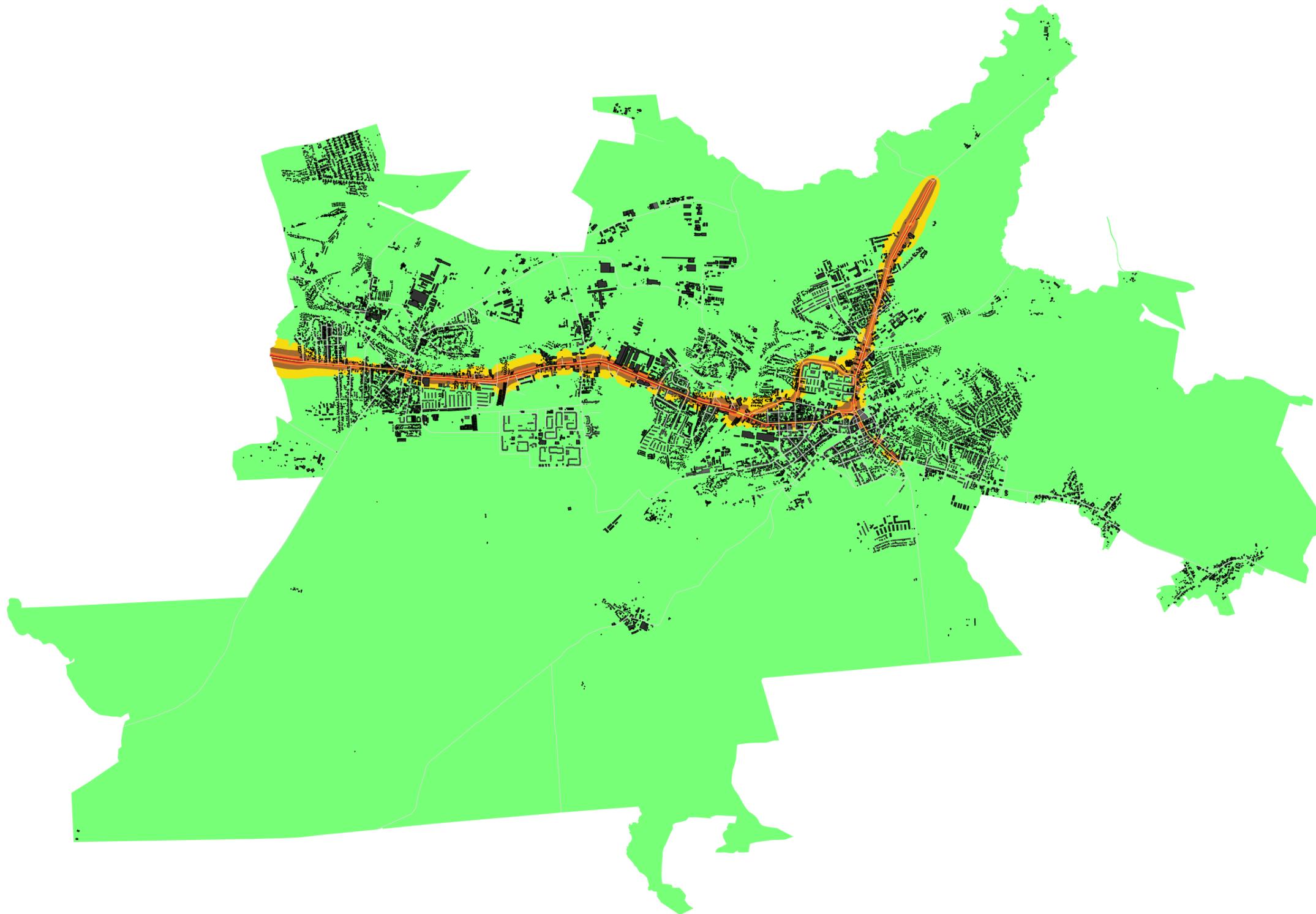
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017

Quellen:

- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

Verwendung mit Genehmigung:

- der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB)
- Landesbetriebes Straßenwesen
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin



0 1500 3000  
m



Strategische Lärmkarte der 3. Stufe  
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Eberswalde

 Überschreitung 65 dB(A) L<sub>DEN</sub>

Zeichenerklärung

-  Straße
-  Straße > 3 Mio. Kfz/a
-  Gebäude
-  Lärmschutzwand/-wall
-  Gemeindegebiet
-  Allgemeine Wohngebiete

Datum: 28.03.2018

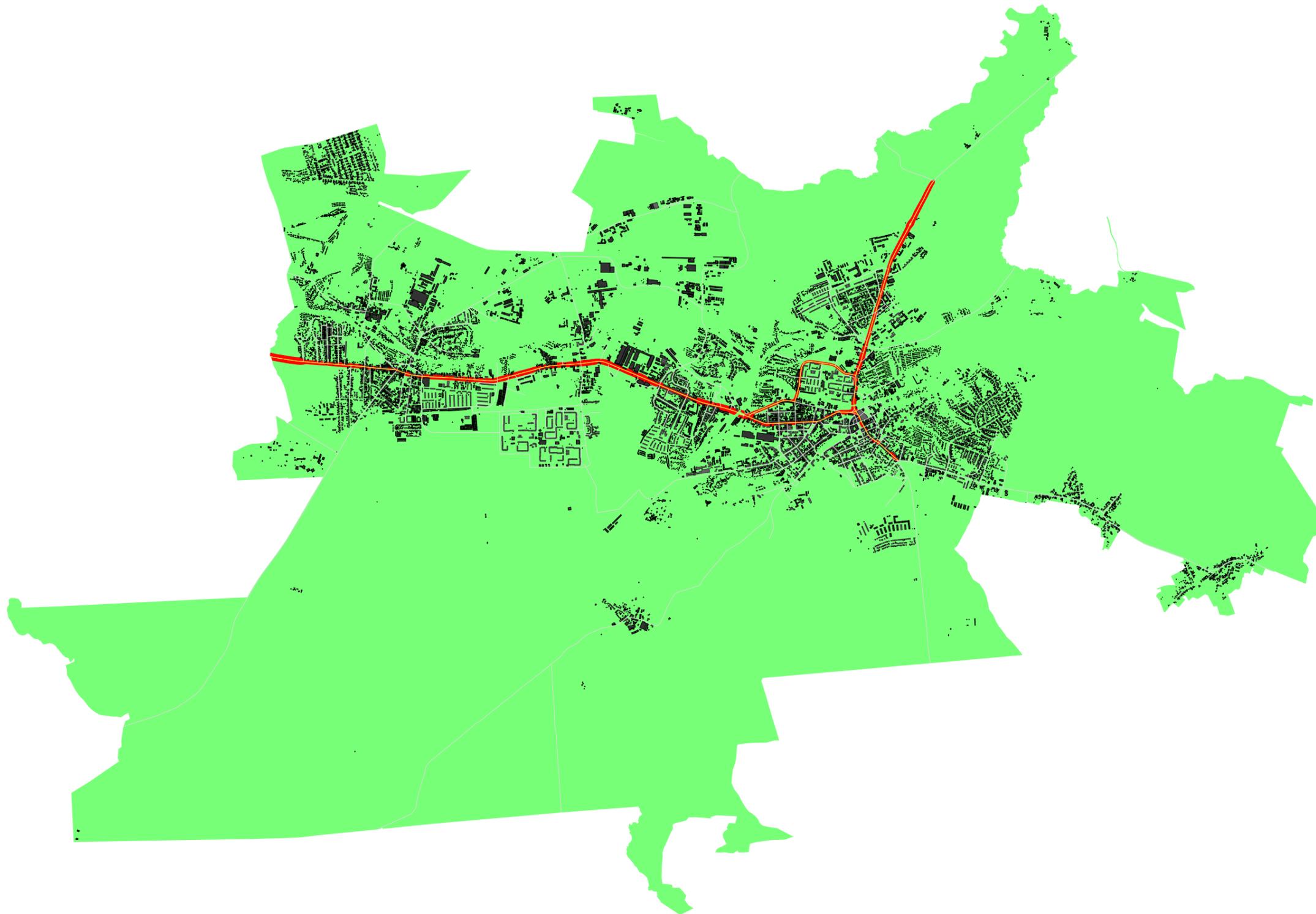
Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017

Quellen:

- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden,  
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und  
Klimaschutz Berlin

Verwendung mit Genehmigung:

- der Landesvermessung und Geobasisinformation  
Brandenburg (LGB)
- Landesbetriebes Straßenwesen
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und  
Klimaschutz Berlin



0 1500 3000  
m



Strategische Lärmkarte der 3. Stufe  
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Eberswalde

 Überschreitung 55 dB(A)  $L_{Night}$

Zeichenerklärung

-  Straße
-  Hauptgebäude
-  Lärmschutzwand/-wall
-  Rechengebiet Lärm
-  Allgemeine Wohngebiete
-  Straßenachse mit > 8000 Kfz

Datum: 28.03.2018

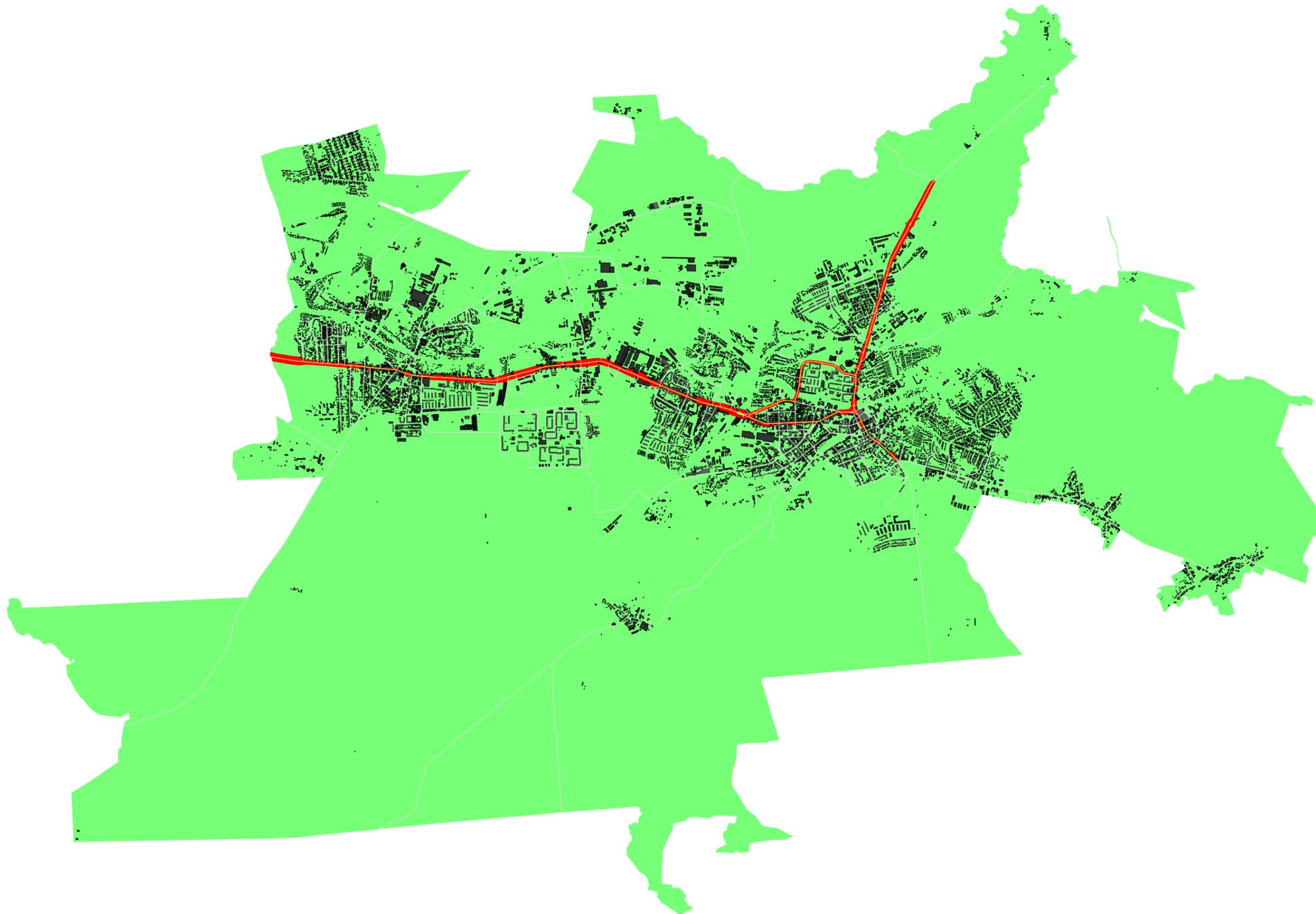
Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
Gebäudemodell: ALKIS, LGB 2016  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LfU, 2017

Quellen:

- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden,  
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und  
Klimaschutz Berlin

Verwendung mit Genehmigung:

- der Landesvermessung und Geobasisinformation  
Brandenburg (LGB)
- Landesbetriebes Straßenwesen
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und  
Klimaschutz Berlin



0 1500 3000  
m

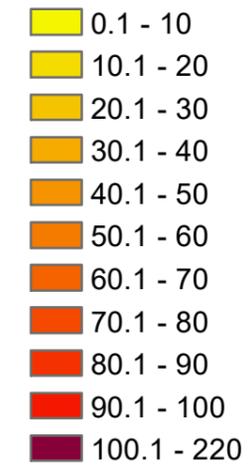


# Lärmkarte

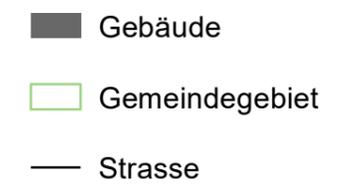
## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x100 m)

### Analyse Tag (BUS)



### Zeichenerklärung



Datum: 19.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020

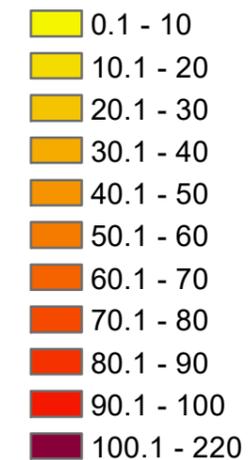


# Lärmkarte

## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x100 m)

### Analyse Nacht (BUS)



### Zeichenerklärung



Datum: 19.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020

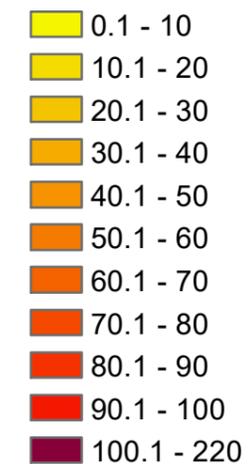


# Lärmkarte

## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x100 m)

### Prognose Tag (BUS)



### Zeichenerklärung



Datum: 19.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020

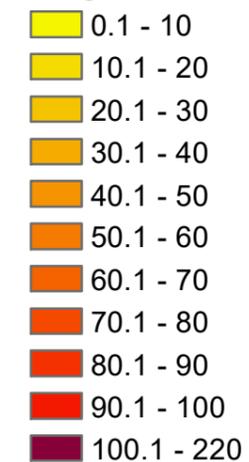


# Lärmkarte

## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x100 m)

### Prognose Nacht (BUS)



### Zeichenerklärung



Datum: 19.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020

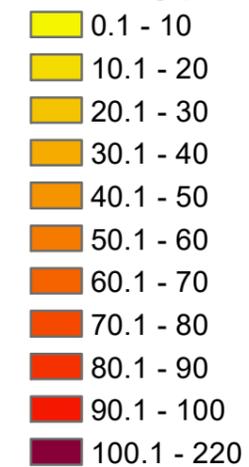


# Lärmkarte

## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x100 m)

### Plan1 Tag (BUS)



### Zeichenerklärung



Datum: 19.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020

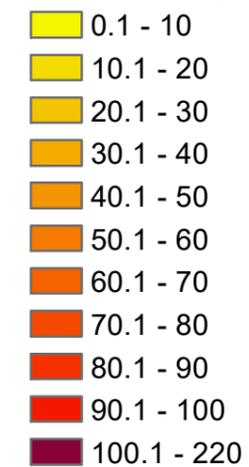


# Lärmkarte

## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x100 m)

### Plan1 Nacht (BUS)



### Zeichenerklärung



Datum: 19.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020

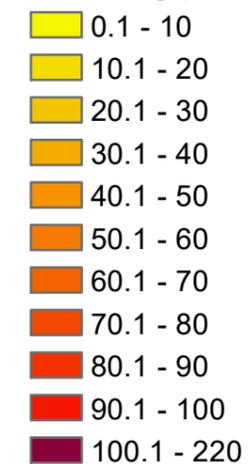


# Lärmkarte

## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x100 m)

### Plan2 Tag (BUS)



### Zeichenerklärung



Datum: 19.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020

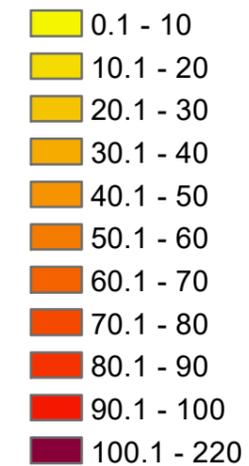


# Lärmkarte

## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x100 m)

### Plan2 Nacht (BUS)



### Zeichenerklärung



Datum: 19.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020



# Lärmkarte

## Eberswalde

Pegelbereich

Lden

in dB(A)

### ANALYSE Fall Tag (BUS)

55 - 59.9

60 - 64.9

65 - 69.9

70 - 74.9

>= 75

### Zeichenerklärung

Gebäude

Gemeindegebiet

Strasse

Datum: 14.05.2020

Berechnungsgrundlagen:

Berechnungshöhe: 4,00 m

Berechnungsraster: 5 m x 5 m

Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde

Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016

Straßenmodell: PTV 2020



# Lärmkarte

## Eberswalde

Pegelbereich

Lden

in dB(A)

### ANALYSE Fall Nacht (BUS)

45 - 49.9

50 - 54.9

55 - 59.9

60 - 64.9

65 - 69.9

>= 70

### Zeichenerklärung

Gebäude

Gemeindegebiet

Strasse

Datum: 14.05.2020

Berechnungsgrundlagen:

Berechnungshöhe: 4,00 m

Berechnungsraster: 5 m x 5 m

Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde

Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016

Straßenmodell: PTV 2020



# Lärmkarte

## Eberswalde

Pegelbereich

Lden

in dB(A)

### PrognoseNULL Fall Tag (BUS)

55 - 59.9

60 - 64.9

65 - 69.9

70 - 74.9

>= 75

### Zeichenerklärung

Gebäude

Gemeindegebiet

Strasse

Datum: 14.05.2020

Berechnungsgrundlagen:

Berechnungshöhe: 4,00 m

Berechnungsraster: 5 m x 5 m

Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde

Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016

Straßenmodell: PTV 2020



# Lärmkarte

## Eberswalde

Pegelbereich

Lden

in dB(A)

### PrognoseNULLFALL Nacht (BUS)

45 - 49.9

50 - 54.9

55 - 59.9

60 - 64.9

65 - 69.9

>= 70

### Zeichenerklärung

Gebäude

Gemeindegebiet

Strasse

Datum: 14.05.2020

Berechnungsgrundlagen:

Berechnungshöhe: 4,00 m

Berechnungsraster: 5 m x 5 m

Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde

Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016

Straßenmodell: PTV 2020



# Lärmkarte

## Eberswalde

Pegelbereich

Lden

in dB(A)

### PLAN1 Fall Tag (BUS)

55 - 59.9

60 - 64.9

65 - 69.9

70 - 74.9

>= 75

### Zeichenerklärung

Gebäude

Gemeindegebiet

Strasse

Datum: 14.05.2020

Berechnungsgrundlagen:

Berechnungshöhe: 4,00 m

Berechnungsraster: 5 m x 5 m

Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde

Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016

Straßenmodell: PTV 2020



# Lärmkarte

## Eberswalde

Pegelbereich

Lden

in dB(A)

### PLAN1 Fall Nacht (BUS)

45 - 49.9

50 - 54.9

55 - 59.9

60 - 64.9

65 - 69.9

>= 70

### Zeichenerklärung

Gebäude

Gemeindegebiet

Strasse

Datum: 14.05.2020

Berechnungsgrundlagen:

Berechnungshöhe: 4,00 m

Berechnungsraster: 5 m x 5 m

Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde

Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016

Straßenmodell: PTV 2020



# Lärmkarte

## Eberswalde

Pegelbereich  
Lden  
in dB(A)

### PLAN2 Fall Tag (BUS)

- 55 - 59.9
- 60 - 64.9
- 65 - 69.9
- 70 - 74.9
- $\geq 75$

### Zeichenerklärung

- Gebäude
- Gemeindegebiet
- Strasse

Datum: 14.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020



# Lärmkarte

## Eberswalde

Pegelbereich  
Lden  
in dB(A)

### PLAN2 Fall Nacht (BUS)

- 45 - 49.9
- 50 - 54.9
- 55 - 59.9
- 60 - 64.9
- 65 - 69.9
- $\geq 70$

### Zeichenerklärung

- Gebäude
- Gemeindegebiet
- Strasse

Datum: 14.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020



# Lärmkarte

## Eberswalde

Pegelbereich

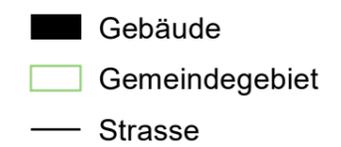
Lden

in dB(A)

### Differenz Prognose - Analyse Tag (BUS)



### Zeichenerklärung



Datum: 14.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020



# Lärmkarte

## Eberswalde

Pegelbereich

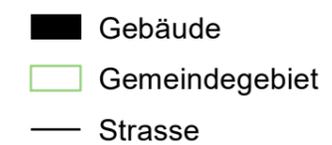
Lden

in dB(A)

### Differenz Prognose - Analyse Nacht (BUS)



### Zeichenerklärung



Datum: 14.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020



# Lärmkarte

## Eberswalde

Pegelbereich

Lden

in dB(A)

### Differenz Plan1 - Analyse Tag (BUS)



### Zeichenerklärung

-  Gebäude
-  Gemeindegebiet
-  Strasse

Datum: 14.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020



# Lärmkarte

## Eberswalde

Pegelbereich

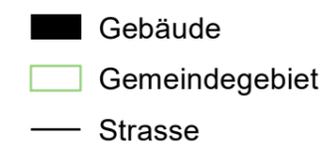
Lden

in dB(A)

### Differenz Plan1 - Analyse Nacht (BUS)



### Zeichenerklärung



Datum: 14.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020



# Lärmkarte

## Eberswalde

Pegelbereich

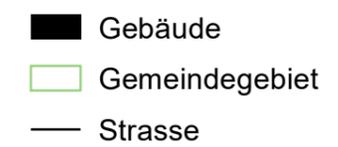
Lden

in dB(A)

### Differenz Plan2 - Analyse Tag (BUS)



### Zeichenerklärung



Datum: 14.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020



# Lärmkarte

## Eberswalde

Pegelbereich

Lden

in dB(A)

### Differenz Plan2 - Analyse Nacht (BUS)



### Zeichenerklärung



Datum: 14.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020



# Lärmkarte

## Eberswalde

Pegelbereich

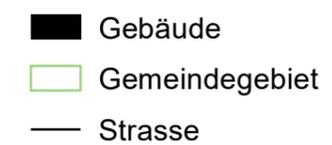
Lden

in dB(A)

### Differenz Plan2 - Prognose Tag (BUS)



### Zeichenerklärung



Datum: 14.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020



# Lärmkarte

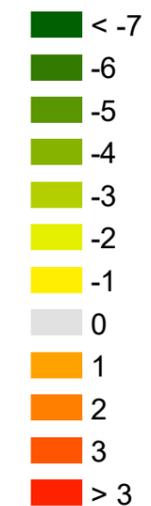
## Eberswalde

Pegelbereich

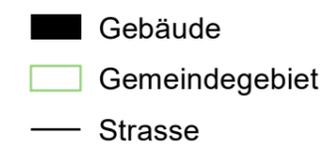
Lden

in dB(A)

### Differenz Plan2 - Prognose Nacht (BUS)



### Zeichenerklärung



Datum: 14.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020

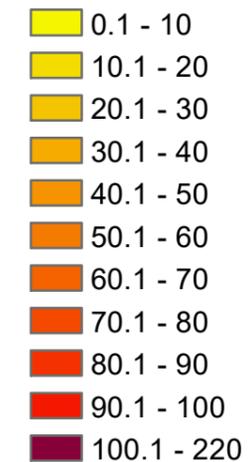


# Lärmkarte

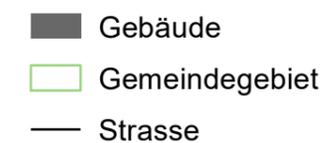
## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x100 m)

### Prognose Fall Tag (RLS-90)



### Zeichenerklärung



Datum: 26.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020

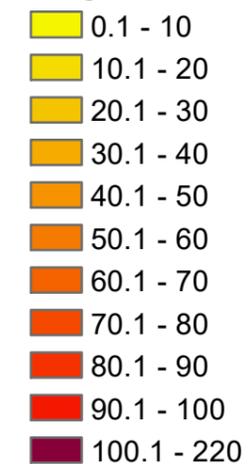


# Lärmkarte

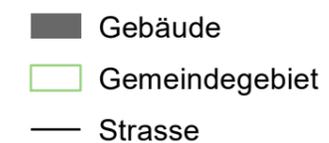
## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x100 m)

### Prognose Fall Nacht (RLS-90)



### Zeichenerklärung



Datum: 26.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020

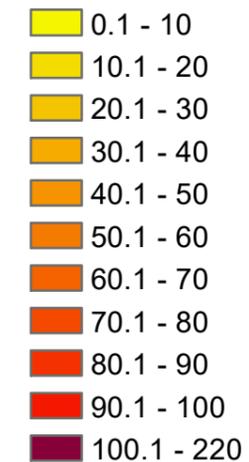


# Lärmkarte

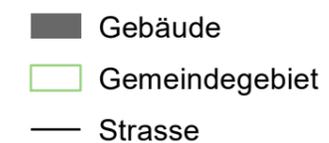
## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x100 m)

### PLAN2 Fall Tag (RLS-90)



### Zeichenerklärung



Datum: 26.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020

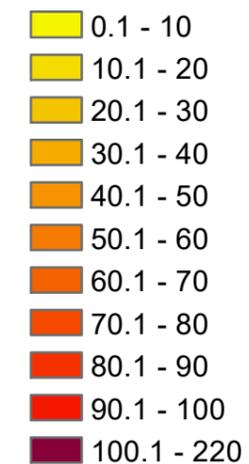


# Lärmkarte

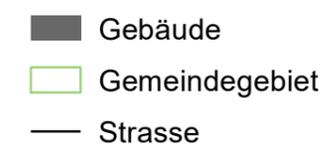
## Eberswalde

Betroffene pro Zelle  
(100 m x100 m)

### PLAN2 Fall Nacht (RLS-90)



### Zeichenerklärung



Datum: 26.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020



# Lärmkarte

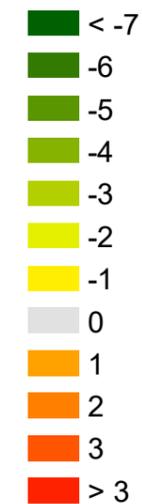
## Eberswalde

Pegelbereich

Lden

in dB(A)

### Differenz Plan2 - Prognose Tag (RLS90)



### Zeichenerklärung



Datum: 26.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen  
Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020



# Lärmkarte

## Eberswalde

Pegelbereich

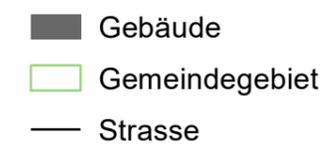
Lden

in dB(A)

### Differenz Plan2 - Prognose Nacht (RLS90)



### Zeichenerklärung



Datum: 26.05.2020

Berechnungsgrundlagen:  
Berechnungshöhe: 4,00 m  
Berechnungsraster: 5 m x 5 m,  
Hausbeurteilungen

Gebäudemodell: LFU und Stadt Eberswalde  
Geländemodell: DGM 1, LGB, 2016  
Straßenmodell: PTV 2020



# „Mobil in Eberswalde“ Mobilitätsplan 2030+

Baustein: Luftreinhalteplan



**Titel:** „Mobil in Eberswalde“ – Mobilitätsplan 2030+  
Baustein: Luftreinhalteplan

**Auftraggeber:** Stadt Eberswalde  
(zuständige Behörde) Breite Straße 41 – 44  
16225 Eberswalde

**Auftragnehmer:**

 PTV Transport Consult GmbH  
Cunnersdorfer Straße 25  
the mind of movement 01189 Dresden

**in Zusammenarbeit mit:**



Ingenieurbüro  
Lohmeyer GmbH & CO. KG  
Karlsruhe / Radebeul  
Mohrenstraße 14, 01445 Radebeul

**Verfasser:** Dr. rer. nat. Ingo Düring (Lohmeyer)  
Dipl.-Geogr. Falko Jänich (Lohmeyer)  
Dipl.-Met. Antje Moldenhauer (Lohmeyer)

**Stand:** 20. Oktober 2020

## Inhalt

<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>5</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>6</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>7</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>9</b>
1.1 Veranlassung und Zielstellung	9
1.2 Rechtliche Grundlagen und Luftschadstoffgrenzwerte	10
1.3 Verfahrensweise	11
1.4 Zuständige Behörde	12
<b>2 Allgemeine Informationen</b>	<b>13</b>
2.1 Lage, Stadt- und Straßennetzstruktur	13
2.2 Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung	15
2.3 Vorhandene Planungen / Maßnahmenkonzepte	16
<b>3 Art und Umfang der Luftverschmutzung</b>	<b>18</b>
3.1 Zusammensetzung der Luftverschmutzungen	18
3.2 Messung der Luftverschmutzungen	18
3.3 Darstellung der Emittentenstruktur	21
3.3.1 <i>Straßenverkehr</i>	21
3.3.2 <i>Sonstiger Verkehr, Industrie, Gewerbe und Kleinf Feuerungsanlagen</i>	22
3.4 Berechnung der Luftverschmutzung	23
3.4.1 <i>Rechenverfahren</i>	23
3.4.2 <i>Verkehrsdaten</i>	23
3.4.3 <i>Linienbusverkehre</i>	23
3.4.4 <i>Fahrzeugflottenzusammensetzung</i>	24
3.4.5 <i>Verkehrssituationen</i>	25
3.4.6 <i>Straßenrandbebauung</i>	25
3.4.7 <i>Meteorologie</i>	25
3.4.8 <i>Luftschadstoffhintergrundbelastung</i>	26
3.4.9 <i>Verkehrsemissionen</i>	28
3.4.10 <i>Immissionsbelastung im Analysefall 2018</i>	28
3.5 Betroffenheits- und Ursachenanalyse	31
<b>4 Zu erwartenden Luftschadstoffentwicklung sowie Wirkung der Maßnahmen aus VEP</b>	<b>32</b>
4.1 Prognose-Nullfall 2030	32
4.2 Prognose-Planfälle	34
4.3 Kurzdarstellung der Ergebnisse	39
<b>5 Öffentlichkeitsbeteiligung</b>	<b>40</b>

<b>6</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>41</b>
<b>7</b>	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>43</b>

## Abbildungsverzeichnis

ABB. 2.1: LAGE DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES .....	15
ABB. 2.2: KRAFTFAHRZEUGE JE 24 STUNDEN INKL. LKW, MOTORRÄDER UND BUSSE – ANALYSEFALL 2018.....	16
ABB. 3.1: ZUSAMMENSETZUNG LUFTVERSCHMUTZUNGEN.....	18
ABB. 3.2: LAGE DER LUFTSCHADSTOFFMESSSTATIONEN IM BEREICH EBERSWALDE. KARTENGRUNDLAGE: © OPENSTREETMAP UND MITWIRKENDE, CC-BY-SA (BEARBEITET) HTTP://WWW.OPENSTREETMAP.ORG/ .....	19
ABB. 3.3: LAGE UND ANSICHT DER LUFTSCHADSTOFFMESSSTATION IN EBERSWALDE (BREITE STRAÙE NR. 22) .....	20
ABB. 3.4: IMMISSIONSMESSDATEN EBERSWALDE FÜR DEN NO <sub>2</sub> -JAHRESMITTELWERT UND OZON. DIE ROTE LINIE KENNZEICHNET DEN NO <sub>2</sub> -GRENZWERT. ....	21
ABB. 3.5: ANZAHL VON TAGEN MIT ÜBERSCHREITUNG DES PM10-TAGESGRENZWERTES IN EBERSWALDE, BREITE STRAÙE. DIE ROTE LINIE KENNZEICHNET DEN GRENZWERT. ....	21
ABB. 3.6: FLOTTENZUSAMMENSETZUNG FÜR DIE JAHRE 2018 UND 2030 .....	25
ABB. 3.7: WINDRICHTUNGS- UND GESCHWINDIGKEITSVERTEILUNG FÜR DEN ZEITRAUM 2009 BIS 2018 AN DER DWD-STATION NEURUPPIN .....	27
ABB. 3.8: NO <sub>2</sub> -JAHRESMITTELWERTE FÜR ANALYSEFALL 2018 MIT PROKAS/PROKAS_B .....	29
ABB. 3.9: PM10-JAHRESMITTELWERTE FÜR ANALYSEFALL 2018 MIT PROKAS/PROKAS_B.....	29
ABB. 3.10: NO <sub>2</sub> -JAHRESMITTELWERTE IN 1.5 M ÜBER GRUND IM BEREICH BREITE STRAÙE ZWISCHEN BRAUTSTRAÙE UND S.-GOLDSCHMIDT-STRAÙE. GRAUE FLÄCHEN=GEBÄUDE.....	30
ABB. 3.11: NO <sub>2</sub> -JAHRESMITTELWERTE IN 1.5 M ÜBER GRUND IM BEREICH BREITE STRAÙE ZWISCHEN ERICH- MÜHSAM-STRAÙE UND PAUL-RADACK-STRAÙE. GRAUE FLÄCHEN=GEBÄUDE.....	31
ABB. 4.1: NO <sub>2</sub> -JAHRESMITTELWERTE FÜR DEN PROGNOSE-NULLFALL 2030 MIT PROKAS/PROKAS_B.....	33
ABB. 4.2: PM10-JAHRESMITTELWERTE FÜR DEN PROGNOSE-NULLFALL 2030 MIT PROKAS/PROKAS_B .....	33
ABB. 4.3: NO <sub>2</sub> -JAHRESMITTELWERTE FÜR DEN PLANFALL 2 MIT PROKAS/PROKAS_B .....	35
ABB. 4.4: PM10-JAHRESMITTELWERTE FÜR DEN PLANFALL 2 MIT PROKAS/PROKAS_B .....	36
ABB. 4.5: NO <sub>2</sub> -JAHRESMITTELWERTE IN 1.5 M ÜBER GRUND IM BEREICH BREITE STRAÙE ZWISCHEN BRAUTSTRAÙE UND S.-GOLDSCHMIDT-STRAÙE IM PLANFALL 2. GRAUE FLÄCHEN=GEBÄUDE. ....	36
ABB. 4.6: NO <sub>2</sub> -JAHRESMITTELWERTE IN 1.5 M ÜBER GRUND IM BEREICH BREITE STRAÙE ZWISCHEN ERICH- MÜHSAM-STRAÙE UND PAUL-RADACK-STRAÙE IM PLANFALL 2. GRAUE FLÄCHEN=GEBÄUDE. ....	37
ABB. 4.7: NO <sub>2</sub> -JAHRESMITTELWERTE FÜR DEN PLANFALL 1 MIT PROKAS/PROKAS_B .....	38
ABB. 4.8: PM10-JAHRESMITTELWERTE FÜR DEN PLANFALL 1 MIT PROKAS/PROKAS_B .....	38

## Tabellenverzeichnis

TAB. 1.1	IMMISSIONSGRENZWERTE NACH DER 39. BImSCHV (BUNDESREGIERUNG DEUTSCHLAND, 2010)....	10
TAB. 3.1:	JAHRESKENNGRÖßEN DER LUFTSCHADSTOFF-MESSWERTE (20011-2018).....	20
TAB. 3.2:	HINTERGRUNDBELASTUNG IN $\mu\text{G}/\text{M}^3$ IM UNTERSUCHUNGSGEBIET (ANALYSEFALL 2018, PROGNOSE 2027 UND PROGNOSE 2030). JM=JAHRESMITTELWERT.....	28

## Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ABK	Ausbreitungsklasse
B	Bundesstraße
B + R	Bike and Ride
BAB	Bundesautobahn
BbgUVPG	Brandenburgisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
BHKW	Blockheizkraftwerk
BImSchV	Bundesimmissionschutzverordnung
CO <sub>2</sub>	Kohlendioxid
DB	Deutsche Bahn
DWD	Deutscher Wetterdienst
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
EU	Europäische Union
HBEFA	Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs
ImSchZV	Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung
Kfz	Kraftfahrzeug
KK	Kostenkategorie
km/h	Kilometer pro Stunde
KV	kombinierter Ladungsverkehr
L	Landstraße
LAP	Lärmaktionsplan
LImSchG	Gesetz zum Schutz vor Luftverunreinigungen, Geräuschen und ähnlichen Umwelteinwirkungen (Landes-Immissionsschutzgesetz)
LSA	Lichtsignalanlage
LRP	Luftreinhalteplan
LfU	Landesamt für Umwelt Brandenburg
LUIS	Landwirtschafts- und Umweltinformationssystem
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
MISKAM	3 dimensionales prognostisches Strömungs- und Ausbreitungsmodell

MIV	motorisierter Individualverkehr
MLUK	Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg
NO <sub>x</sub>	Stickoxide
NO <sub>2</sub>	Stickstoffdioxid
O <sub>2</sub>	Sauerstoff
O <sub>3</sub>	Ozon
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
P + R	Park and Ride
PM	particulate matter; Feinstaubmasse
PROKAS	Modell zur Ausbreitungsberechnung verkehrsbedingter Emissionen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RE	Regionalexpress
RB	Regionalbahn
SCR	selektive katalytische Reduktion
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StEK	Stadtentwicklungskonzept
TA	Teilabschnitt
Tab.	Tabelle
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

# 1 Einleitung

## 1.1 Veranlassung und Zielstellung

Die aktuell gültigen Planungsgrundlagen zur Verkehrsentwicklung, Luftreinhaltung und Lärmaktionsplanung der Stadt Eberswalde stellen ein integriertes Planwerk dar. Sie bauen damit fachlich und inhaltlich aufeinander auf. Seit Beschluss in der Stadtverordnetenversammlung im Jahr 2008 besitzen sie Gültigkeit.

Die diesen Planungen zugrundeliegenden Rahmenbedingungen und Annahmen sind in der Zwischenzeit überholt. Das begründet sich durch Entwicklungen, die von der Stadt Eberswalde selbst sowie von übergeordneten Entwicklungen geprägt sind. Beispielhaft werden genannt:

- Entscheidungen der Stadt Eberswalde zur Verkehrsentwicklung oder zu Maßnahmen, welche die Verkehrsentwicklung beeinflussen (Stichworte: Ortsumgebung B167n, Stärkung umweltfreundlicher Mobilitätsformen)
- Entscheidungen und Entwicklungen von parallelen und/oder übergeordneten Bereichen und Institutionen, mit Einfluss auf die verkehrliche Entwicklung der Stadt Eberswalde; insbesondere die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans LEP HR, der Eberswalde als „Stadt in der 2. Reihe“ eine besondere Aufgabe im Hinblick auf die Entlastungsfunktion für die Metropole Berlin und den berlinnahen Raum zuweist
- demographische Entwicklungen in Einwohnerzahl (wachsende Stadt) und Altersstruktur (Zunahme der älteren Bevölkerung, aber auch Zuzug von jungen Menschen, Familien) sowie in der räumlichen Verteilung innerhalb der Stadt Eberswalde und auch bezogen auf das Umland der Stadt
- Entwicklung der Verkehrsnachfrage in Anzahl an Wegen und Modal Split
- Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

Aufbauend auf den neuen Anforderungen ergibt sich die Notwendigkeit der Neuaufstellung dieser integrierten Gesamtplanung. Angestrebtes Ziel ist die Verbesserung der Lebensqualität in Form der Steigerung der Effizienz der Verkehrssysteme bei gleichzeitiger Verringerung der aus dem Verkehrsgeschehen resultierenden Belastungen – eine wesentliche Leitlinie, die die Stadt mit ihrem integrierten Stadtentwicklungskonzept „Strategie Eberswalde 2030“ formuliert hat. Die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes steht dabei auch unter dem Aspekt „Barrierefreies Eberswalde – Eine Stadt für alle“, ein Konzept, das in 2010 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde, um allen Einwohnern die uneingeschränkte Teilhabe an allen Bereichen öffentlichen Lebens zu ermöglichen.

Der „Mobilitätsplan 2030+“ wird mit den Bausteinen Verkehrsentwicklung, Lärmaktionsplanung, Luftreinhalteplanung und Mobilitätsmanagement erarbeitet. Die Erarbeitung wurde in integrierter und aufeinander abgestimmter Weise aufgebaut.

Der vorliegende Bericht stellt den Baustein „Luftreinhalteplan“ dar. Er schreibt den Luftreinhalteplan für die Stadt Eberswalde aus dem Jahr 2008 fort und baut auf den im Rahmen des vorliegenden Projektes durchgeführten Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungs- und Lärmaktionsplan sowie Mobilitätsmanagement auf.

## 1.2 Rechtliche Grundlagen und Luftschadstoffgrenzwerte

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit und Umwelt wurde bereits im Jahr 1996 die EU-Richtlinie 96/62/EG (Der Rat der Europäischen Union, 1996) über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität erlassen. Diese sowie verschiedene weitere Tochterrichtlinien wurden 2008 in die EU-Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft in Europa überführt (Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union, 2008).

Die entsprechenden Vorgaben des EU-Rechtes sind mit der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV) vom 2. August 2010 im deutschen Recht verankert (Bundesregierung Deutschland, 2010).

Da die Konzentrationen der Luftschadstoffe in Abhängigkeit von Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Verkehrsaufkommen etc. ständigen Schwankungen unterliegen, werden zu deren Beurteilung grundsätzlich Mittelwerte für einen bestimmten Zeitraum verwendet.

In der geltenden 39. BImSchV sind u.a. für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM10 bzw. PM2.5) verbindlich einzuhaltende Grenzwerte definiert. Sie stellen derzeit die Luftschadstoffleitkomponenten dar, d. h. bei diesen Schadstoffen ist am ehesten mit Überschreitungen der Grenzwerte zu rechnen. Diese Grenzwerte sind in **Tab. 1.1** zusammengefasst.

Schadstoff	Grenzwert	Bezugszeitraum	Überschreitungshäufigkeit	einzuhalten seit
PM10	40 µg/m <sup>3</sup>	Jahresmittelwert		2005
PM10	50 µg/m <sup>3</sup>	Tagesmittelwert	maximal 35 Überschreitungen / Jahr	2005
NO <sub>2</sub>	40 µg/m <sup>3</sup>	Jahresmittelwert		2010
NO <sub>2</sub>	200 µg/m <sup>3</sup>	Stundenmittelwert	maximal 18 Überschreitungen / Jahr	2010
PM2.5	25 µg/m <sup>3</sup>	Jahresmittelwert		2015

**Tab. 1.1** Immissionsgrenzwerte nach der 39. BImSchV (Bundesregierung Deutschland, 2010)

Bezugsgröße für die Grenzwerte sind einerseits Jahresmittelwerte. Diese bilden die Luftschadstoffkonzentration über einen längeren Zeitraum, ein komplettes Jahr, ab. Die Jahresmittelwerte sind allerdings für Aussagen zu Zeiträumen mit besonders hohen Luftschadstoffkonzentrationen nicht geeignet.

Daher erfolgt parallel auch eine Betrachtung bzw. Bewertung für kürzere Zeiträume. Ziel ist die Minimierung von Spitzenbelastungen. So ist für NO<sub>2</sub> neben dem Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> für das Jahresmittel auch ein Kurzzeitgrenzwert einzuhalten. Eine NO<sub>2</sub>-Konzentration von 200 µg/m<sup>3</sup> im Stundenmittel darf nur an maximal 18 Stunden pro Jahr überschritten werden. Für die PM10-Konzentration gilt ebenfalls bezogen auf das Jahresmittel ein Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>. Zudem darf eine PM10-Konzentration von 50 µg/m<sup>3</sup> im Tagesmittel nur an maximal 35 Tagen im Jahr überschritten werden.

Grundsätzlich zielen die EU-Richtlinie 2008/50/EG sowie die 39. BImSchV insgesamt auf eine Vermeidung und Verringerung von Luftschadstoffemissionen (Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union, 2008). Entsprechend bildet neben der Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte die gesamtstädtische Verbesserung der Luftschadstoffsituation ein wichtiges Ziel der Luftreinhaltung.

### 1.3 Verfahrensweise

Die Fortschreibung des Luftreinhalteplanes erfolgt in einem mehrstufigen Verfahren. Basis bildet dabei in einem ersten Arbeitspaket eine umfangreiche Sachstands- und Bestandsanalyse. Diese dient der aktuellen Einschätzung der verkehrlichen und lufthygienischen Ausgangsbedingungen und Problemlagen. Hierzu wurden zunächst Immissionsberechnungen mittels eines Screeningmodells (PROKAS/PROKAS\_B) durchgeführt. Die Emissionsberechnung erfolgte auf Basis des aktuellen Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBFA4.1). Die Hintergrundbelastung für den Analysefall wurde aus den Messdaten der LfU Brandenburg sowie aus Ergebnisse der Ausbreitungsrechnungen für die Quellgruppen Industrie/Gewerbe/Hausbrand abgeleitet.

Als Ergebnis der Modellrechnungen wurden zunächst für das betrachtete Straßennetz der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert, der PM10- und PM2.5 Jahresmittelwert und die PM10-Überschreitungshäufigkeit des Tagesgrenzwertes für den Analysefall 2018 ausgewiesen.

Für hochbelastete Bereiche der Breiten Straße erfolgten ergänzend Detailberechnungen mit dem prognostischen dreidimensionalen Strömungs- und Ausbreitungsmodell MISKAM, um die Screeningergebnisse zu verifizieren und eine räumlich besser differenzierte Bewertung durchführen zu können.

Im zweiten Arbeitspaket wurden die Wirkungen der Planungen für den Zeitraum bis 2030 bewertet, die im Rahmen des vorliegenden Projektes aus den anderen Planungsteilen in Zusammenarbeit mit dem lufthygienischen Betrachtungen ausgearbeitet wurden. Auch die allgemein zu erwartende Veränderung der Fahrzeugflottenzusammensetzung wurde in die Prognoseberechnungen einbezogen.



## 2 Allgemeine Informationen

### 2.1 Lage, Stadt- und Straßennetzstruktur

Die Stadt Eberswalde liegt im Nordosten Brandenburgs und übt zwei raumwirksame Funktionen aus:

- Mittelzentrum gem. LEP Hauptstadtregion (LEP HR)
- Kreisstadt des Landkreises Barnim

#### **Eberswalde in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg**

In Deutschland gibt es elf europäische Metropolregionen, die durch die Ministerkonferenz der Raumordnung (MKRO) festgelegt wurden. Die Regionen sind nationale Kraftzentren und Bevölkerungsschwerpunkte und werden durch fünf Funktionen gekennzeichnet, die zu ihrer Wirtschaftskraft maßgeblich beitragen: Entscheidungs- und Kontrollfunktion, Innovations- und Wettbewerbsfunktion sowie die Gateway-Funktion. Eine dieser Metropolregionen ist die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (siehe Metropolregionen 2019).

Die Hauptstadtregion lässt sich räumlich differenzieren in die Metropole Berlin, das Berliner Umland und den Weiterer Metropolraum. Das Berliner Umland besteht aus den an das Land Berlin angrenzenden Gemeinden sowie der Landeshauptstadt Potsdam. Die Stadt Eberswalde ist dem Weiteren Metropolraum zuzuordnen (Landesentwicklungsplan 2019)

#### **Eberswalde als Mittelzentrum**

Im LEP HR sind für die Hauptstadtregion Zentrale Orte festgelegt. Grundsätzlich ist das Zentrale-Orte-Konzept ein wichtiger räumlicher Orientierungsansatz für die Bereitstellung von Angeboten der Daseinsvorsorge. Als Zentraler Ort wird die leistungsstärkste Gemeinde definiert, die über die Versorgung der eigenen Bevölkerung hinaus übergemeindliche Versorgungsaufgaben wahrnimmt. In dem zentralen Ort werden entsprechend ihrer Stufe soziale, wirtschaftliche, kulturelle und administrative Einrichtungen räumlich konzentriert.

Der LEP HR weist Eberswalde die Funktion des Mittelzentrums zu. Damit soll Eberswalde gehobene Funktionen der Daseinsvorsorge mit regionaler Bedeutung erfüllen. Diese sind:

- Wirtschaftsfunktion
- Einzelhandelsfunktion
- Kultur-, Sport-, und Freizeitfunktion
- Bildungsfunktion
- Gesundheits- und soziale Versorgungsfunktion

Die ca. 41.488 Einwohner mit Hauptwohnsitz (Stadt Eberswalde, 31.12.2019) zählende Stadt Eberswalde ist Kreisstadt des Landkreises Barnim. Als regionaler Wachstums-

kern sowie als Mittelzentrum erfüllt die Stadt wichtige Versorgungsfunktionen für das angrenzende Umland.

Die Stadtstruktur ist durch bipolare Zentren (Kerne, der ehemaligen Ortschaften Finow und Eberswalde) geprägt. Das Eberswalder Stadtzentrum hat dabei eine stärkere Gewichtung im seit 1970 existierenden Städteverbund. Mit dem zwischen beiden Ortsteilen geschaffenen Plattenbaugebiet „Brandenburgisches Viertel“ wurde deren Verbindung gestärkt. Andere wichtige Wohngebiete gruppieren sich sternförmig um das Eberswalder Stadtzentrum (Leibnizviertel, Nordend, Westend, Ostend und Südend). Die Hauptgewerbestandorte finden sich im Zuge der B 167 zwischen Eberswalde und Finow sowie nördlich davon am Oder-Havel-Kanal (Gewerbegebiet TGE). Weiterhin gehören auch die Clara-Zetkin-Siedlung nördlich des Oder-Havel-Kanals und die ehemaligen eigenständigen Gemeinden Sommerfelde und Tornow im Osten sowie die Gemeinde Spechthausen im Süden zum Stadtgebiet Eberswaldes.

Im Zeitraum zwischen 1989 und 2013 sind die Einwohnerzahlen der Stadt Eberswalde stetig zurückgegangen. Ausgehend von ca. 55.000 im Jahr 1989 betrug der Rückgang ca. 30 %. Seit 2013 haben sich die Einwohnerzahlen stabilisiert und sind in den letzten Jahren wieder leicht angestiegen.

Als Hauptverkehrsachse in der Stadt Eberswalde fungiert die in Ost-West-Richtung durch das Stadtgebiet verlaufende Bundesstraße B 167. Diese dient sowohl für den innerörtlichen Austausch zwischen den bipolaren Ortszentren Eberswalde und Finow als auch der Verknüpfung der Stadt mit dem überregionalen Straßennetz. Etwa 3 km westlich der Stadtgrenze ist die B 167 an die BAB 11 (Berlin - Szczecin) angebunden. In Richtung Osten gewährleistet die Bundesstraße die Verknüpfung u. a. in Richtung Bad Freienwalde und Wriezen. Ausgehend vom Stadtzentrum führt zudem die B168 in Richtung Süden nach Trampe bzw. Werneuchen. Darüber hinaus ist das Umland über verschiedene Landesstraßen angebunden.

**Abb. 2.1** zeigt eine Darstellung der Ortslage einschließlich der Lage der Hauptverkehrsstraßen sowie der Nebenstraßen. Neben den Hauptverkehrsstraßen (HVS) in Eberswalde liegen auch Informationen zu den Ortsteilen Kolonie Britz, Lichterfelde, Clara-Zetkin-Siedlung und Finowfurt vor. Des Weiteren ist in der **Abb. 2.1** die Lage der Bundesautobahn A 11 zu erkennen.

Etwa parallel zur B167 verlaufen die überregional bedeutsamen Kanäle Oder-Havel-Kanal und Finowkanal, wobei ersterer mehr wirtschaftlichen und der Zweite mehr touristischen Zwecken dient. Der Hauptbahnhof der Stadt Eberswalde bildet einen wichtigen Verknüpfungspunkt. Hier verkehren regelmäßig Regionalbahnangebote in Richtung Norden (Schwedt / Stralsund, Szczecin), Nordwesten (Templin), Osten (Bad Freienwalde, Seelow, Frankfurt(Oder)) und Süden (Berlin, Falkenberg (Elster) / Lutherstadt Wittenberg, Senftenberg) sowie einzelne Fernzüge.



**Abb. 2.1:** Lage des Untersuchungsgebietes

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)  
<http://www.openstreetmap.org/>

## 2.2 Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung

Für den Planungsraum der Stadt Eberswalde wurden durch die Untersuchungen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP, siehe PTV 2020) entsprechende Verkehrsdaten bereitgestellt (siehe auch **Abb. 2.2**). Die höchsten Verkehrsbelastungen in der Stadt Eberswalde wurden dabei im Zuge der B 167 und der L 200 registriert. Die höchsten Verkehrsbelastungen (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen) auf der B 167 mit Werten von ca. 35.500 Kfz/24h (2014) bzw. von ca. 26.500 Kfz/24h (2019) wurden auf der Eisenbahnstraße im Bereich der Eisenbahnüberführung erfasst. Westlich der Eisenbahnbrücke betragen die Verkehrsbelastungen der B 167 in Eberswalde abschnittsweise unterschiedlich zwischen ca. 15.500 Kfz/24h und ca. 20.000 Kfz/24h. Auf dem östlichen Abschnitt der B 167 zwischen der Eisenbahnüberführung und der L 200 beträgt die Verkehrsbelastung zwischen ca. 10.000 Kfz/24h und ca. 21.500 Kfz/24h. Die östliche Fortführung der B 167 über die Breite Straße und der Freienwalder Straße ist durchschnittlich mit ca. 15.000 Kfz/24h belastet. Vergleichsweise geringere Verkehrsbelastungen sind auf der B 168 mit Werten zwischen ca. 6.000 Kfz/24h und ca. 8.000 Kfz/24h zu verzeichnen.

Ebenfalls hohe Verkehrsbelastungen mit Werten bis zu ca. 25.000 Kfz/24h sind auch auf der L200 im Abschnitt nördlich der B 167 (Höhe Bahnübergang Breite Straße) festzustellen. Demgegenüber wurden auf der L200 südlich der B 167 zwischen Stadtmitte und Spechthausen eher geringe Verkehrsbelastungen registriert. Die auf der L 200 südlich der B 167 erfassten Verkehrsbelastungen betragen in der Analyse zwischen

ca. 4.000 Kfz/24h und ca. 6.000 Kfz/24h. Auf den übrigen Landesstraßen L237, L238 und L293 wurden in den vorangegangenen Jahren Verkehrsbelastungen von ca. 4.000 Kfz/24h, ca. 8.000 Kfz/24h und ca. 5.000 Kfz/24h erhoben.

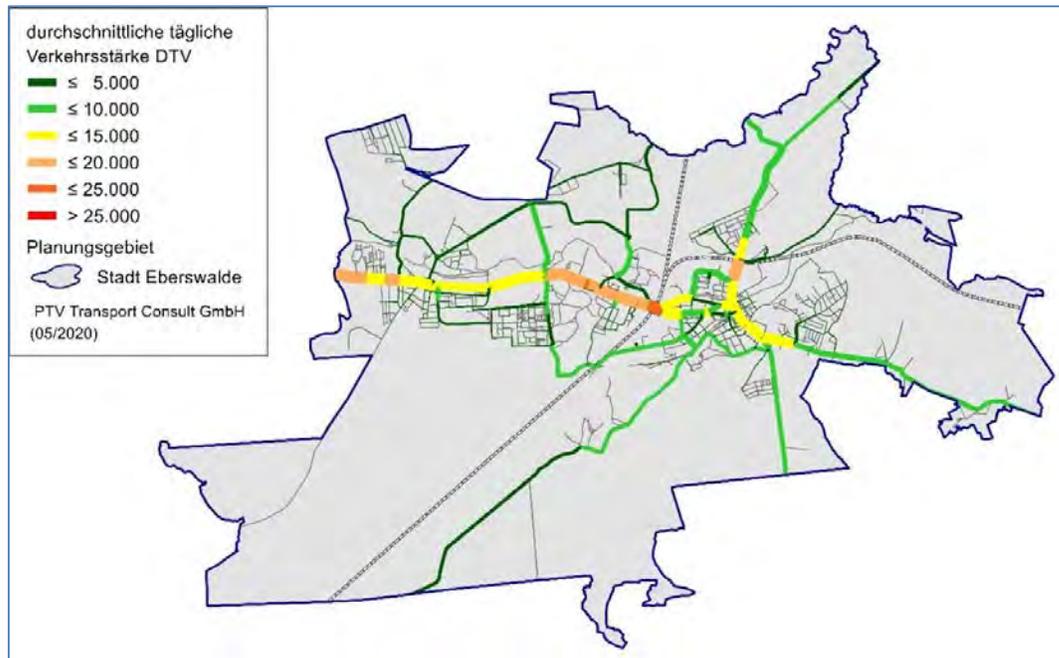


Abb. 2.2: Kraftfahrzeuge je 24 Stunden inkl. Lkw, Motorräder und Busse – Analysefall 2018

## 2.3 Vorhandene Planungen / Maßnahmenkonzepte

Folgende Konzepte und Untersuchungen für den Bereich der Stadt Eberswalde wurden im Rahmen der Bestands- und Sachstandsanalyse gesichtet, analysiert und verkehrsplanerisch bzw. umwelttechnisch bewertet (siehe auch VEP 2030, PTV 2020):

- Bundesverkehrswegeplan 2030 (08/2016)
- Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 (02/2017)
- Strategie „Perspektiven für das Landesstraßennetz – Abstufungskonzept und Weiterentwicklung“ (2018)
- Landesnahverkehrsplan (LNVP) 2018 bis 2022
- Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR) (06/2019)
- Bevölkerungsprognose 2017 bis 2030
- Regionalplan Uckermark-Barnim (02/2014) inkl. Integriertes Verkehrskonzept für die Planungsregion Uckermark-Barnim
- Kommunales Energiekonzept für die Stadt Eberswalde (Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept) inkl. Aktionsplan Elektromobilität Eberswalde (12/2013; 11/2015)
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept – Strategie Eberswalde 2030 (04/2014)
- Umsetzungsorientiertes Radnutzungskonzept Eberswalde (06/2015)
- Verkehrsentwicklungsplan (2008)

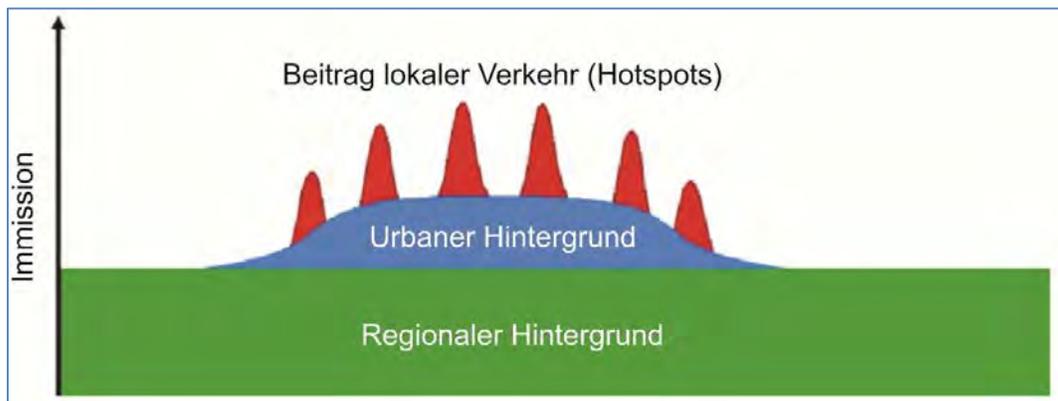
- Luftreinhalteplan / Aktionsplan für die Stadt Eberswalde (2006)

In allen genannten Konzepten bildet die Förderung des Umweltverbundes einen wesentlichen Schwerpunkt. Die konzipierten Maßnahmen waren geeignet, zur weiteren Reduktion der Luftschadstoffbelastungen in der Stadt Eberswalde beitragen zu können.

### 3 Art und Umfang der Luftverschmutzung

#### 3.1 Zusammensetzung der Luftverschmutzungen

Die Luftverschmutzung im Nahbereich von Straßen ergibt sich für die jeweiligen Schadstoffe aus der vorhandenen Hintergrundbelastung und der straßenverkehrsbedingten Zusatzbelastung (siehe **Abb. 3.1**). Die Hintergrundbelastung entsteht durch Überlagerung von Immissionen aus Industrie, Kleinf Feuerungsanlagen, nicht detailliert betrachtetem Nebenstraßenverkehr und weiter entfernt fließendem Verkehr sowie überregionalem Ferntransport von Schadstoffen. Es ist die Schadstoffbelastung, die im Untersuchungsgebiet ohne Verkehr auf den explizit in die Untersuchung einbezogenen Straßen vorliegen würde.



**Abb. 3.1:** Zusammensetzung Luftverschmutzungen

Die Hintergrundbelastung wird weiterhin in regionalen und städtischen (urbanen) Hintergrund aufgeteilt. Der regionale Hintergrund setzt sich aus Schadstoffeinträgen von Emissionsquellen außerhalb des Stadtgebiets von Eberswalde zusammen. Sie befinden sich dabei sowohl in benachbarten Gebieten bspw. im Land Brandenburg oder Berlin, als auch in weiter entfernten Regionen (Ferntransport).

Im städtischen Hintergrund werden in der folgenden Betrachtung die Zusatzbelastungen aus den Emissionsquellen innerhalb des Stadtgebiets von Eberswalde – ausgenommen das Hauptstraßennetz – zusammengefasst. Die Differenz aus städtischem und regionalem Hintergrund wird als städtische Zusatzbelastung bezeichnet.

#### 3.2 Messung der Luftverschmutzungen

Das Land Brandenburg betreibt zur Überwachung der Luftverschmutzung ein Luftgütemessnetz.

Bereits über viele Jahre werden von der LfU Brandenburg in Eberswalde Immissionsmessungen in der Breiten Straße (straßenverkehrsbedingter Belastungsschwerpunkt) durchgeführt. Hinsichtlich der Einschätzung der großräumigen Hintergrundbelastung kann die Messstelle Hasenholz (Buckow) genutzt werden. Die Lage dieser Messstellen

ist in der **Abb. 3.2** als Übersicht dargestellt. In der **Abb. 3.3** ist die Messstelle in der Breiten Straße in Eberswalde dokumentiert.



**Abb. 3.2:** Lage der Luftschadstoffmessstationen im Bereich Eberswalde. Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)  
<http://www.openstreetmap.org/>

Die Messwerte im Zeitraum 2011 bis 2018 sind in der **Tab. 3.1** zusammengestellt.

Bei der Auswertung der Messergebnisse zeigt sich für den Standort Eberswalde, Breite Straße, dass vom Jahr 2012 der  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwert von  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  auf  $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahr 2017 abgesunken und dann 2018 auf  $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$  angestiegen ist. Damit wurde der  $\text{NO}_2$ -Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  durchgängig eingehalten (siehe **Abb. 3.4**).

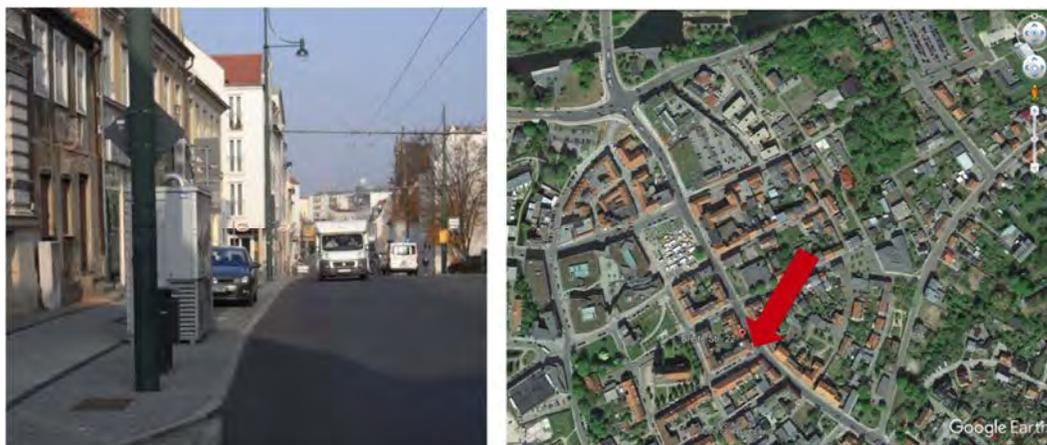
Die Ozonbelastung im regionalen Hintergrund variierte im Zeitraum 2011 und 2018 zwischen  $49$  und  $58 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Der höchste Wert wurde 2018 gemessen.

Die gemessenen  $\text{PM}_{10}$ -Jahresmittelwerte halten den Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ebenfalls seit 2011 ein. Hier ist ein Rückgang zwischen 2011 und 2018 von  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  auf  $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$  zu beobachten. Die Anzahl der zulässigen Überschreitungen des  $\text{PM}_{10}$ -Tagesgrenzwertes von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  wurden im dargestellten Zeitraum nur im Jahr 2011 überschritten (siehe **Abb. 3.5**). Der Umfang der Überschreitungen lag nach dem Jahr 2011 zwischen 10 und 21. Für das Jahr 2014 lagen keine Werte vor.

Auch der PM2.5-Jahresmittelgrenzwert von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  wird seit 2011 unterschritten (siehe **Tab. 3.1**). Seit 2013 liegt das Konzentrationsniveau dort bei  $14 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bis  $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Station/Zeitraum	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
NO <sub>2</sub> -Jahresmittelwert [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]								
Eberswalde Breite Straße	26	30	27	27	27	26	22	23
Hasenholz (Buckow)	9	9	10	9	10	9	9	9
PM10-Jahresmittelwert [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]								
Eberswalde Breite Straße	30	26	24	-	21	23	22	21
Hasenholz (Buckow)	22	17	18	-	18	18	17	19
PM10-Überschreitungstage (Anzahl der Tage über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ )								
Eberswalde Breite Straße	45	19	10	-	21	19	19	21
Hasenholz (Buckow)	29	7	10	7	7	6	10	9
PM2.5-Jahresmittelwert [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]								
Eberswalde Breite Straße	22	18	15	14	14	16	15	15
Hasenholz (Buckow)	19	14	14	12	12	13	13	14
O <sub>3</sub> -Jahresmittelwert [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]								
Eberswalde Breite Straße	-	-	-	-	-	-	-	-
Hasenholz (Buckow)	53	51	49	51	53	50	52	58

**Tab. 3.1: Jahreskenngrößen der Luftschadstoff-Messwerte (2011-2018)**



**Abb. 3.3: Lage und Ansicht der Luftschadstoffmessstation in Eberswalde (Breite Straße Nr. 22)**

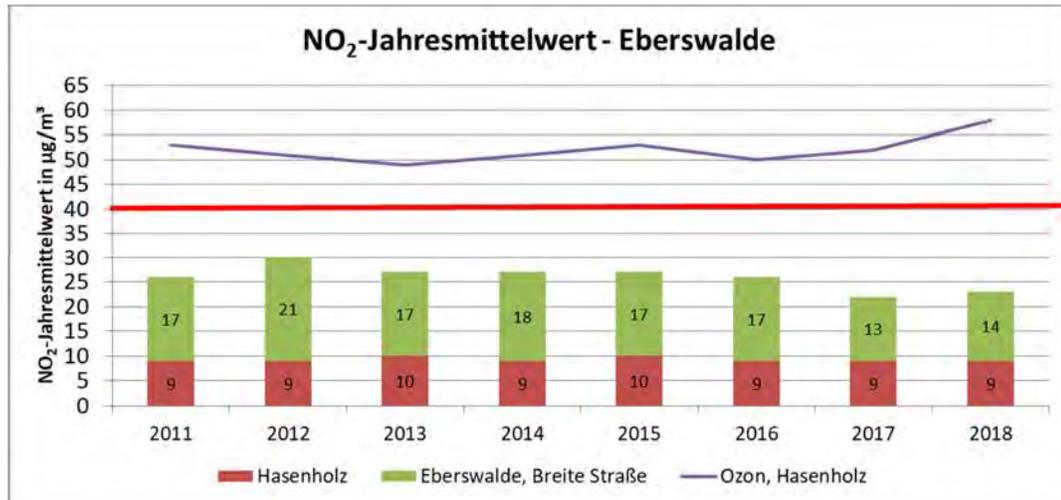


Abb. 3.4: Immissionsmessdaten Eberswalde für den NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert und Ozon. Die rote Linie kennzeichnet den NO<sub>2</sub>-Grenzwert.

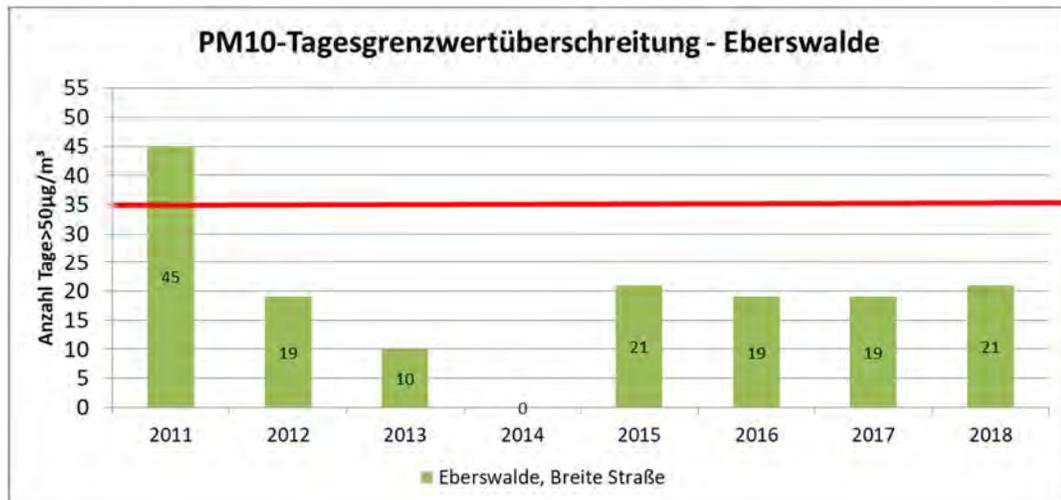


Abb. 3.5: Anzahl von Tagen mit Überschreitung des PM10-Tagesgrenzwertes in Eberswalde, Breite Straße. Die rote Linie kennzeichnet den Grenzwert.

### 3.3 Darstellung der Emittentenstruktur

#### 3.3.1 Straßenverkehr

Auf der Grundlage der Verkehrsmengen werden für jeden der betrachteten Straßenabschnitte im Hauptstraßennetz die von den Kraftfahrzeugen emittierten Schadstoffmengen ermittelt. Die Berechnung mit PROKAS\_E (siehe Abschnitt 3.4) berücksichtigt neben den verschiedenen Verkehrsaufkommen und Schwerverkehrsanteile auch die unterschiedlichen Verkehrssituationen für jeden Streckenabschnitt.

Die mittleren spezifischen Emissionen der Fahrzeuge werden mit Hilfe des „Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA“ Version 4.1 (UBA 2019) bestimmt. Die Emissionen der Feinstaubpartikel (PM10, PM2.5) des Straßenverkehrs aufgrund

von Abrieb und Aufwirbelung werden im HBEFA4.1 ebenfalls behandelt und werden so verwendet.

Für das Straßennetz von Eberswalde wurden im Analysefall 2018 folgende Emissionsmengen berechnet:

<b>NOx in t/a</b>	<b>119.9</b>
<b>PM10 in t/a</b>	<b>11.6</b>
<b>PM2.5 in t/a</b>	<b>5.9</b>

### 3.3.2 Sonstiger Verkehr, Industrie, Gewerbe und Kleinf Feuerungsanlagen

Emissionsangaben zum sonstigen Verkehr liegen nicht vor. Es kann aber entsprechend der örtlichen Gegebenheiten und detaillierten Auswertungen in anderen Städten begründet davon ausgegangen werden, dass der Anteil an der Gesamtemission, jedoch insbesondere an den beurteilungsrelevanten Immissionen von untergeordneter Bedeutung ist.

Von der LfU Brandenburg wurde ein Auszug aus dem Brandenburger Emissionskatalog 2016 für das Stadtgebiet Eberswalde zur Verfügung gestellt, aus dem die Lage und Emissionsraten für NOx und PM10 für genehmigungsbedürftige Anlagen sowie für den Hausbrand entnommen werden konnten. Hier sind folgende Emissionsmengen angegeben:

<b>NOx in t/a</b>	<b>208</b>
<b>PM10 in t/a</b>	<b>10.9</b>
<b>PM2.5 in t/a</b>	<b>6.7</b>

Die Emissionsmengen für Industrie, Gewerbe und Kleinf Feuerungsanlagen sind somit etwa vergleichbar mit denen des Kfz-Verkehrs 2018. Hier sei darauf hingewiesen, dass der Kfz-Verkehr bodennah emittiert und die gewerblichen Emission i.A. in größerer Höhe über Grund (Schornsteine, Kamine, Abluftanlagen etc.) ausgestoßen werden und damit eine geringere immissionsseitige Relevanz haben. Dies wird bei den Ausbreitungsberechnungen berücksichtigt.

Ebenfalls wurden vom LfU Ergebnisse der Hintergrundberechnungen Brandenburg auf Basis dieser Emissionsdaten für die Bezugsjahre 2016, 2017 und 2020 auf einem 500 m mal 500 m-Raster zur Verfügung gestellt.

## 3.4 Berechnung der Luftverschmutzung

### 3.4.1 Rechenverfahren

Um die Luftverschmutzung in den betrachteten Städten flächendeckend analysieren zu können, werden Ausbreitungsmodelle eingesetzt. Folgende Modelle wurden dabei zur Anwendung gebracht:

- Übernahme der Immissionsdaten des städtischen und regionalen Hintergrundes aus Berechnungen des Landesamtes für Umwelt Brandenburg
- PROKAS zur Berechnung des Beitrages der Kfz-bedingten Zusatzbelastung im städtischen Hintergrund
- PROKAS\_B als Screeningmodell zur Berechnung der lokalen Zusatzbelastung im bebauten Hauptverkehrsstraßennetz
- MISKAM als Detailmodell zur Berechnung der lokalen Zusatzbelastung an Belastungsschwerpunkten

PROKAS ist dabei in der Lage, alle berücksichtigten Straßen gleichzeitig für jede Stunde der Woche mit ihrer jeweiligen Emission emittieren zu lassen. Die mit PROKAS berechnete Kfz-bedingte Zusatzbelastung aus dem betrachteten Straßennetz wird für jeden Straßenabschnitt zusammen mit der regionalen Hintergrundbelastung als städtische Hintergrundbelastung in PROKAS\_B bzw. in MISKAM berücksichtigt.

### 3.4.2 Verkehrsdaten

Die Verkehrsdaten wurden streckenfein für das betrachtete Straßennetz des Untersuchungsraumes aus den Untersuchungen des VEP 2030 übernommen. Dort enthalten sind die Angaben zum durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV), den Schwerverkehr größer 3.5t zulässigen Gesamtgewicht (SV) sowie die Anzahl von Linienbussen. Ebenso wurden die Tempolimits und Reisegeschwindigkeiten auf den Streckenabschnitten übernommen und für die Festlegung der Verkehrssituationen entsprechend HBEFA4.1 verwendet.

### 3.4.3 Linienbusverkehre

Auf verschiedenen Straßenabschnitten bilden Linienbusverkehre einen wesentlichen Anteil der innerstädtischen Schwerverkehrsaufkommen. Um diesen Aspekt im Rahmen der Luftschadstoffberechnungen adäquat abbilden zu können, wurden anhand der aktuellen Liniennetz- und Fahrplandaten die Busverkehre im Netzzusammenhang ausgewertet und als gesonderter Datensatz für die Berechnungen bereitgestellt.

In Kombination mit der von der Barnimer Busgesellschaft (BBG) zugearbeiteten Bestandsbusflotte (Angaben zu Schadstoffklasse und Filtersystem) ist es entsprechend möglich, die Auswirkungen des Busverkehrs gezielt in den Modellberechnungen zu berücksichtigen. Die Linienbusflotte unterscheidet sich für ausschließlich im Stadtgebiet und für regional eingesetzte Busse. Besonders herauszustellen ist, dass im Stadtverkehr elektrobetriebene O-Busse eingesetzt werden.

### 3.4.4 Fahrzeugflottenzusammensetzung

Neben den Verkehrsaufkommen sind die Anteile der verschiedenen Schadstoffklassen der Fahrzeugflotte eine wichtige Eingangsgröße für die Immissionsberechnungen. Als wesentliche Grundlage werden hierbei i. d. R. die Vorgaben des Handbuches für Emissionsfaktoren (HBEFA, derzeit aktuelle Version 4.1) genutzt. Diese beinhalten jedoch lediglich einen bundesdeutschen Flottendurchschnitt und bilden spezielle lokale Besonderheiten nicht ab.

Für die vorliegende Untersuchung kann hingegen auf ortsspezifische Eingangsdaten zurückgegriffen werden, welche im Rahmen von Kennzeichenerhebungen in der Bahnhofstraße in Cottbus und Potsdam erfasst worden sind.

Im Vergleich zwischen der für Brandenburg spezifischen und der bundesdeutschen Fahrzeugflotte zeigt sich, dass im Pkw-Bereich der Anteil der Dieselfahrzeuge deutlich geringer ist. Zudem ist bei den Benzinern die Pkw-Flotte im Vergleich zum Bundesdurchschnitt etwas älter. Gleiches ist auch für die Nutzfahrzeugflotte festzustellen.

Sowohl bei den leichten, als auch bei den schweren Nutzfahrzeugen ist der Anteil der Fahrzeuge mit schlechterer Abgasreinigung in Eberswalde durchschnittlich etwas höher. Dafür ist durch die (elektrische) O-Busflotte ein sehr abgasarmer ÖPNV zu konstatieren.

Diese ortsspezifischen Abweichungen wurden im Rahmen der Schadstoffemissionsberechnungen berücksichtigt. Für das gesamte Stadtgebiet wurde die Brandenburg spezifische Flotte verwendet. Für die Autobahnstrecken wird ein Flottenmix aus 1/3 Brandenburg + 2/3 bundesdeutscher Durchschnitt lt. HBEFA angenommen.

Die Übertragung der Fahrzeugflotte für 2017 auf 2018 und 2027 und 2030 erfolgte mit Faktoren, die sich aus der im HBEFA definierten Änderung der Fahrzeugflotte zwischen 2017 und 2018 ergeben. Für 2027 und 2030 wurde die Standardflotte verwendet.

In der **Abb. 3.6** ist beispielhaft für die Jahre 2018 und 2030 die Flottenzusammensetzung dargestellt.

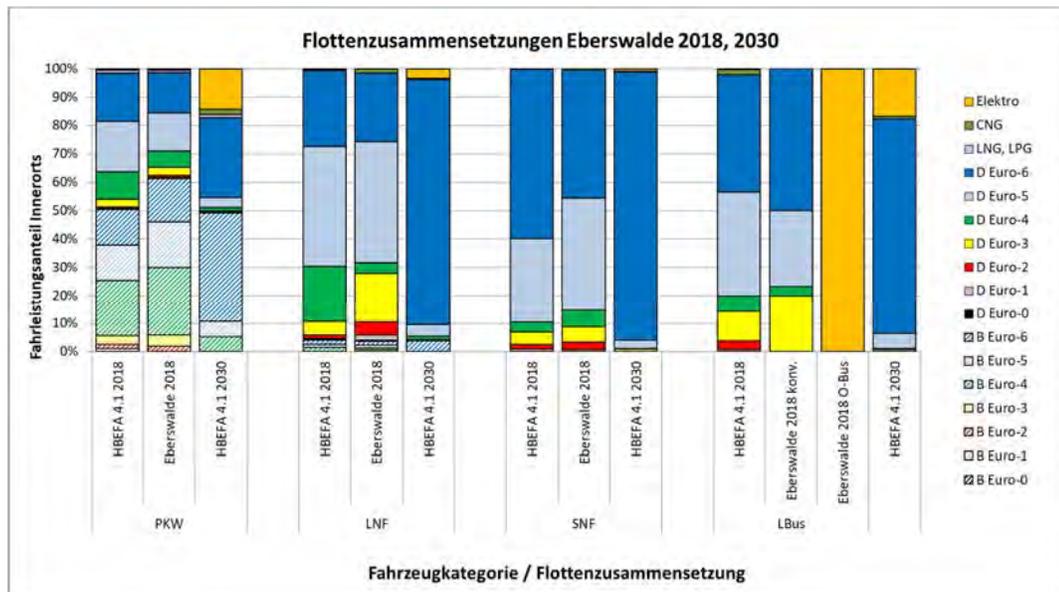


Abb. 3.6: Flottenzusammensetzung für die Jahre 2018 und 2030

### 3.4.5 Verkehrssituationen

Mit der Zuweisung von Verkehrssituationen zu den einzelnen Streckenabschnitten werden im Rahmen der Schadstoffimmissionsmodellierung die im Straßennetz existierenden Verkehrsabläufe und Behinderungen vereinfacht abgebildet.

Die Verkehrssituationen wurden entsprechend HBEFA4.1 festgelegt.

### 3.4.6 Straßenrandbebauung

Die Randbebauung der jeweiligen Straßenabschnitte wird bei der Ausbreitungsrechnung für das Gesamtnetz mit PROKAS\_B über sog. Bebauungstypen abgebildet. In die Bestimmung der Bebauungstypen gehen die Gebäudehöhe, der Lückenanteil, die Schluchtbreite sowie die Ein- oder Beidseitigkeit der vorhandenen Bebauung ein. Diese idealisierten Straßenrandbebauungstypen wurden für jeweils ca. 100 m lange Straßenabschnitte festgelegt. Für die Bestimmung der Bebauungstypen wurde von der LfU die Lage und Höhe von Gebäuden des gesamten Stadtgebietes sowie topographische Karten zur Verfügung gestellt. Zusätzlich wurde an verschiedenen Stellen die Bebauungssituation vor Ort überprüft.

Die Detailberechnungen mit MISKAM erfolgten unter Berücksichtigung eines 3dimensionalen digitalen Gebäudemodells.

### 3.4.7 Meteorologie

Für die Berechnung der Schadstoffimmissionen werden so genannte Ausbreitungs-klassenstatistiken benötigt. Das sind Angaben über die Häufigkeit bestimmter Ausbreitungsverhältnisse in den unteren Luftschichten, die durch Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Stabilität der Atmosphäre definiert sind.

Eine Ausbreitungsklassenstatistik enthält somit auch Informationen über die Verdünnungsfähigkeit der Atmosphäre. Dieser Parameter berücksichtigt, dass für eine gegebene Windrichtung und Windgeschwindigkeit die Verdünnung der Abgase auch noch vom Sonnenstand (der Tageszeit) und der Bewölkung abhängt.

Die für die Ausbreitungsrechnung verwendete Windrichtungs- und Windgeschwindigkeitsverteilung wurde entsprechend IVU (2012) aus 10 jährigen Messreihen an der Messstation des Deutschen Wetterdienstes in Neuruppin (siehe **Abb. 3.7**) abgeleitet.

Die Hauptwindrichtung ist Südwest bis West, bei östlichen Winden tritt ein Nebenmaximum auf. Die Windstatistik beinhaltet die Windverhältnisse zu allen Jahreszeiten. Die mittlere Windgeschwindigkeit in 18 m Höhe beträgt 2.7 m/s.

Diese Windstatistik repräsentiert die Windverhältnisse im Freiland, das heißt bei weitgehend ungestörten Verhältnissen. Für die PROKAS-Berechnungen wurde diese in 18 m über Gebäudeniveau angesetzt.

### 3.4.8 Luftschadstoffhintergrundbelastung

Die Immissionen eines Schadstoffes an einem Straßenquerschnitt beinhalten neben den lokalen Emissionen des Straßenverkehrs (straßenverkehrsbedingte Zusatzbelastung) auch großräumig vorhandene Hintergrundbelastungen. Diese setzen sich aus der Überlagerung von Emissionen aus Industrie, Hausbrand, nicht detailliert betrachteten Nebenstraßenverkehren und entfernt fließendem Verkehr sowie überregionalem Ferntransport von Schadstoffen zusammen. Es ist die Schadstoffbelastung, die im Untersuchungsgebiet ohne Verkehr und ohne Industrie auf den explizit in die Untersuchungen einbezogenen Straßen vorliegen würde.

Da speziell für Eberswalde keine Immissionsmesswerte zum städtischen Hintergrund vorliegen, wurde auf Werte des Landesumweltamtes zurückgegriffen, die auf Basis eines Verfahrens zur Berechnung von Hintergrundimmissionen für beliebige Orte aus Daten des Luftgütenetzes sowie Modellierungen zur Verfügung gestellt wurden.

Basierend auf diesen Ergebnissen wurden die in **Tab. 3.2** aufgeführten Hintergrundbelastungswerte für die betrachteten Schadstoffe abgeleitet. Für 2018 wurden die Angaben aus dem Jahr 2017 verwendet. Für die Prognosejahre 2027 und 2030 werden die Werte des Jahres 2020 übernommen. Für diese Prognosejahre werden auf Grund von technischen Verbesserungen und politischer Vorgaben zur Minderung von Emissionen leicht niedrigere Hintergrundbelastungswerte erwartet.

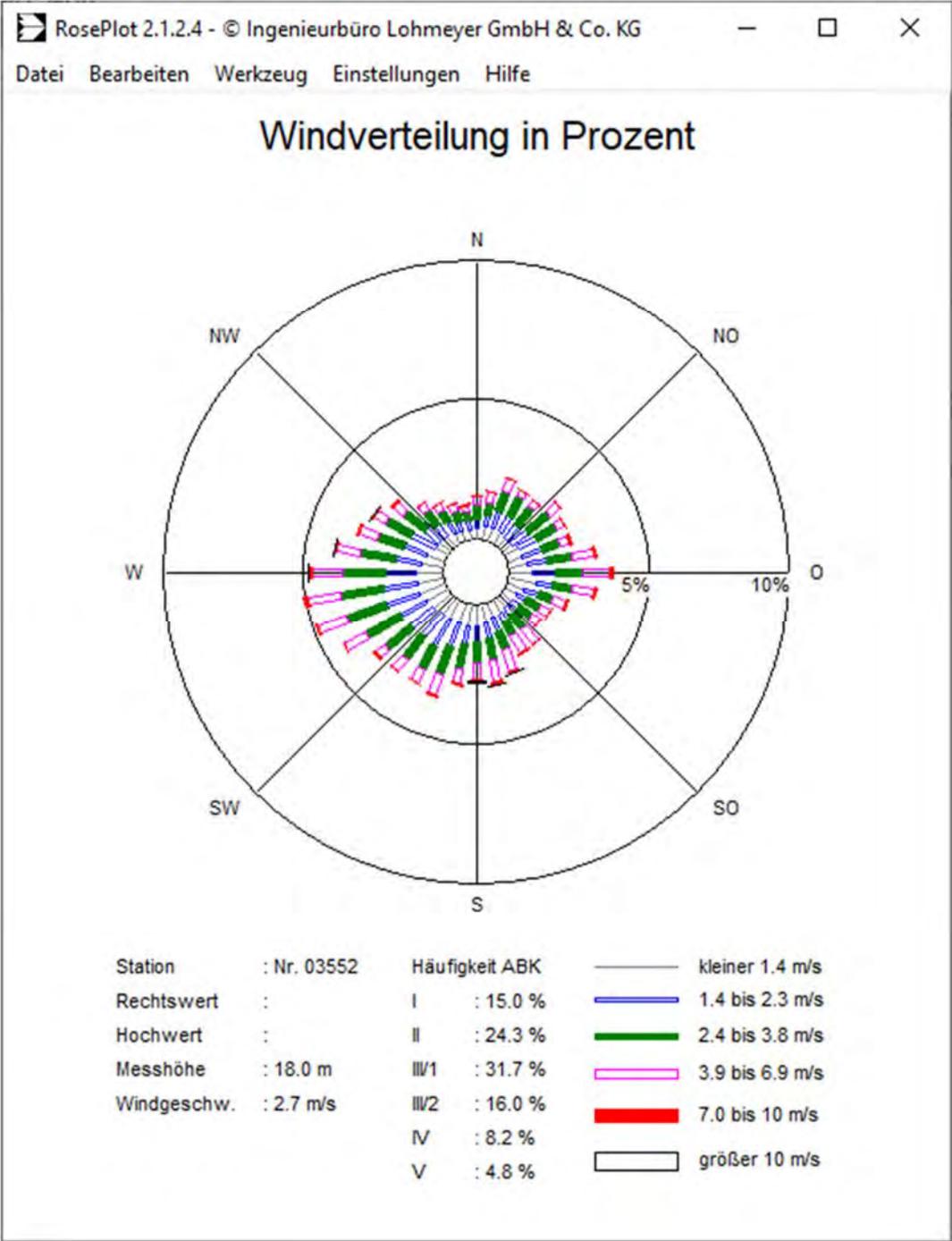


Abb. 3.7: Windrichtungs- und Geschwindigkeitsverteilung für den Zeitraum 2009 bis 2018 an der DWD-Station Neuruppin

	NO <sub>2</sub> -JM	NO <sub>x</sub> -JM	O <sub>3</sub> -JM	PM10-JM	PM2.5-JM
<b>Analyse 2018</b>	9.0	13	49	17	13
<b>Prognose 2027</b>	8.5	12	50	17	12
<b>Prognose 2030</b>	8.5	12	50	17	12

Tab. 3.2: Hintergrundbelastung in µg/m<sup>3</sup> im Untersuchungsgebiet (Analysefall 2018, Prognose 2027 und Prognose 2030). JM=Jahresmittelwert.

### 3.4.9 Verkehrsemissionen

Die Emissionsbestimmung infolge des Straßenverkehrs wurde auf Grundlage der Verkehrsmengen, der aus dem Netz abgeleiteten Verkehrssituationen sowie auf Grundlage der lokalen Fahrzeugflottenzusammensetzung und des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA 4.1) durchgeführt.

### 3.4.10 Immissionsbelastung im Analysefall 2018

Die Modellierung der Immissionsbelastungen im Ist-Zustand (aber auch in den betrachteten Planfällen) erfolgte zunächst wie erläutert stadtweit mit Hilfe des Screeningmodells PROKAS/PROKAS\_B.

Die Ergebnisse dieser Screening-Berechnungen für den Analysefall 2018 sind in der **Abb. 3.8** für NO<sub>2</sub>-JM und in der **Abb. 3.9** für den PM10-JM-Wert dargestellt.

Aus diesen Berechnungen ergeben sich für den Analysefall 2018 Hinweise auf folgende Belastungsschwerpunkte für die Schadstoffkomponente NO<sub>2</sub>:

- Breite Straße (Bereich Messcontainer) zwischen Brautstraße und S.-Goldschmidt-Straße
- Breite Straße zwischen Erich- Mühsam-Straße und Paul-Radack-Straße

Hier wurden mit dem Screeningmodell NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte von mehr als 40 µg/m<sup>3</sup>, also oberhalb des Grenzwertes, berechnet.

Für folgende Straßenabschnitte wurden NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte von 40 µg/m<sup>3</sup> oder knapp darunter berechnet:

- Breite Straße zwischen Robert-Koch-Straße und Max-Planck-Straße
- Eisenbahnstraße östlich Bahnhofsring
- Finow / Eberswalder Straße westlich Dorfstraße

Die berechneten PM10-Jahresmittelwerte liegen in allen Straßenabschnitten unter 25 µg/m<sup>3</sup>. Grenzwertüberschreitungen, auch des PM10-Tagesgrenzwertes und auch des PM2.5-Jahresmittelgrenzwertes sind damit nicht angezeigt.

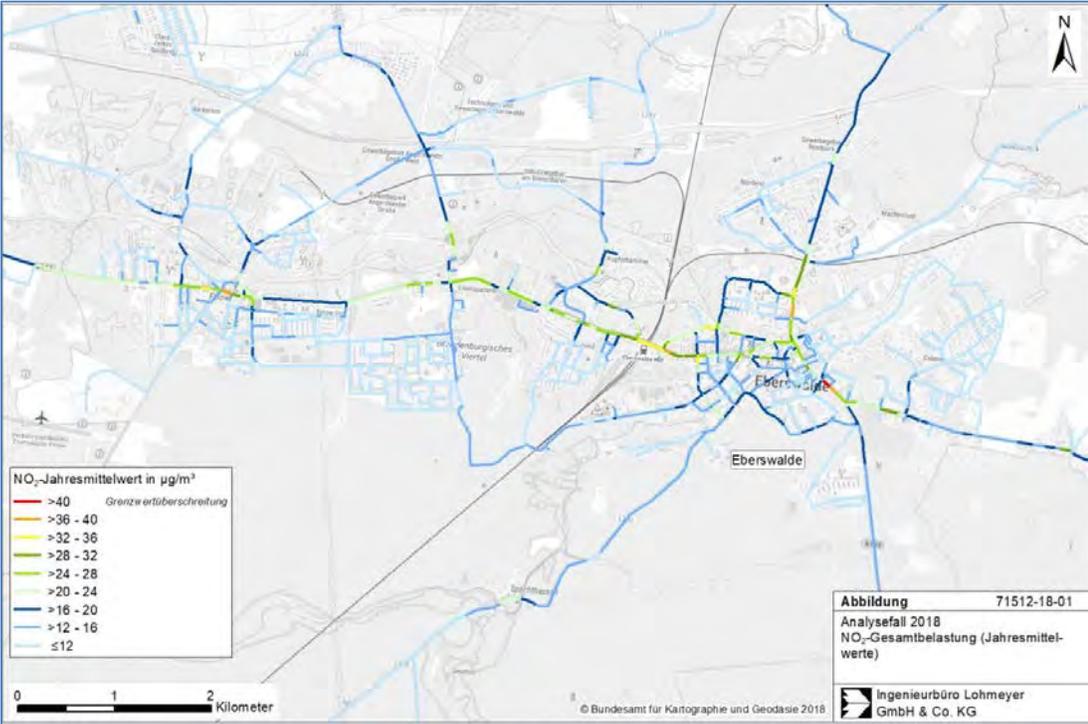


Abb. 3.8: NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte für Analysefall 2018 mit PROKAS/PROKAS\_B

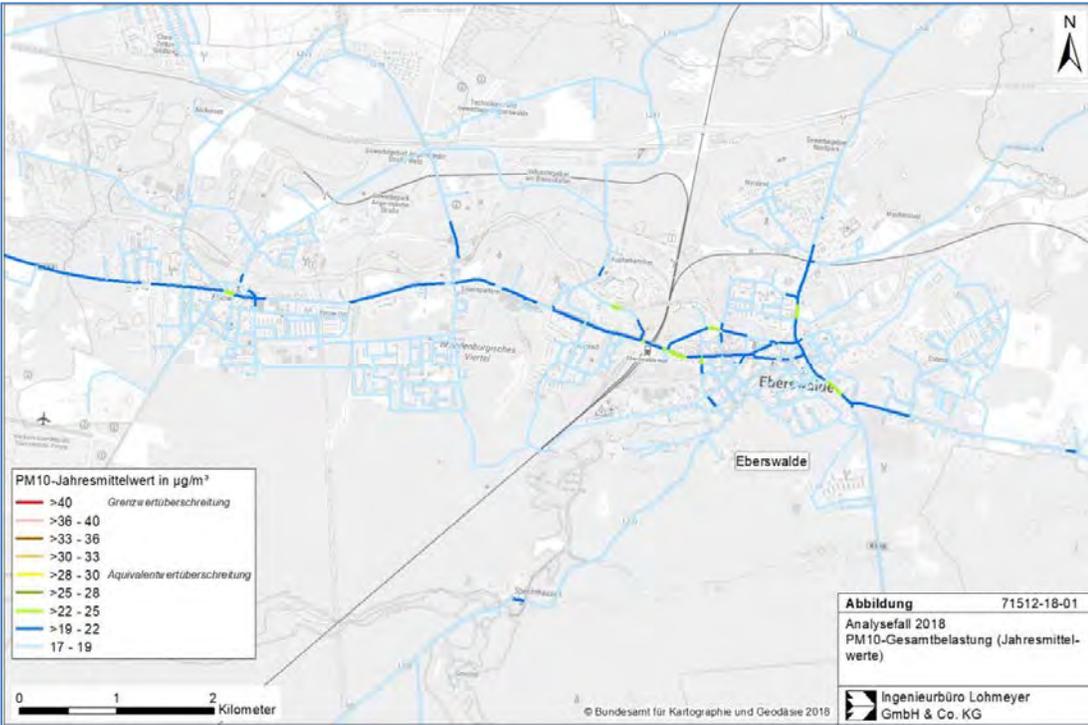
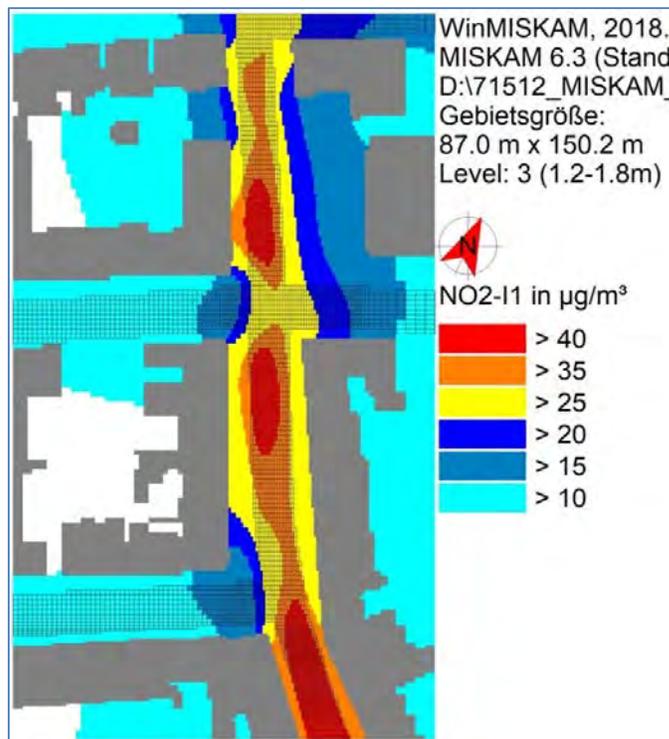


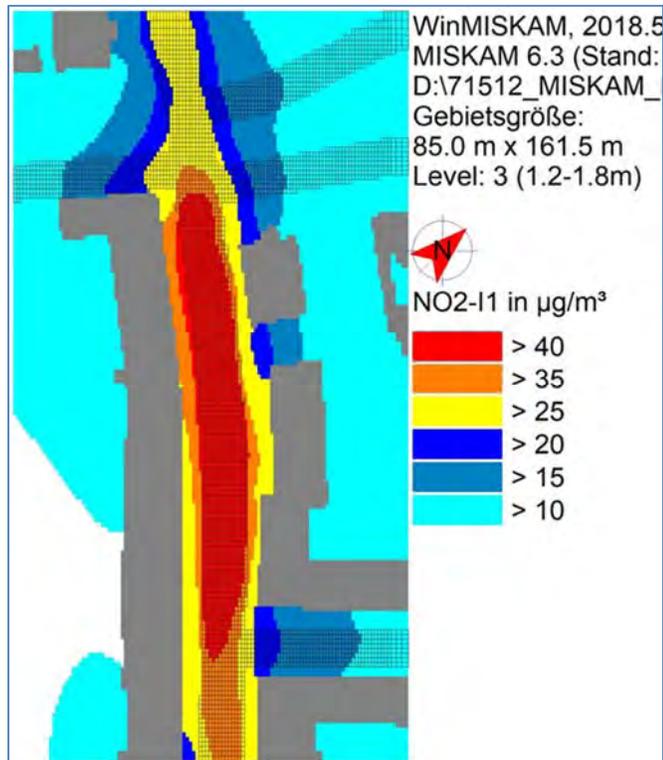
Abb. 3.9: PM10-Jahresmittelwerte für Analysefall 2018 mit PROKAS/PROKAS\_B

Um die im Screeningmodell berechneten  $\text{NO}_2$ -Konzentrationen oberhalb des Grenzwertes zu verifizieren und ggf. eine Betroffenheitsanalyse durchführen zu können, wurde der Bereich Breite Straße zwischen Brautstraße und Paul-Radack-Straße zusätzlich mit dem 3dimensionalem Strömungs- und Ausbreitungsmodell MISKAM untersucht. Die Ergebnisse dieser Detail-Berechnungen für den Analysefall 2018 sind in den **Abb. 3.10** und **Abb. 3.11** dargestellt. Diese Berechnungsergebnisse zeigen, dass sich in Abhängigkeit von der anliegenden Gebäudekonfiguration sowie Emissionsverhältnissen eine inhomogene Konzentrationsverteilung einstellt. An den westlichen Gebäudefassaden liegen die Konzentrationen etwas höher als an den östlichen. Dies ist durch deren Lage relativ zu den Windrichtungsverteilungen bedingt.

An der Messstelle Breite Straße werden im Detailmodell in Messhöhe (3.2 m über Grund)  $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$  berechnet. Der Messwert liegt bei  $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Damit kann von einer sehr guten Übereinstimmung zwischen Modellierung und Messung ausgegangen werden. Die im Detailmodell berechneten höchsten  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwerte liegen in 1.5 m Höhe über Grund bei  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . An den meisten Fassadenbereichen liegen sie unterhalb von  $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . In größeren Höhen (hier nicht dargestellt) liegen sie niedriger. Damit ist in der Breiten Straße und auch im übrigen Stadtgebiet von Eberswalde von der Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte der 39. BImSchV im Analysefall 2018 auszugehen. Unabhängig davon sind die Luftschadstoffbelastungen an den o.g. Straßenabschnitten hoch. Deshalb sind hier entsprechende Maßnahmen zur Verringerung der Schadstoffbelastung angezeigt.



**Abb. 3.10:  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwerte in 1.5 m über Grund im Bereich Breite Straße zwischen Brautstraße und S.-Goldschmidt-Straße. Graue Flächen=Gebäude.**



**Abb. 3.11: NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte in 1.5 m über Grund im Bereich Breite Straße zwischen Erich- Mühsam-Straße und Paul-Radack-Straße. Graue Flächen=Gebäude.**

### 3.5 Betroffenheits- und Ursachenanalyse

Das Ziel der Luftreinhaltung ist der Schutz von Menschen vor schädlichen Umwelteinflüssen. Es sind im Stadtgebiet von Eberswalde im Analysefall 2018 keine Konfliktschwerpunkte mit Grenzwertüberschreitungen vorhanden.

Die o.g. Bereiche mit erhöhter Luftschadstoffbelastung liegen entlang sehr stark verkehrsbelasteter Hauptverkehrsstraßen. Der lokale Kfz-Verkehr trägt hier somit zu diesen erhöhten Belastungen, insbesondere der NO<sub>2</sub>-Belastung bei.

Deshalb sind aus lufthygienischer Sicht Maßnahmen zur Minderung des Kfz-Verkehrs vor allen in diesen Bereichen zielführend, ohne die Belastung in anderen Straßenzügen wesentlich zu erhöhen.

## 4 Zu erwartenden Luftschadstoffentwicklung sowie Wirkung der Maßnahmen aus VEP

### 4.1 Prognose-Nullfall 2030

Hierzu wurde eine Modellberechnung durchgeführt, die folgende verkehrlichen Veränderungen gegenüber der Berechnung zum Analysefall 2018 berücksichtigt:

- Anpassung ÖV-Linienkonzept
  - Linie 910 – Taktverdichtung
  - Linien 861 und 862 – Anpassungen der Linienwege
  - Linie 864 – Anpassung Linienweg und Takt
  - Linie 866 – neue Linie übernimmt Teile der 864
- Ortsumgehung B167 (1. BA)
- Radverkehr: Sanierung Brücke am Heizwerk
- Errichtung Radverkehrsanlage Tramper Chaussee

Die Hintergrundbelastungen wurden entsprechend der Ausführungen in Abschnitt 3.4.8 in das Prognosejahr 2030 fortgeschrieben.

Weiterhin wurde die Entwicklung der Kfz-Flottenzusammensetzung von 2018 bis zum Jahr 2030 berücksichtigt. Wesentliche Einflüsse diesbezüglich sind die Modernisierung der Fahrzeugflotte (maßgeblich von Kfz der Abgasnorm EURO5 auf Abgasnorm EURO6), die Entwicklung des Diesel-Anteils bei den PKW sowie die zunehmende Durchdringung der PKW-Flotte durch Elektro- bzw. Hybridfahrzeugen (siehe hierzu auch **Abb. 3.6**). Dies wird nach derzeitigem Kenntnisstand u.a. dazu führen, dass die NO<sub>x</sub>-Emissionen der PKW im Innerortsbereich zwischen 2018 und 2030 um ca. 2/3 absinken.

Die Ergebnisse dieser Screening-Berechnungen für den Prognose-Nullfall 2030 sind in der **Abb. 4.1** für NO<sub>2</sub>-JM und in der **Abb. 4.2** für den PM10-JM-Wert dargestellt.

Es zeigt sich, dass die hier in den Berechnungen angesetzte Fahrzeugflottenmodernisierung sowie die explizit berücksichtigten Maßnahmen zu einer deutlichen Reduktion der Luftschadstoffbelastung führen wird, insbesondere beim Schadstoff NO<sub>2</sub>.

So sinken die berechneten NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte in der Breiten Straße von im Maximum 40 µg/m<sup>3</sup> auf unter 28 µg/m<sup>3</sup> und damit weit unter den Grenzwert ab. Dies gilt auch für die anderen in Abschnitt 3.4.10 benannten Belastungsbereiche.

Die für den Prognose-Nullfall 2030 berechneten PM10-Jahresmittelwerte liegen in allen Bereichen weiterhin unter 25 µg/m<sup>3</sup>. Grenzwertüberschreitungen, auch des PM10-Tagesgrenzwertes und auch des PM2.5-Jahresmittelgrenzwertes sind damit ebenfalls nicht zu erwarten.

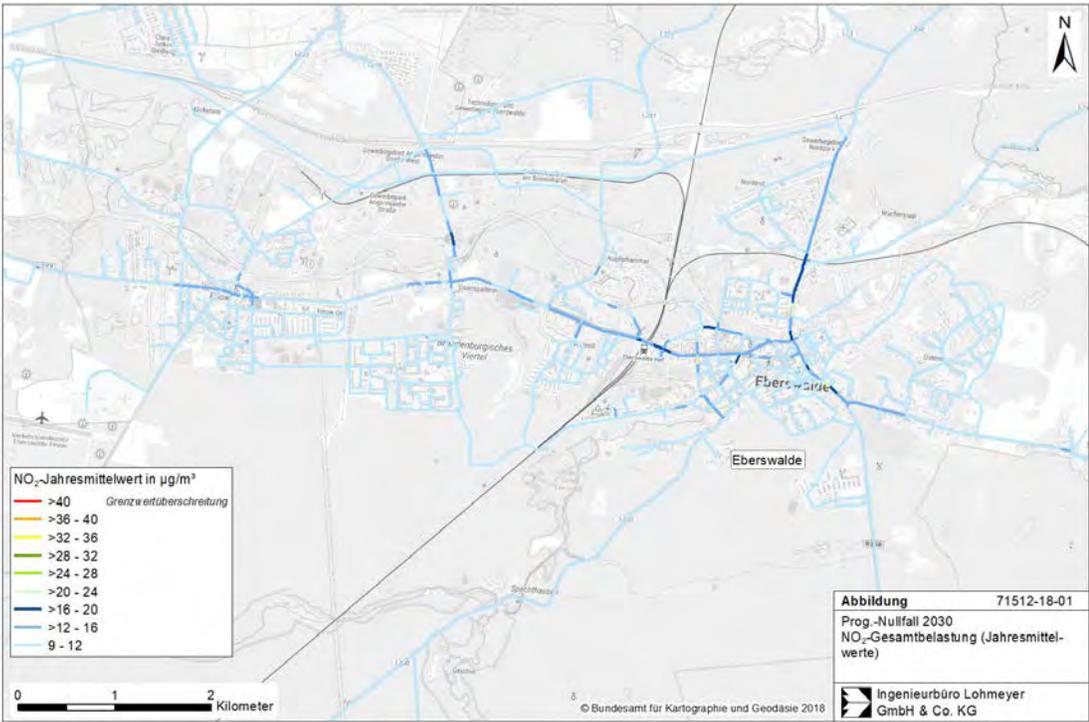


Abb. 4.1: NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte für den Prognose-Nullfall 2030 mit PROKAS/PROKAS\_B

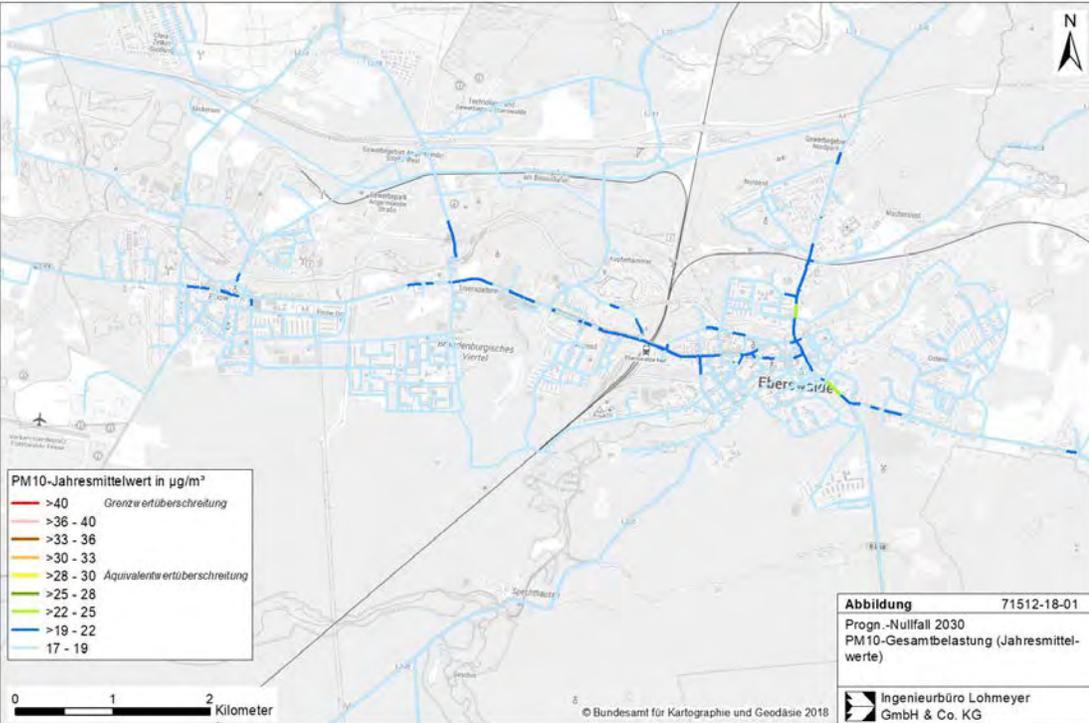


Abb. 4.2: PM10-Jahresmittelwerte für den Prognose-Nullfall 2030 mit PROKAS/PROKAS\_B

## 4.2 Prognose-Planfälle

Im Rahmen des VEP 2030 (siehe PTV 2020) wurden hierzu im Zusammenspiel zwischen Verkehrsentwicklungs-, Lärminderungs- und Luftreinhalteplanung verschiedene Maßnahmen entwickelt und in zwei Planfällen zu Maßnahmenbündeln zusammengefasst und mit dem integrierten Verkehrsmodell bzgl. deren verkehrlichen Auswirkungen modelliert.

Die abgebildeten Verkehrsbelastungen der Planfälle sind dabei das Ergebnis eines Zusammenspiels verschiedener Maßnahmen für den MIV, ÖPNV und den Radverkehr. Sie kombinieren somit im Wesentlichen mittelfristig und langfristig umsetzbare Maßnahmen.

Während im Planfall 1 der Hauptaspekt auf der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und dem stetigen Ausbau des Radverkehrskonzeptes liegt, finden im Planfall 2 zusätzlich diverse für den MIV einschränkende Maßnahmen Anwendung. Insbesondere im Planfall 2 wird der MIV somit stark von Verdrängungs- und Verlagerungseffekten geprägt, während weitere Maßnahmen im ÖPNV und Radverkehr des Planfalls 2 diese Verlagerungen aufnehmen und stützen.

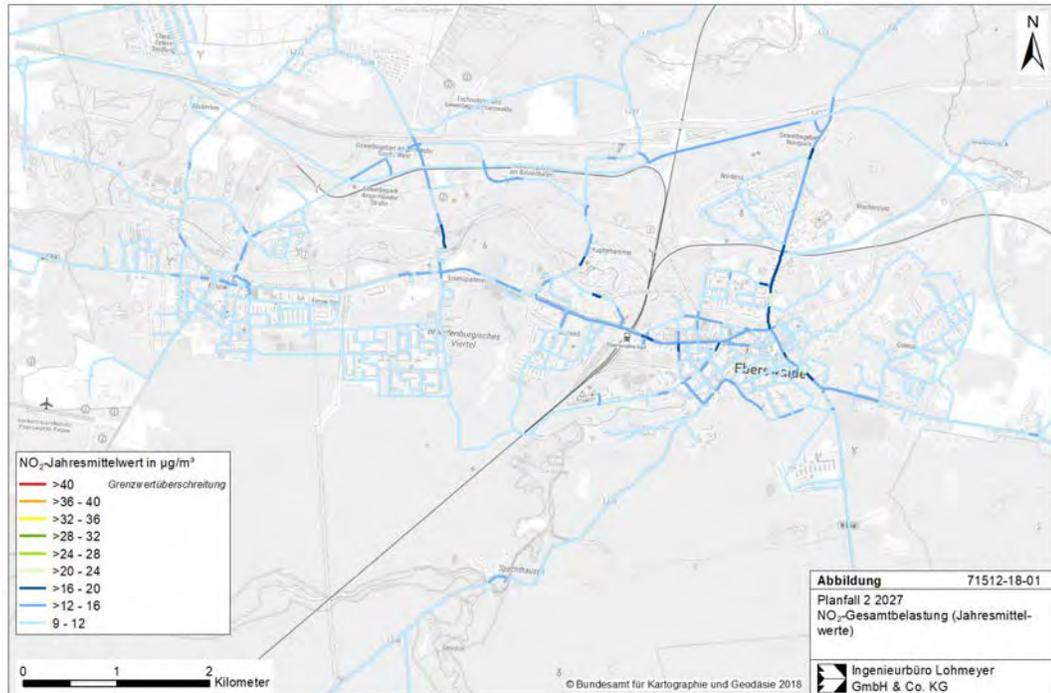
Der Planfall 1 enthält – wie der Prognose-Nullfall – nur den ersten Bauabschnitt der geplanten Ortsumgehung. Im Planfall 2 hingegen wird davon ausgegangen, dass der 2. Bauabschnitt sich im Betrieb befindet. Die frühestmögliche Inbetriebnahme des 2. Bauabschnittes wird mit dem Jahr 2027 angegeben. Deshalb werden die Planfälle mit der Fahrzeugflotte (Emissionsfaktoren) des Jahres 2027 berechnet. Als Verkehrsmengen liegen aber die für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehre zu Grunde. Dies stellt aus lufthygienischer Sicht eher eine konservative Vorgehensweise zur sicheren Seite hin, da mit einer etwas schlechteren Fahrzeugflotte aber dem im Jahr 2030 zu erwartenden Verkehrsmengen gerechnet wird.

Die Hintergrundbelastungen wurden entsprechend der Ausführungen in Abschnitt 3.4.8 in das Prognosejahr 2027 fortgeschrieben.

Die Ergebnisse der Screening-Berechnungen für den Planfall 2 sind in der **Abb. 4.3** für NO<sub>2</sub>-JM und in der **Abb. 4.4** für den PM<sub>10</sub>-JM-Wert dargestellt. Die berechneten NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte liegen im gesamten Straßennetz von Eberswalde unter 25 µg/m<sup>3</sup> und damit weit unter den Grenzwert ab. Dies gilt auch für die anderen in Abschnitt 3.4.10 benannten Belastungsbereiche. Die für den Planfall 2 berechneten PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwerte liegen in allen Bereichen weiterhin unter 25 µg/m<sup>3</sup> in den meisten Bereichen unter 22 µg/m<sup>3</sup>. Grenzwertüberschreitungen, auch des PM<sub>10</sub>-Tagesgrenzwertes und auch des PM<sub>2.5</sub>-Jahresmittelgrenzwertes sind damit ebenfalls nicht zu erwarten.

Auch die im Detailmodell für den Planfall 2 berechneten höchsten NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte liegen an den Fassaden in 1.5 m Höhe über Grund bei kleiner

25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (siehe **Abb. 4.5** und **Abb. 4.6**). An den meisten Fassadenbereichen liegen sie unterhalb von 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . In größeren Höhen (hier nicht dargestellt) liegen sie noch niedriger. Damit ist in der Breiten Straße und auch im übrigen Stadtgebiet von Eberswalde von der deutlichen Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte der 39. BImSchV im Planfall 2 auszugehen.



**Abb. 4.3: NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte für den Planfall 2 mit PROKAS/PROKAS\_B**

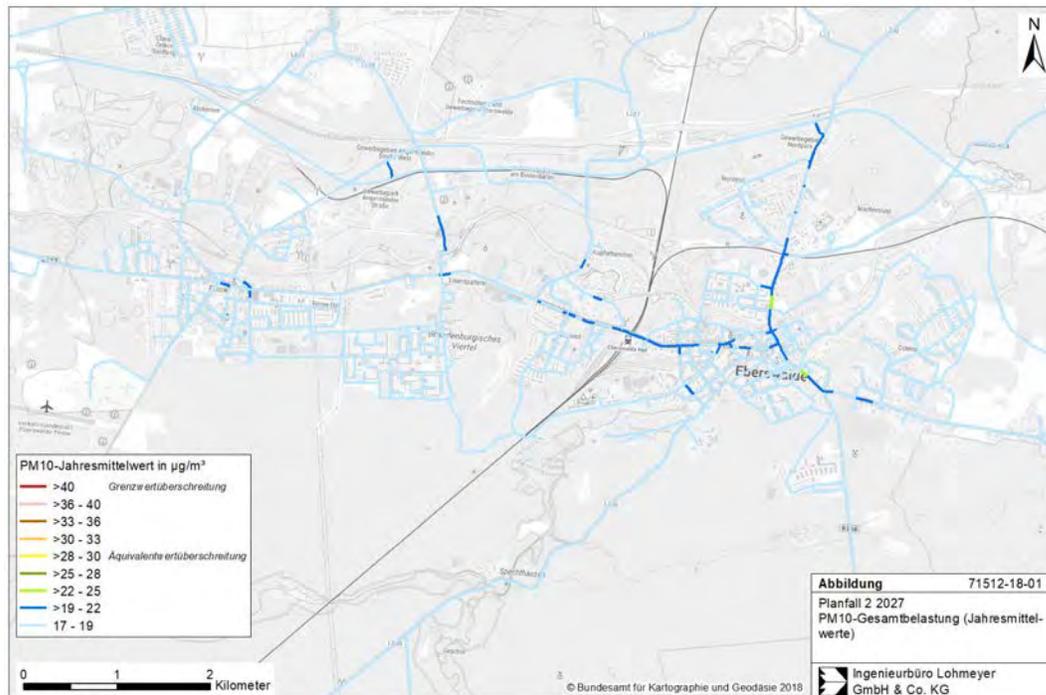


Abb. 4.4: PM10-Jahresmittelwerte für den Planfall 2 mit PROKAS/PROKAS\_B

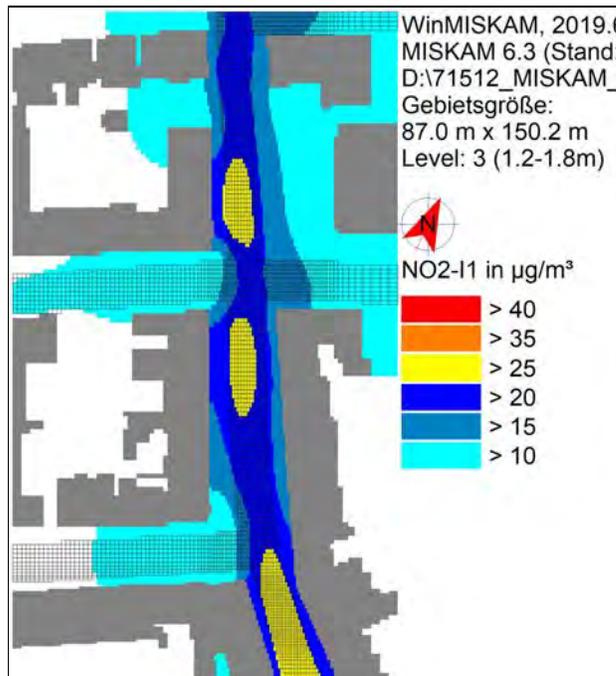
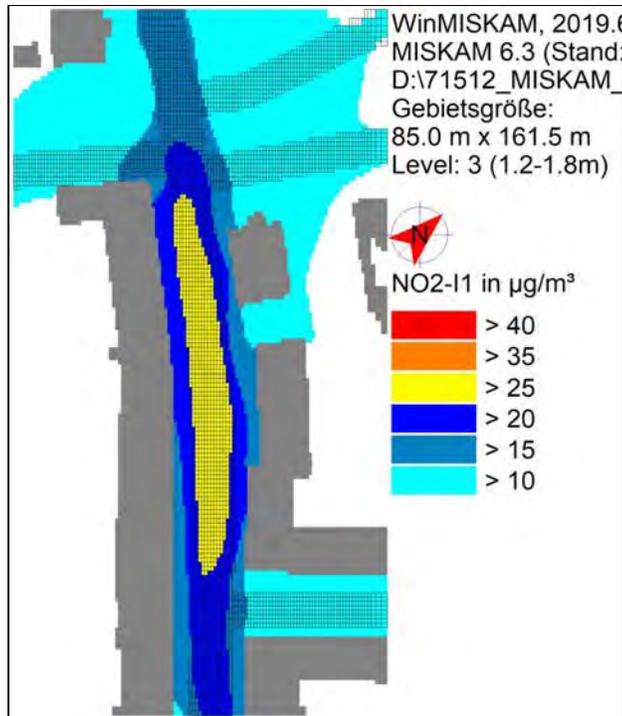


Abb. 4.5: NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte in 1.5 m über Grund im Bereich Breite Straße zwischen Brautstraße und S.-Goldschmidt-Straße im Planfall 2. Graue Flächen=Gebäude.



**Abb. 4.6:** NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte in 1.5 m über Grund im Bereich Breite Straße zwischen Erich- Mühsam-Straße und Paul-Radack-Straße im Planfall 2. Graue Flächen=Gebäude.

Die Ergebnisse der Screening-Berechnungen für den Planfall 1 sind in der **Abb. 4.7** für NO<sub>2</sub>-JM und in der **Abb. 4.8** für den PM<sub>10</sub>-JM-Wert dargestellt.

Die berechneten NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte liegen im Planfall 1 im gesamten Straßennetz von Eberswalde unter 25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  und damit weit unter den Grenzwert. Dies gilt auch für die anderen in Abschnitt 3.4.10 benannten Belastungsbereiche. Die für den Planfall 1 berechneten PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwerte liegen in allen Bereichen weiterhin unter 25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , in den meisten Bereichen unter 22  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Grenzwertüberschreitungen, auch des PM<sub>10</sub>-Tagesgrenzwertes und auch des PM<sub>2.5</sub>-Jahresmittelgrenzwertes, sind damit ebenfalls nicht zu erwarten. Damit ist in der Breiten Straße und auch im übrigen Stadtgebiet von Eberswalde von der deutlichen Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte der 39. BImSchV im Planfall 1 auszugehen.

Im Vergleich zum Planfall 2 sind die im Planfall 1 berechneten Luftschadstoffkonzentrationen insbesondere auf der Breiten Straße leicht höher, weil diese im Planfall 1 den erhöhten Verkehr von/zu der noch nicht vollständig nutzbaren Ortsumfahrung aufnehmen muss.



Abb. 4.7: NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte für den Planfall 1 mit PROKAS/PROKAS\_B

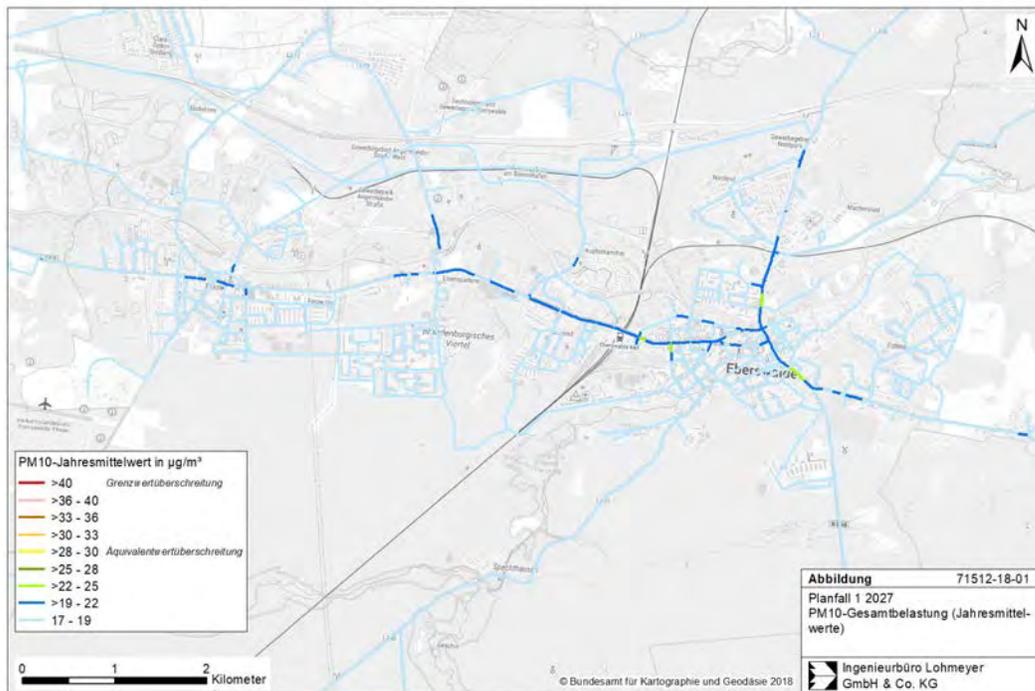


Abb. 4.8: PM10-Jahresmittelwerte für den Planfall 1 mit PROKAS/PROKAS\_B

### 4.3 Kurzdarstellung der Ergebnisse

Der vorliegende Baustein Luftreinhalteplan im Rahmen des Mobilitätsplanes Eberswalde 2030+ beinhaltet, aufbauend auf einer Analyse der bestehenden Immissionsituation, auch Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung von Luftschadstoffemissionen. Ziel ist es dabei, eine dauerhafte Unterschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte für Feinstaub (PM10 und PM2.5) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) im gesamten Stadtgebiet sicherzustellen. Der rechtliche Rahmen für die Luftreinhalteplanung wird durch die Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa sowie die 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV) vorgegeben.

Im vorliegenden Berichtsteil wird auf Grundlage der aktuellen Entwicklungen und gesetzlichen Rahmenbedingungen die zu erwartende Entwicklung der Luftqualität in Eberswalde aufgezeigt. Die hier betrachteten Maßnahmenbündel des Mobilitätsplanes 2030+ zielen dabei auf mittel bis langfristig umsetzbare Bausteine ab.

Grundsätzlich wurden neben lokalen Maßnahmen in den verkehrlichen und lärmtechnischen Problem- und Konfliktbereichen auch gesamtstädtische Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens im Sinne einer integrierten und ganzheitlichen Verkehrs-, Stadtentwicklungs- und Umweltstrategie berücksichtigt. Insgesamt sind damit gleichzeitig positive Effekte für die Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität in Eberswalde sowie auch für weitere eng mit hohen Verkehrsaufkommen verknüpfte städtische Probleme (Verkehrssicherheit, Trennwirkungen, etc.) verbunden.

Der vorliegende Teil Luftreinhaltung des Mobilitätsplanes 2030+ steht daher naturgemäß in engem Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklungs- und Stadtentwicklungsplanung. Weiterhin besteht eine enge Verknüpfung zum Lärmaktionsplan sowie zum Klimaschutzkonzept. In beiden Planungen werden ähnliche Zielstellungen wie bei der Luftreinhalteplanung verfolgt, so dass sich auch maßnahmenseitig große Schnittmengen insbesondere hinsichtlich der Veränderung der Verkehrsmittelwahl ergeben.

Im Ergebnis der vorliegenden Untersuchung ist festzustellen, dass mit Umsetzung der konzipierten Maßnahmen und unter Berücksichtigung der „natürlichen“ Modernisierung der Fahrzeugflotte eine deutliche Unterschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte für Feinstaub (PM10 und PM2.5) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) im gesamten Stadtgebiet für den Planungshorizont 2027 bis 2030 und darüber hinaus erwartet werden kann.

## 5 Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätsplanes Eberswalde 2030+ erfolgte eine umfangreiche Information und Beteiligung der Öffentlichkeit. So stand z.B. der Workshop 4 (25.2.2020) unter dem Thema „Sauber und Leise“.

Dort wurden u.a. die Untersuchungs- und Berechnungsmethodiken sowie die Ergebnisse der Luftschadstoffsituation des Analysefalls 2018 sowie des Prognose-Nullfalls 2030 vorgestellt. Weiterhin wurden anhand von Schautafeln verschiedene verkehrliche Maßnahmenvorschläge präsentiert und auch in Hinblick auf deren Emissionswirkung bewertet (qualitativ).

Nachgefragt wurden u.a. die Einbeziehung der regionalen Fahrzeugflotte in den Emissionsberechnungen, die Berücksichtigung der Hintergrundbelastung und der Einfluss der Gebäudestrukturen in der Ausbreitung. Es gab keine Kritiken an der methodischen Vorgehensweise und der Bewertung.

Die Hinweise und Anregungen bezogen sich eher auf verkehrliche und Lärmaspekte und wurden im Rahmen der Konzeptfortschreibung geprüft bzw. abgewogen und in die Maßnahmenstrategie, wenn nicht bereits ohnehin enthalten, einbezogen.

## 6 Zusammenfassung

Wegen einer Vielzahl bereits realisierter Maßnahmen zur Luftschadstoffminderung werden an der Messstelle Breite Straße in Eberswalde in den letzten Jahren durchgängig die geltenden Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) sowie Feinstaubpartikel (PM10 und PM2.5) eingehalten. Vorliegende sowie im Rahmen des vorliegenden Projektes durchgeführte Luftschadstoffberechnungen zeigen dennoch Bereiche an Hauptverkehrsstraßen mit derzeit erhöhtem Schadstoffniveau auf. Hierbei handelt es sich um Abschnitte der Breiten Straße zwischen Brautstraße und S.-Goldschmidt-Straße, zwischen Erich- Mühsam-Straße und Paul-Radack-Straße und zwischen Robert-Koch-Straße und Max-Planck-Straße sowie die Eisenbahnstraße östlich Bahnhofsring sowie in Finow die Eberswalder Straße westlich Dorfstraße.

Der vorliegende Baustein Luftreinhalteplan im Rahmen des Mobilitätsplanes Eberswalde 2030+ beinhaltet, aufbauend auf der genannten Analyse der bestehenden Immissionssituation, auch Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung von Luftschadstoffemissionen. Ziel ist es dabei, eine dauerhafte Unterschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte für Feinstaub (PM10 und PM2.5) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) im gesamten Stadtgebiet sicherzustellen. Der rechtliche Rahmen für die Luftreinhalteplanung wird durch die Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa sowie die 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV) vorgegeben.

Im vorliegenden Berichtsteil wird auf Grundlage der aktuellen Entwicklungen und gesetzlichen Rahmenbedingungen die zu erwartende Entwicklung der Luftqualität in Eberswalde aufgezeigt. Die hier betrachteten Maßnahmenbündel zielen dabei auf mittel bis langfristig (Mobilitätsplan 2030+) umsetzbare Bausteine ab. Grundsätzlich wurden neben lokalen Maßnahmen in den verkehrlichen und lärmtechnischen Problem- und Konfliktbereichen auch gesamtstädtische Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens im Sinne einer integrierten und ganzheitlichen Verkehrs-, Stadtentwicklungs- und Umweltstrategie berücksichtigt. Insgesamt sind damit gleichzeitig positive Effekte für die Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität in Eberswalde sowie auch für weitere eng mit hohem Verkehrsaufkommen verknüpfte städtische Probleme (Verkehrssicherheit, Trennwirkungen, etc.) verbunden.

Der vorliegende Baustein Luftreinhalteplan des Mobilitätsplanes 2030+ steht daher naturgemäß in engem Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklungs- und Stadtentwicklungsplanung. Weiterhin besteht eine enge Verknüpfung zum Lärmaktionsplan sowie zum Klimaschutzkonzept. In beiden Planungen werden ähnliche Zielstellungen wie bei der Luftreinhalteplanung verfolgt, so dass sich auch maßnahmensseitig große Schnittmengen insbesondere hinsichtlich der Veränderung der Verkehrsmittelwahl ergeben.

Im Ergebnis der vorliegenden Untersuchung ist festzustellen, dass mit Umsetzung der konzipierten Maßnahmen und unter Berücksichtigung der „natürlichen“ Modernisierung

der Fahrzeugflotte eine deutliche Unterschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte für Feinstaub (PM10 und PM2.5) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) im gesamten Stadtgebiet für den Planungshorizont 2027 bis 2030 erwartet werden kann.

## 7 Literaturverzeichnis

Bundesregierung Deutschland (2010). Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV).

Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union. (2008). Richtlinie 2008/50/EG vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa.

IVU Umwelt. (2012). Einfluss des Verkehrs und seiner Entwicklung auf die Luftqualität des Landes Brandenburgs. Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg. unter Mitarbeit des Planungsbüros Dr.-Ing. Ditmar Hunger (SVU).

Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (2019): Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg; Potsdam, 29.01.2019.

Metropolregionen in Deutschland (2019),  
<https://gl.berlin-brandenburg.de/raumentwicklung/hauptstadtregion/metropolregionen/>,  
abgerufen am 10.04.2019.

LfU (2020). Landesamt für Umwelt (LfU). Von <https://luftdaten.brandenburg.de/home/-/bereich/aktuell>

PTV (2020): Mobilitätsplan Eberswalde 2030+ Baustein: Verkehrsentwicklungsplan. PTV Transport Consult GmbH im Auftrag der Stadt Eberswalde. Stand: Juli 2020

UBA (2019). Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA 4.1). (Version 4.1, aktualisierte Version vom Sept 2019). (U. Berlin, Hrsg.) Dokumentation zur Version Deutschland erarbeitet durch INFRAS AG Bern/Schweiz in Zusammenarbeit mit IFEU Heidelberg.

# „Mobil in Eberswalde“ Mobilitätsplan 2030+

Baustein: Mobilitätsmanagement



# Dokumentinformationen

---

Titel	Mobil in Eberswalde – Mobilitätsplan 2030+ Baustein: Mobilitätsmanagement
Auftraggeber	Stadt Eberswalde Breite Straße 41 – 44 16225 Eberswalde
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH Cunnersdorfer Str. 25 01189 Dresden
in Kooperation mit	Lohmeyer GmbH Niederlassung Dresden Mohrenstraße 14 01445 Radebeul  EBP Deutschland GmbH Am Hamburger Bahnhof 4 10557 Berlin
Herausgabe	20.10.2020
Dokument	20-10-20 Bericht Mobilitätsmanagement.docx

---

## Inhalt

1	Handlungsrahmen _____	4
2	Ziele eines Mobilitätsmanagements in der Stadt Eberswalde _____	7
3	Zielgruppen _____	8
4	Mobilitätsmanagement aus Sicht von Eberswalder Bürgern, Arbeitgebern und Mitarbeitern _____	10
5	Handlungsfelder und Handlungsebenen _____	13
6	Handlungsansätze für ein Kommunales Mobilitätsmanagement _____	16
7	Fokus: Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) _____	24
	7.1 Aspekte des BMM _____	24
	7.2 Vorteile und Chancen des BMM _____	25
	7.3 Handlungsfelder, Handlungsansätze und mögliche Maßnahmen _____	26
8	Mobilitätsmanagement – von der Idee zur Etablierung _____	48

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Übersicht zu möglichen BMM-Maßnahmen _____	27
------------	--	----

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Handlungsfelder und Handlungsebenen beim Mobilitätsmanagement ____	15
Abbildung 2:	Mobilitätsmanagement – vier Schritte von der Idee zur Etablierung ____	48

## 1 Handlungsrahmen

Mobilitätsmanagement wurde im Rahmen des „Aktionsprogramms effizient mobil“ definiert als „ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage mit dem Ziel, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Mobilitätsmanagement bietet den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern durch „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service Optionen, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellungen zur Mobilität zu verändern. Dabei übernehmen Akteure, wie z. B. Betriebe, Verantwortung für den von ihnen verursachten Verkehr und kooperieren mit Kommunen, Verkehrsbetrieben und -anbietern.“<sup>1</sup> Es geht also einerseits um das Vermeiden von nicht notwendigem Verkehr durch veränderte Arbeitsbedingungen bzw. eine intelligenterere Arbeitsorganisation sowie bei nicht vermeidbarem Verkehr um eine Verringerung der PKW-Nutzung und die Förderung von nachhaltiger Mobilität durch die Veränderung von Einstellungen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer.

Zum Einsatz kommen also vor allem sogenannte „weiche“ Maßnahmen. Hierunter fallen zunächst einmal eine professionelle **Information, Beratung und Kommunikation** zu Verkehrsvermeidungsstrategien und zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten. Dies sind beispielsweise die Angebote zur Fahrgastinformation von Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden. Zum Mobilitätsmanagement zählen aber auch Maßnahmen, die auf eine **Koordination und optimal abgestimmte Bereitstellung** verschiedener Mobilitätsdienstleistungen und **ergänzender Serviceangebote** für die Verkehrsteilnehmer abzielen. Ziel dieser „weichen“ Maßnahmen ist es, eine Nutzungs- und Effizienzsteigerung von „harten“ Infrastrukturmaßnahmen (z. B. Straßenbahnlinien, Straßen oder Radwege) oder neuen Verkehrsangeboten (z. B. Buslinien) zu erreichen. Im Vergleich zu kostenintensiven Infrastrukturmaßnahmen verursachen Mobilitätsmanagementmaßnahmen in der Regel sehr viel geringere Kosten. Wenn Mobilitätsmanagementmaßnahmen also attraktiv gemacht sind und dementsprechend angenommen werden, lässt sich bei geringem Kostenaufwand ein hoher Nutzen erzielen. Allerdings erfordert dies in den meisten Fällen eine enge Kooperation von verschiedenen Akteuren aus unterschiedlichen Bereichen, wie z. B. öffentliche Verwaltung, ÖPNV-Betreiber, Betreiber von ergänzenden Mobilitätsangeboten sowie Anbieter gewerblicher Dienste.

Beim Mobilitätsmanagement sind folgende Aspekte zu beachten:

- Praxiserfahrungen mit kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagementkonzepten gibt es bislang vor allem **in dichtbesiedelten Stadt- und Verdichtungsräumen**. Hier besteht häufig ein hoher Verkehrsdruck, gleich-

---

<sup>1</sup> <https://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/mobilitaetsmanagement/definition>, abgerufen am 13.03.2020.

zeitig gibt es mit einem gut ausgebauten ÖPNV, ergänzenden Car- und Bikesharing-Angeboten sowie dem eigenen Fahrrad gute Mobilitätsalternativen zum eigenen PKW. In kleineren Städten und ländlich geprägten Räumen hingegen hat der PKW eine sehr viel größere Bedeutung als Verkehrsmittel. Die Alternativen zum eigenen Pkw sind häufig weniger attraktiv als im (groß-)städtischen Umfeld, da

- a) die Wege weiter sind (Einschränkung von Rad- und Fußverkehr aufgrund der größeren Entfernungen),
- b) eine bewegte Topografie die motorisierte Mobilität nahelegt (Einschränkung der Fahrradnutzung, sofern kein Elektrorad/E-Bike genutzt wird),
- c) die Fahrtmöglichkeiten mit dem ÖPNV begrenzt sind (Einschränkung von Fahrtenangebot und Betriebszeiten) und
- d) sich Fahrtwünsche schlechter bündeln lassen (nachteilig für Kollektivverkehre wie der liniengebundene ÖPNV oder privat organisierten Mitnahmeverkehre/ Ridesharing).

Daher ist die Akzeptanz von Mobilitätsalternativen zum eigenen Pkw in kleineren Städten und im ländlichen Raum deutlich geringer als im (groß-)städtischen Kontext. Die Möglichkeiten für nachhaltige Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl sind hier also begrenzter. Dennoch lohnt es sich, abseits der Großstädte und Verdichtungsräume intelligentes Mobilitätsmanagement anzusetzen.

- Das Mobilitätsmanagement ist auf Verkehrsvermeidung und die Veränderung bzw. Steuerung der Verkehrsnachfrage ausgerichtet und nicht auf das Verkehrsangebot. Ein sachgerechtes Mobilitätsmanagement umfasst daher Maßnahmen, die in erster Linie bei den Organisationsstrukturen und den Verkehrsteilnehmern ansetzen. Andererseits ist ein gutes Verkehrsangebot bzw. das Vorhandensein von Mobilitätsalternativen eine notwendige Voraussetzung für die Wirksamkeit von Mobilitätsmanagementmaßnahmen.
- Die Förderung der ÖPNV-Nutzung hat für das Mobilitätsmanagement zwar eine große Bedeutung im Hinblick auf eine nachhaltige und umweltgerechte Mobilität. Aber: Ein ausgewogenes Mobilitätsmanagement **konzentriert sich nicht ausschließlich auf Bahn und Bus**, sondern bezieht grundsätzlich alle anderen Verkehrsmittel mit ein, auch den PKW.
- Mobilitätsmanagement lässt sich **sowohl auf einzelne Verkehrsbereiche als auch auf bestimmte Zielgruppen zuschneiden** (s. u.). Dabei können auch mehrere kleine, aufeinander abgestimmte Lösungen für einzelne Bereiche oder Zielgruppen durchaus erfolgreich sein.
- Erfahrungsgemäß sind beim Mobilitätsmanagement **messbare Erfolge erst mittel- und langfristig** zu erwarten, da sie auf eine freiwillige Verhaltensän-

derung der Verkehrsteilnehmer setzen. Werden fördernde Mobilitätsmanagementmaßnahmen jedoch mit restriktiven „harten“ Maßnahmen im Autoverkehr verknüpft, sind auch kurzfristig Erfolge möglich. Daher ist eine turnusmäßige Evaluierung sehr wichtig, um den Erfolg der Maßnahmen bewerten und entsprechend nachsteuern zu können.

## 2 Ziele eines Mobilitätsmanagements in der Stadt Eberswalde

Das übergeordnete Ziel eines Mobilitätsmanagements in der Stadt Eberswalde sollte es sein, die Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote zu fördern und die Verkehrsmittel entsprechend ihrer Systemeigenschaften so zu koordinieren und miteinander zu vernetzen, dass eine möglichst effiziente und stadtverträgliche Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger sowie für Berufspendler und Gäste sichergestellt ist. Hierzu zählen insbesondere die Förderung und multimodale Vernetzung des Rad- und Fußverkehrs, des ÖPNV und von Sharing-Angeboten.

Bei der Etablierung eines Kommunalen Mobilitätsmanagements sollten folgende konkrete Ziele verfolgt werden:

- (1) Vorbereitung, Initiierung und Absicherung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen (im Rahmen der kommunalen Aufgabenverantwortung und der finanziellen Möglichkeiten) sowie Unterstützung von innovativen Mobilitätsprojekten und neuen umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten.
- (2) Sensibilisierung und Motivation von Akteuren für die Umsetzung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen.  
Maßgebende Akteure hierbei sind die Stadtverwaltung Eberswalde, die Kreisverwaltung des Landkreises Barnim (soweit eine Aufgabenverantwortung für die Stadt Eberswalde besteht), die örtlichen Mobilitätsanbieter und (Mobilitäts-) Initiativen sowie die ortsansässigen Unternehmen, Vereine und Interessenvertretungen.
- (3) Aktive Kommunikation aller Aktivitäten im Rahmen des Mobilitätsmanagements, Förderung des Erfahrungs- und Informationsaustauschs sowie des Wissenstransfers zwischen den verschiedenen Akteuren.
- (4) Nutzung bzw. Beeinflussung von rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen (z. B. Verordnungen, Mobilitätsplan) und Verfahren (Prozesse, Programme, Planungen, Mitwirkung) im kommunalen Zuständigkeitsbereich und soweit möglich auch darüber hinaus im Sinne des Mobilitätsmanagements.
- (5) Etablierung von Leuchtturm-Projekten, die zur Nachahmung anregen sollen.  
Der Stadtverwaltung Eberswalde kommt dabei eine Vorbildfunktion zu.

### 3 Zielgruppen

Als ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage richtet sich das Mobilitätsmanagement grundsätzlich an Verkehrsteilnehmer. Zielgruppe kann dabei generell die breite Öffentlichkeit sein. In diesem Fall werden die entsprechenden Maßnahmen eher allgemein und unspezifisch sein (z. B. allgemeine Informations- und Wahrnehmungskampagnen oder allgemeine Preisanreize), was sie wiederum für den einzelnen Verkehrsteilnehmer weniger greifbar macht. Die angestrebte Breitenwirkung bleibt dabei häufig aus.

Erfolgversprechender ist jedoch ein Mobilitätsmanagement, das sich an ganz bestimmte Personengruppen richtet, die beispielsweise derselben Altersgruppe angehören, einen ähnlichen Lebensstil pflegen oder in ähnlichen Lebenssituationen stehen bzw. diese gerade ändern oder die den gleichen Wegezweck bzw. das gleiche Wegezziel haben.

Beispiele für ein auf Zielgruppen ausgerichtetes Mobilitätsmanagement sind:

- **(Schulisches) Mobilitätsmanagement bei Kindern und Jugendlichen**  
Kinder und Jugendliche sollen bereits frühzeitig für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten und eine umweltbewusste Verkehrsmittelwahl sensibilisiert werden. Schwerpunktthemen können beispielweise die Vermittlung von Verkehrskompetenz (z. B. Verkehrssicherheit, neue Mobilitätsformen) oder von Umweltwirkungen des Verkehrs sein. Es bietet sich an, Mobilitätsmanagementmaßnahmen für Kinder und Jugendliche in Zusammenarbeit mit Bildungseinrichtungen (auf dem Schulweg oder im Schulunterricht in Schulen), Vereinen oder anderen Freizeitorganisationen zu entwickeln.
- **Mobilitätsmanagement bei Senioren**  
Die heutigen Senioren besitzen in der Regel einen Führerschein und sind es gewohnt, ihre Mobilität mit dem eigenen PKW zu organisieren. Doch nicht alle Senioren wollen oder können dauerhaft auf das Auto angewiesen sein. Ein Umsteigen auf den ÖPNV, das Fahrrad oder auf neue Sharing-Angebote fällt vielen jedoch schwer, wenn der Umgang mit diesen Verkehrsmitteln entweder nie gelernt oder zumindest „verlernt“ wurde. Die entsprechenden Maßnahmen zielen auch hier darauf ab, Bedenken und Hemmschwellen der Nutzung abzubauen, bei der Neuorientierung zu unterstützen und die Mobilitätskompetenz von Senioren zu erhalten oder zu verbessern.
- **Mobilitätsmanagement für Neubürger**  
Personen, die kürzlich ihren Wohnort oder Arbeitsplatz in eine neue Stadt gewechselt haben oder die planen, dies zu tun, sind erfahrungsgemäß empfänglicher für Änderungen in ihrem gewohnten Mobilitätsverhalten, da sich ihre Mobilitätsmuster (Ziele, Zeiten) ohnehin ändern. Mittels Informationen und Anreizen zu den Optionen am neuen Standort sollen die Verkehrsmittelwahl dieser Personen weg vom Auto und hin zu umweltfreundlichen Mobilitätsalternativen verändert werden.

- **Mobilitätsmanagement für Wohnquartiere**

Wohnungsgesellschaften und Immobilienunternehmen werden gezielt beraten, mit welchen Maßnahmen sich in ihren Wohnquartieren umweltfreundliche, bewohner- und kundenorientierte Mobilität fördern lassen. Dabei werden kommunale und privatwirtschaftlich initiierte Mobilitätsmanagementmaßnahmen eng aufeinander abgestimmt.

- **Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)**

Das Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) liegt in der Initiative von Arbeitgebern oder Arbeitnehmern ggf. in Kooperation mit Partnern (vgl. 7). Die Aktivitäten können sich auf die Wege der Mitarbeitenden von und zur Arbeit, auf die Organisation und Abwicklung von Dienstfahrten, Dienstreisen und Besucherverkehre im Rahmen der Geschäftstätigkeit sowie auf die Wirtschaftsverkehre im Unternehmen beziehen (Warentransporte, Boten und Liefersdienste usw.).

- **Touristisches Mobilitätsmanagement**

Orte und Regionen mit großer touristischer Bedeutung sind in den meisten Fällen auch sensibel gegenüber hohen Belastungen des fahrenden und ruhenden Individualverkehrs (z. B. historische Altstädte, Naturparks oder Freizeit- und Erholungsziele). Hier kann die Verkehrsbelastung durch starke und un gelenkte Besucherströme negative Rückwirkungen auf die Attraktivität Als Tourismus- oder Freizeitziel haben. In solchen Fällen, aber auch zur Erschließung neuer Zielgruppen für den ÖPNV, kann ein touristisches Mobilitätsmanagement im Zusammenspiel mit touristisch ausgerichteten Verkehrsangeboten adäquate Lösungen bieten.

Die aufgeführten Beispiele für mögliche Zielgruppen sind nicht abschließend. Hier sind – je nach Bedarf, den örtlichen Partnern und der Mitmach-Bereitschaft der Zielgruppen – individuelle Lösungen für Eberswalde zu finden.

Messbare Erfolge lassen sich jedoch meist dann erzielen, wenn das Mobilitätsmanagement mehrere Zielgruppen in den Fokus nimmt. Aufeinander abgestimmte Maßnahmen bieten Chancen für Synergieeffekte. Ein eigenständiges **kommunales Mobilitätsmanagementkonzept** hilft dabei, hier die richtigen Akzente zu setzen und Maßnahmen zu definieren, die den Möglichkeiten und Rahmenbedingungen vor Ort entsprechen. Der Grundstein hierfür ist mit dem vorliegenden „**Mobilitätsplan der Stadt Eberswalde 2030+**“ und seinen vier Themenschwerpunkten (Verkehrsentwicklungsplanung, Lärmaktionsplanung, Luftreinhalteplanung und Mobilitätsmanagement) bereits gelegt.

## 4 Mobilitätsmanagement aus Sicht von Eberswalder Bürgern, Arbeitgebern und Mitarbeitern

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätsplans 2030+ für die Stadt Eberswalde wurde eine Bürgerbefragung, in sechs ortsansässigen Unternehmen eine Befragung des Unternehmensmanagements<sup>2</sup> sowie davon in fünf Unternehmen<sup>3</sup> eine Mitarbeiterbefragung zur Mobilität durchgeführt. Die Befragungsergebnisse bieten auch Erkenntnisse und lassen Rückschlüsse zu auf die Akzeptanz von Mobilitätsmanagement im Allgemeinen sowie auf mögliche Maßnahmen.

### Erkenntnisse aus der Bürgerbefragung

Das Fahrrad ist bereits heute ein wichtiges Verkehrsmittel für die Mobilität in Eberswalde: Sowohl die Fahrradverfügbarkeit als auch die Bereitschaft, das Fahrrad für innerstädtische Fahrten zu nutzen sind hoch, insbesondere bei der jüngeren Bevölkerung unter 40 Jahren. Darüber hinaus ist ein großes Interesse an Elektromobilität und neuen Mobilitätsformen wie Car-, Bike- und Ridesharing zu erkennen. Auch viele PKW-Nutzer signalisierten ihre Bereitschaft, auf umweltfreundliche Antriebsarten oder Verkehrsmittel umzusteigen, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt wären.

Dies ist ein großes Potenzial für ein umweltfreundliches Mobilitätsmanagement in Eberswalde, das auf eine verstärkte Nutzung des Umweltverbunds (kombinierte Nutzung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Sharing-Angeboten) abzielt. Mögliche Ansätze im Rahmen eines Kommunalen Mobilitätsmanagements können verbesserte Informationsangebote (wo, wann und wie nutzbar), erleichterte Zugangsbedingungen und preisliche Anreize für Alternativen zum eigenen PKW sowie Kampagnen und Trainings zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sein.

Eine bessere Ausschöpfung dieses Potenzials setzt jedoch voraus, dass die von den Befragten genannten Defizite und Schwachstellen bei Infrastruktur und Angebot beseitigt werden: Ausbau der Radinfrastruktur im Stadtgebiet, Verbesserung der Verkehrssicherheit im Rad- und Fußverkehr durch bauliche Maßnahmen, punktuelle Verbesserungen beim ÖPNV-Angebot (Umsteigezeiten, Ausweitung des Wochenendangebots) sowie Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (E-PKW und E-Bike).

### Ergebnisse der Mitarbeiter- und Managementbefragung

Die Mitarbeiterbefragung in fünf Eberswalder Unternehmen und Behörden ergab insbesondere wichtige Erkenntnisse zu den Möglichkeiten für ein Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) bei Eberswalder Arbeitgebern. So arbeitet die

---

<sup>2</sup> GLG Gesellschaft für Leben und Gesundheit mbH, Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde (HNEE), Wiese Backwaren GbR, Kreisverwaltung des Landkreises Barnim, Landesbetrieb Straßenwesen (LS) und Stadtverwaltung der Stadt Eberswalde

<sup>3</sup> wie oben, ohne GLG

überwiegende Mehrzahl der Arbeitnehmer ( $\geq 75\%$  der befragten Mitarbeitenden) in Vollzeitbeschäftigung. Etwa ein Drittel der Einpendler wohnt in unmittelbar angrenzenden Gemeinden. Weitere ausgeprägte Einpendlerbeziehungen gibt es aus benachbarten brandenburgischen Städten, die umsteigefreie Bahnverbindungen nach Eberswalde haben (u. a. Bernau, Bad Freienwalde (Oder) und Angermünde) sowie aus Berlin. Die Hinfahrt zum Arbeitsplatz erfolgt dabei sehr häufig zwischen 6 und 8 Uhr, die Rückfahrten verteilen sich etwa gleichmäßig auf die Zeiträume 14 bis 16 Uhr und 16 bis 18 Uhr.

Die Managementbefragung in sechs Eberswalder Unternehmen und Behörden deckte sich hinsichtlich der Wahrnehmung der Mobilitätmuster von Berufspendlern weitgehend mit der Mitarbeiterbefragung. Bezogen auf BMM-Maßnahmen ergeben sich jedoch zum Teil unterschiedliche Bewertungen, welche Maßnahmen einer umweltfreundlichen Berufspendlermobilität förderlich sind. Dabei stehen die befragten Arbeitgeber einem BMM grundsätzlich offen gegenüber, haben mehrheitlich auch bereits erste, einfache Maßnahmen umgesetzt oder beabsichtigen dies in absehbarer Zeit zu tun.

Je nach Pendlerverkehrsmittel ergibt sich folgendes Bild:

- **PKW-Pendler und Fahrgemeinschaften:** Die Mehrzahl der befragten Mitarbeiter nutzt regelmäßig den eigenen PKW für den Arbeitsweg. Fahrgemeinschaften mit Arbeitskollegen oder anderen Berufstätigen gibt es bislang kaum. Dabei bieten die zeitlich und räumlich ähnlichen Mobilitätmuster vieler Vollzeitbeschäftigten (s. u.) gute Voraussetzungen für die Bündelung von Pendlerfahrten in Fahrgemeinschaften. Die Befragten wünschen sich hierzu ein Pendlernetzwerk mit digitaler Vernetzungsplattform, z. B. im (betriebseigenen) Internet. Fahrer- bzw. Mitfahrerbewertungen und garantierte Stellplätze für Fahrtanbieter wurden ebenfalls als förderliche Faktoren genannt. Auch die befragten Leitungsebenen in Unternehmen und Behörden sehen gerade in Pendlernetzwerken ein großes Potenzial, das mit einfachen Mitteln gefördert werden könnte.
- **ÖPNV-Pendler:** Immerhin rund ein Viertel der befragten Arbeitnehmer zählt sich zu den regelmäßigen ÖPNV-Pendlern. Dabei wird die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem ÖPNV häufig bemängelt. Als Bedingungen für eine häufigere ÖPNV-Nutzung werden Angebotsverbesserungen (mehr Fahrtmöglichkeiten in der Berufsverkehrszeit, bessere Anschlüsse bzw. kürzere Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn) in Verbindung mit attraktiven Tarifangeboten (z. B. preisgünstiges Firmenticket) als wichtige Bedingungen für eine häufigere ÖPNV-Nutzung bei Arbeitswegen genannt. Vielen Arbeitgebern sind die Konditionen des VBB-Firmentickets nicht bekannt, oder sie stehen dem Firmenticket skeptisch gegenüber, weil sie die (finanziellen) Vorteile für die Mitarbeitenden nicht sehen bzw. als zu gering einschätzen,

um die ÖPNV-Nutzung nennenswert zu steigern. Hinzu kommen die vermuteten Kosten für den Arbeitgeber, die mit dem VBB-Firmenticket oder ähnlichen Angeboten verbunden sind.

- ▶ **Fahrradpendler:** Dass der Arbeitsplatz gut mit dem Fahrrad erreichbar ist, sagt rund die Hälfte der befragten Arbeitnehmer. Aber nur knapp ein Drittel der Befragten nutzt das Fahrrad auch regelmäßig für den Arbeitsweg, vor allem diejenigen, die in Eberswalde wohnen. Um dieses Potenzial besser auszuschöpfen, schlagen die befragten Arbeitnehmer u. a. Mitarbeiterinformationen der Arbeitgeber zu den Möglichkeiten und Vorteilen der Fahrradnutzung für Berufspendler vor. Weitere Anreize für die Fahrradnutzung sehen sowohl Arbeitgeber und Arbeitnehmer in erweiterten Services für Radfahrer, wie z. B. sicheren und witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen oder Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs. Die Vorschläge, Umkleide- bzw. Duschräume am Arbeitsplatz einzurichten und die Fahrradnutzung finanziell zu belohnen, z. B. über ein Dienstrad-Leasing, sehen die Arbeitgeber derzeit aber noch eher skeptisch an („nur geringe Effekte“, „zu kompliziert“).

## 5 Handlungsfelder und Handlungsebenen

Ein integriertes, nachhaltiges und damit erfolgreiches Mobilitätsmanagement umfasst ineinandergreifende Maßnahmen in vier zentralen Handlungsfeldern (vgl. Abbildung 1):

- ▶ **Handlungsfeld A: Rahmenbedingungen positiv beeinflussen**

Verfahren und Prozesse bei (verkehrs-) politischen Entscheidungen, Planungen und Verwaltungsabläufen werden dahingehend überprüft, ob sie der Zielsetzung eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements entsprechen. Falls dies nicht der Fall ist, wird entsprechend nachgesteuert.

- ▶ **Handlungsfeld B: Kommunikation, Information und Beratung**

Kommunikationsmaßnahmen sind kampagnenorientiert, richten sich meist an die allgemeine Öffentlichkeit und dienen zunächst einmal dazu, die Aufmerksamkeit für das Thema „Mobilitätsmanagement“ zu wecken und Bewusstsein zu schaffen. Wenn dies erreicht ist, sollten im Rahmen eines Kommunalen Mobilitätsmanagements spezifische Informations- und Beratungsangebote etabliert werden, die auf einzelne Zielgruppen von Verkehrsteilnehmern ausgerichtet sind (vgl. 3), z. B. Berufspendler, Senioren oder Touristen. Je nach Zielgruppe ist es empfehlenswert oder sogar zwingend, dass eine Kommune hier mit weiteren Partnern kooperiert, beispielsweise mit Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen, mit Seniorenvereinen oder dem örtlichen Tourismusverband.

Informations- und Beratungsleistungen zum Mobilitätsmanagement können sich einerseits an die o. g. institutionellen Partner, an ehrenamtliche Initiativen, engagierte Bürger oder an kommerziell agierende Mobilitäts- und Serviceanbieter richten, die Unterstützung bei der Ausgestaltung ihrer Angebote und Geschäftsmodelle oder der Suche nach passenden Finanzierungslösungen benötigen (= aktive Prozessbegleitung von der ersten Idee bis zum konkreten Angebot). Sie können sich aber auch direkt an die Verkehrsteilnehmer richten, indem sie über die Folgen ihres Mobilitätsverhaltens informiert werden und umweltfreundlichere Alternativen aufgezeigt bekommen. Eine solche Funktion kann beispielsweise eine lokale Mobilitätszentrale übernehmen.

- ▶ **Handlungsfeld C: Organisation, Koordination und Vernetzung**

Maßnahmen in diesem Handlungsfeld haben zum Ziel, verschiedene Mobilitätspartner zusammenzubringen, um Ihnen die Gelegenheit zu geben, Ideen, Wissen und Erfahrungen auszutauschen, Interessen und Ressourcen zu bündeln und aufeinander abzustimmen, Schnittstellen zu identifizieren und sich organisatorisch wie auch physisch (besser als bisher) miteinander zu vernetzen. Auf diese Weise sollen attraktive Mobilitätsalternativen zur Nutzung von Privat-PKW gefördert und die Verkehrssicherheit verbessert werden.

Mögliche Handlungsansätze in Handlungsfeld 3 sind:

- a) Analoge und digitale Formate, die einen geeigneten Organisations- und Vernetzungsrahmen für Akteure im Mobilitätssektor bieten, z. B. Onlineplattformen und Onlinebörsen, regelmäßige Arbeitskreistreffen oder Fachexkursionen zu erfolgreichen Praxisbeispielen einschließlich Erfahrungsaustausch
- b) Beratungs- und Koordinationsstellen in kommunaler Verantwortung, z. B. Mobilitätsmanagementbeauftragter oder lokale Mobilitätszentrale übernehmen

Die Maßnahmen in Handlungsfeld 3 stehen im engen Zusammenhang mit der Förderung von innovativen Mobilitäts- und Serviceangeboten in Handlungsfeld 4.

■ **Handlungsfeld D: Förderung von innovativen Mobilitäts- und Serviceangeboten**

Hier geht es darum, bestehende Mobilitätsangebote zu verbessern und um neue, umweltfreundliche Mobilitätsangebote zu ergänzen, so dass multimodale und intermodale Mobilität, also die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege oder auf verschiedenen Etappen eines Weges, möglichst einfach wird. Mögliche Ansätze können sein:

- a) kontinuierliche Fahrplanabstimmung zwischen Bus und Bahn, falls erforderlich mit Priorisierung von wichtigen Umsteigebeziehungen
- b) Verbesserung der Erreichbarkeit von umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten
- c) Förderung von privat oder ehrenamtlich organisierten Angeboten, wie z. B. Bürgerbussen oder Pendlernetzwerken
- d) digitale Bereitstellung von Information zu Mobilitätsangeboten und -alternativen
- e) Bereitstellung von physischer und digitaler Infrastruktur für die Vernetzung von Mobilitätsangeboten und Verkehrsmitteln, z. B. Mobilitätsstationen, aber auch lokale Online-Mobilitätsplattform als Basis für die virtuellen Vernetzung
- f) physische Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote an einem Punkt
- g) organisatorische Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote durch Vereinfachungen von Buchungs-, Zugangs- und Bezahlprozessen über eine entsprechende organisatorische Verknüpfung der Hintergrundsysteme (d. h. Vereinheitlichung und Integration von Prozessen und Organisationsabläufen)

- h) Einwirken auf das Verkehrsunternehmen, den ÖPNV-Aufgabenträger und sonstige Mobilitätsanbieter im Hinblick auf den notwendigen Abbau von Barrieren im Tarifsystem und bei Buchungs- und Bezahlvorgängen auf intermodalen Wegen mit mehreren Verkehrsmitteln (Hier sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt Eberswalde zwar begrenzt, aber sie sollten dennoch genutzt werden.)

Die Förderung kann finanzieller Art sein in Form von direkter Investitionsförderung und/oder Anschubfinanzierungen (z. B. Förderung der Aufwendungen eines Bürgerbus-Vereins einschließlich der Beschaffungskosten für das benötigte Fahrzeug). Aber auch eine ideelle oder materielle Förderung ist möglich, wenn die Kommune beispielsweise Flächen, Räumlichkeiten oder technische Lösungen für Mobilitätsanbieter kostenfrei bereitstellt (z. B. zentral gelegene Stellplätze im öffentlichen Raum für Carsharing-Anbieter, gemeindeeigene Räume für ehrenamtliche Mobilitätsinitiativen oder eine Internetplattform für ein Pendlerportal oder die Buchung von Poolfahrzeugen einer privat initiierten Autogemeinschaft).

Die Maßnahmen in den vier Handlungsfeldern setzen auf unterschiedlichen Handlungsebenen an. So zielen Maßnahmen auf der **strategischen Ebene** darauf ab, wenn günstige Rahmenbedingungen bis hin zur Finanzierungssicherung bereitgestellt werden und die Bildung und Pflege von Partnerschaften und Netzwerken im Vordergrund stehen. Auf dieser Ebene findet auch die Koordination der Aktivitäten statt. Demgegenüber sind auf der **operativen Ebene** alle konkreten, angebotsorientierten Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern angesiedelt.

Darüber hinaus lassen sich bei der Ausgestaltung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen Schwerpunkte innerhalb der genannten Handlungsfelder in Bezug auf die Ansprache einzelner Zielgruppen (vgl. 3) setzen.

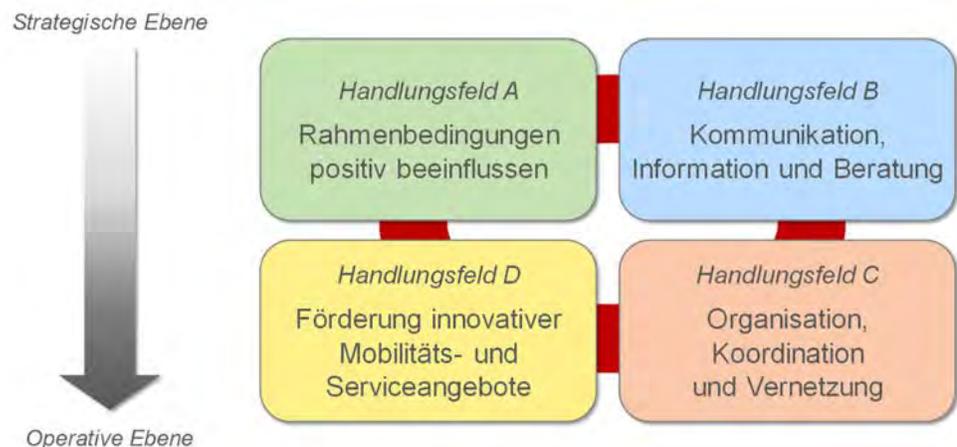


Abbildung 1: Handlungsfelder und Handlungsebenen beim Mobilitätsmanagement

## 6 Handlungsansätze für ein Kommunales Mobilitätsmanagement

Um die Möglichkeiten im Rahmen eines kommunalen Mobilitätsmanagements zu verdeutlichen, werden nachfolgend mögliche Handlungsansätze für die vier genannten Handlungsfelder aufgezeigt. Das Augenmerk liegt dabei auf Ansätzen, die die in der Bürgerbefragung erkennbare Bereitschaft der Bevölkerung aufzugreifen, unter bestimmten Voraussetzungen auf umweltfreundlichere Antriebsarten oder Verkehrsmittel umzusteigen, und die damit eine Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fußverkehr, Fahrrad, ÖPNV, Sharing-Angebote) fördern. Sie sollten zugleich im Verantwortungsbereich der Stadt Eberswalde oder weiterer örtlicher Akteure liegen.

Für die Stadt Eberswalde als Initiator eines Kommunalen Mobilitätsmanagements wird eine zentrale Aufgabe daher darin bestehen, kontinuierlich Akteure und Unterstützer zu gewinnen, die ebenfalls ein Interesse daran haben, ein attraktives, öffentlich zugängliches und umweltfreundliches Mobilitätsangebot in der Region sicherzustellen. Hierzu zählen beispielsweise die Barnimer Busgesellschaft (BBG), andere örtliche Mobilitätsanbieter sowie ortsansässige Arbeitgeber, Vereine und Initiativen sowie nicht zuletzt engagierte Bürger, deren „von unten“ kommenden Initiativen sich meist gut in das Mobilitätsmanagement einbinden lassen.

Es folgt eine Übersicht zu möglichen Handlungsansätzen eines Kommunalen Mobilitätsmanagements in der Stadt Eberswalde in den o. g. vier Handlungsfeldern.

### Handlungsfeld A: Rahmenbedingungen positiv beeinflussen

#### **Verankerung der ganzheitlichen Betrachtung von Mobilität in der Stadtverwaltung durch Mitarbeiterqualifizierung**

Mobilität und Verkehr tangiert zahlreiche Lebensbereiche. Viele Planungen und Entscheidungen einer Kommune beeinflussen daher mittelbar und unmittelbar Umfang und Qualität von Mobilität in der Stadt. Deutlich wird dies bereits an der engen Verknüpfung von Stadt- und Verkehrsplanung (Stadt der kurzen Wege mit dem Ziel Verkehrsvermeidung). Das verwaltungsseitige Denken, Planen und Handeln sollte sich daher auf dem Konsens zur Stadt- und umweltgerechten Gestaltung von Mobilität orientieren, das mit dem vorliegenden Mobilitätsplan der Stadt Eberswalde 2030+ dokumentiert ist. In diesem Sinne ist der Mobilitätsplan mit Leben zu füllen und die Möglichkeiten der verschiedenen Ressorts und Referate in der Stadtverwaltung, hierzu einen Beitrag zu leisten, muss den jeweiligen Akteuren bekannt und muss von diesen aktiv unterstützt werden.

Zusätzlich zu den bereits praktizierten verwaltungsinternen Beteiligungsverfahren verschiedener Ressorts sollte daher geprüft werden, in welcher Form sich eine ganzheitliche Betrachtung von Mobilität in der Stadtverwaltung noch stärker verankern lässt. Vor diesem Hintergrund sollten Verwaltungsabläufe und Planungsprozesse kritisch überprüft und bei Bedarf im Sinne der ganzheitlichen Betrachtung angepasst werden.

Zur Qualifizierung der Mitarbeiter bietet es sich an, neben klassischen Schulungen einen Wissensfundus in der Gemeinde aufzubauen, Formate der analogen und digitalen Vernetzung innerhalb der Stadtverwaltung zu erproben oder auch interdisziplinär besetzte Projektteams, die neben

## Handlungsfeld A: Rahmenbedingungen positiv beeinflussen

den „Verkehrsexperten auch vermeintlich "verkehrsfremde" Fachbereiche einbinden, zu etablieren (vgl. Handlungsansätze in Handlungsfeld 3).

### **Kommunale Mobilitätsstrategie**

Die Mobilitätsstrategie ist das Bindeglied zwischen den Handlungsansätzen und Maßnahmen aus den vier Handlungsfeldern eines Kommunalen Mobilitätsmanagements und macht deutlich, wie wichtig deren nahtloses Ineinandergreifen ist:

- kommunales Mobilitätskonzept als Handlungsleitfaden (→ Handlungsfeld 1)  
→ *liegt mit dem Mobilitätsplan der Stadt Eberswalde 2030+ vor.*
- an die Ziele einer umwelt- und stadtverträglichen Verkehrspolitik angepasstes Planungs- und Baurecht (→ Handlungsfeld 1)
- auf die verkehrspolitischen Ziele ausgerichtete Informations- und Beratungsangebote der Kommune (→ Handlungsfeld 2)
- Einbindung und Vernetzung und aller relevanten Akteure (→ Handlungsfeld 3)
- Ausbau von umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten und Mobilitätsservices und der entsprechenden Verkehrsinfrastruktur (→ Handlungsfeld 4)

Eine wirkungsvolle Mobilitätsstrategie zeichnet sich auch dadurch aus, dass sie von allen (auch politischen) Entscheidungsträgern und der Bevölkerung mitgetragen wird, was eine konsequente Umsetzung der Maßnahmen erleichtert.

### **Kommunales Mobilitätskonzept (hier: Mobilitätsplan der Stadt Eberswalde 2030+)**

Als interdisziplinärer, integrierter und maßnahmenorientierter Handlungsleitfaden verknüpft der Mobilitätsplan 2030+ einzelne konkrete Lösungsansätze zu einem Gesamtkonzept, so dass auch bei kleinteiligen Maßnahmen ein zielgerichtetes Vorgehen möglich ist. Dabei sind ein breit aufgestelltes Beteiligungsverfahren und eine daran anschließende Maßnahmenevaluation wichtig, um größtmögliche Akzeptanz zu erreichen und um kontinuierlich nachsteuern zu können.

Zu einzelnen Mobilitätsthemen empfehlen sich vertiefende Teilkonzepte, z. B.:

- Teilkonzept zur (flächendeckenden) Verkehrsberuhigung
- Teilkonzept Parkraummanagement / Parkraumbewirtschaftung
- Teilkonzept barrierefreier Rad- und Fußverkehr
- Teilkonzept Mobilitätsmarketing

### **Kommunaler Mobilitätsmanager**

Ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement ist kein Selbstläufer (s. u.). Umso wichtiger ist es, einen Koordinator mit der Aufgabe zu betrauen, dessen Verantwortlichkeiten und Querschnittsaufgaben sich möglichst auch in einer entsprechenden Einordnung in der Verwaltungshierarchie widerspiegeln (Stabsstelle, ggf. ausgestattet mit Weisungsbefugnis).

Zu den wichtigsten Tätigkeitsfeldern eines Mobilitätsmanagers zählen u. a.:

- Einbindung der erforderlichen Akteure und Ausstattung mit allen relevanten Informationen (Reporting)
- Beratung von Akteuren, insbesondere der Verwaltungsspitze und der Führungskräfte in der Stadtverwaltung
- Initiieren von Mobilitätsmanagementmaßnahmen
- Koordination von Planungen im Kontext des Mobilitätsmanagements
- kontinuierliche Evaluation des Fortschritts im Mobilitätsmanagement und Erfolgskontrolle von Maßnahmen
- Einleitung von Kurskorrekturen in Abstimmung mit den beteiligten Fachbereichen

### Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen

Die breite Öffentlichkeit soll über die Mobilitätsoptionen in der Kommune informiert und mit Blick auf die Folgen verschiedener Verkehrsarten und Verkehrsmittel sensibilisiert werden. Erprobte Formate in der Öffentlichkeitsarbeit in diesem Zusammenhang sind z. B.: Mobilitätstage, (Mitmach-) Aktionen und Wettbewerbe sowie Mobilitätskostenrechner. Auch die Vorbildfunktion, die Kommunen bei der Umsetzung von Mobilitätsmanagementprojekten haben, zählen dazu.

### Informations- und Beratungsangebote

Gemeindliche bzw. von kommunaler Seite initiierte Informations- und Beratungsangebote sind eine Form von Öffentlichkeitsarbeit, die sich weniger an die Bevölkerung insgesamt, sondern vielmehr an bestimmte Zielgruppen oder Einzelpersonen richtet. Hierzu zählen z. B.

- Informations- und Beratungsangebote im Rahmen des zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements (u. a. für Betriebe, Kinder/Jugendliche, Senioren, Touristen, Immobilienunternehmen bzw. Wohnungsbaugesellschaften (s. u.))
- Neubürger-Informationspakete (s. u.)
- Lokale Mobilitätszentrale (in Kooperation mit ÖPNV-Unternehmen oder TouristInfo)
- Informationen zu barrierefreien Fußwegeverbindungen

### Mobilitätskompetenz stärken

In Kooperation mit weiteren Partnern, wie z. B. Polizei, Forum Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg, Versicherungsträgern, Mobilitätsanbietern usw., werden Aktionen und Veranstaltungen entwickelt und durchgeführt, die die Mobilitätskompetenz der Bevölkerung im Umgang mit umweltfreundlichen, aber für sie ungewohnten Verkehrsmitteln und Mobilitätsservices steigern soll. Beispiele hierfür sind:

- Öffentliche Mobilitätstage
- ÖPNV-„Schule“ / ÖPNV-Lotsen für Senioren
- Mobilitätserziehung in Kooperation mit Schulen, u. a. um Angebote des Umweltverbunds bzw. neue Mobilitätsformen sowohl Schülern als auch Elternschaft bekannter machen
- Pedelec-Schule für Senioren, Verkehrssicherheitstraining, ausgerichtet auf Zielgruppen wie Kinder, Jugendliche oder Senioren
- Mobilitätstraining für Neubürger, insbesondere für Bürger mit Migrationshintergrund hinsichtlich des Erlernens von Verkehrsregeln, des verkehrssicheren Verhaltens und der der Nutzung des ÖPNV (ggf. Zusammenarbeit mit Fahrschulen, der Polizei oder der Landesverkehrswacht)

### Neubürger-Mobilitätsinformation

Einzelpersonen sind im Zuge eines Wohnortwechsels meist sehr aufgeschlossen für eine Änderung ihres Mobilitätsverhaltens. Hier setzen die sog. „Neubürgerinformationen“ an, in dem sie die neu zugezogenen Bürger in einer Gemeinde willkommen heißen und ihnen Information zu Mobilitätsalternativen zum eigenen PKW, insbesondere zum ÖPNV-Angebot, zur Verfügung stellen:

- Informationspaket mit Informationen zum ÖPNV-Angebot, zu Carsharing und zum Rad- und Fußverkehr oder sonstigen Mobilitätsangeboten
- ÖV-Schnupperticket oder Schnupper-Mitgliedschaft bei Car-/Bikesharing

Mit Blick auf Neubürger mit Migrationshintergrund sind mehrsprachige Informationen anzubieten.

### Mobilitätsmanagement für Stadtquartiere

Der Handlungsansatz beinhaltet eine gezielte Beratung von Wohnungsgesellschaften und Immobilienunternehmen, wie sie eine umwelt- und stadtverträgliche Erschließung ihrer Anlagen für Bewohner, Gewerbenutzer sowie für Besucher und Kunden erreichen können. Der Ansatz gilt sowohl für die Umgestaltung von bestehenden und für die Planung von neuen Stadtquartieren.

### **Zusammenführung und Vernetzung von Wissensträgern aus verschiedenen Fachbereichen der Stadtverwaltung (in Projektteams)**

Sowohl zur Vorbereitung von strategischen Entscheidungen als auch bei der Durchführung konkreter Projekte mit Mobilitätsbezug sollte geprüft werden, ob die Einrichtung von interdisziplinär arbeitenden Teams möglich ist. Neben den „Verkehrsexperten“ in der Stadtverwaltung (Stadt- und Verkehrsplanung, Ordnungsamt, Tiefbauamt) sollten darin auch vermeintlich "verkehrs-fremde" Fachbereiche eingebunden werden (z. B. aus den Fachbereichen Bildung, Jugend und Sport, Kämmerei, Wirtschaftsförderung, Kämmerei, Stadtmarketing und Tourismus, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie aus den Referaten für soziale Teilhabe und Integration und für Generationen, Gleichstellung und Behinderung und ggf. auch kommunale Eigenbetriebe).

### **Zusammenführung/Vernetzung der örtlichen Akteure des Kommunalen Mobilitätsmanagements und Verstärkung der Kooperation**

Der Vernetzungsansatz hat zum Ziel, ein lokales Kompetenznetzwerk zur Mobilität zu bilden, aus dem heraus wiederum weitere Mobilitätsinitiativen entstehen können. Mögliche Akteure, die einzubinden wären, können sein:

- Fachleute aus der Kommunalverwaltung
- Vertreter der Kommunalpolitik
- Verkehrsunternehmen und sonstige Mobilitätsdienstleister
- Vertreter von „Verkehrserzeugern“ (Unternehmen, Handel/Gewerbe, Schulen, Freizeiteinrichtungen usw.)
- Vereine und Initiativen (ggf. auch Vertreter von Verbänden)
- Vertreter der Bürgerschaft

Bewährte Formate für eine Akteursvernetzung sind digitale und analoge Foren, Online-Plattformen, Workshops, Seminare/Weiterbildung, Praxisexkursionen u. ä. darüber hinaus ist es wichtig, diese Akteursvernetzung zu verstetigen. Hierzu bedarf es einer geeigneten Organisationsstruktur, die einerseits die erforderliche Verbindlichkeit als Voraussetzung für eine langfristige Kooperation der Akteure sicherstellt, die diesen aber auch die notwendigen Freiräume belässt. Hier müssen jeweils die örtlich passenden Lösungen gefunden werden.

### **Förderung von Initiativen für die selbstorganisierte Mobilität**

Die sogenannte „Verkehrswende“ gelingt auf lokaler Ebene umso besser, je stärker entsprechende Initiativen unmittelbar aus der Bevölkerung kommen oder von ortsansässigen Initiatoren ausgehen. Dies können z. B. sein:

- gemeinsame Schulwegplanung mit den Schülern
- Förderung von selbstorganisierten Schülerfahrradgruppen
- Pendlernetzwerke
- Bürgerbus-Initiativen
- private Mitfahr-Netzwerke für den Gelegenheitsverkehr

Je nach Art der Initiative bietet sich auch eine Kooperation mit Partner an, z. B. dem örtlichen ÖPNV-Unternehmen, einem ortsansässigen Fahrradhändler bzw. Autohaus oder Schulen.

### **Förderung innovativer Lösungen im ÖPNV**

Der ÖPNV wird weiterhin das Rückgrat eines umwelt- und stadtverträglichen Mobilitätsangebots in der Stadt Eberswalde sein. Der Systemvorteil des ÖPNV besteht darin, dass er größere, räumlich wie zeitlich bündelbare Verkehrsnachfragen effizient befördern kann. Aufgabe des Kommunalen Mobilitätsmanagements ist es, die Position des ÖPNV dort zu stärken und auszubauen, wo dies

## Handlungsfeld D: Förderung innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote

sinnvoll ist. Konkret soll der städtische Busverkehr durch innovative Lösungen auch für Personengruppen attraktiver werden, die derzeit noch nicht oder nur gelegentlich den Bus nutzen, in dem z. B. die ÖPNV-Nutzung einfacher und flexibler wird.

Denkbare Ansätze sind:

- Einführung von flexiblen Bedienungsformen (Rufbus) oder von sogenannten On-Demand-Verkehren in Räumen auf Relationen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage
- barrierefreier Ausbau des ÖPNV
- Ausbau der Echtzeit-Fahrgastinformation (Betriebslage, Abfahrtszeiten, Fahrzeugbesetzung)
- bessere Verknüpfung des Busverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln

### Förderung innovativer Lösungen im Fußverkehr

Eberswalde hat eine vergleichsweise kompakte Stadt- und Versorgungsstruktur; viele Wege lassen sich aufgrund der kurzen Entfernungen gut zu Fuß zurücklegen. Im Kommunalen Mobilitätsmanagement sollte dem Fußverkehr daher ein besonderes Augenmerk gelten, vor allem vor dem Hintergrund, dass der Anteil der Senioren unter den Fußgängern zunimmt.

Innovative Ansätze zur Förderung des Fußverkehrs können z. B. sein:

- Vernetzung der bestehenden Fußwege zu einem lückenlosen, sicheren und barrierefreien Fußwegenetz (in Verbindung mit einem Konzept zur Gehwegsanierung)
- Vorgaben zur barrierefreien Fußgängerführung an Baustellen
- laufendes Monitoring zur Freihaltung der Gehwege von Hindernissen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Fußwegenetz durch gestalterische Aufwertung und Verkehrsberuhigung (Tempo-30-Zonen/-Abschnitte, Spielstraßen oder Mischverkehrsflächen)
- an (gesicherten) Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen und in sensiblen Straßenabschnitten mit hohem Fußgängeraufkommen: kontinuierliches Monitoring der Situation und ggf. Anpassungsmaßnahmen zur Verbesserung der Fußgängersicherheit
- im gesamten Stadtgebiet: fußgängerfreundliche Anpassung von Grünzeiten an Lichtsignalanlagen unter besonderer Beachtung des Zeitbedarfs von mobilitätseingeschränkten Personen

### Förderung innovativer Lösungen im Radverkehr

Ebenso wie der Fußverkehr übernimmt auch der Radverkehr als Teil des Umweltverbunds eine wichtige Funktion bei der umweltfreundlichen Gestaltung von Mobilität. Das Fahrrad ist heute bereits ein wichtiges Verkehrsmittel der Eberswalder Bevölkerung mit großem Potenzial.

Innovative Mobilitätsmanagementansätze zur Förderung des Radverkehrs können z. B. sein:

- Vernetzung der bestehenden Radwege und -verbindungen zu einem lückenlosen, sicheren und barrierefreien Wegenetz (in Verbindung mit einem Konzept zur Radwegsanierung)
- Vorgaben zur Radverkehrsführung an Baustellen einschließlich Erstellung eines Handlungsleitfadens für ausführende Baufirmen (Aushändigung bei der Auftragsvergabe)
- flächendeckende Einrichtung von Fahrradabstellanlagen einschl. überdachter witterungsgeschützter Anlagen an wichtigen Punkten, z. B. am Bahnhof (siehe auch: Mobilitätsstationen und Förderung innovativer Lösungen für den ruhenden Verkehr).
- kontinuierliche Überwachung und Gewährleistung der Nutzbarkeit von Radverkehrsanlagen im Straßenraum (Erfassen und Beseitigen von Konfliktpunkten (LSA-Schaltung, Abpollern, Beseitigung von Falschparkern usw.)

### Förderung von Sharing-Angeboten

Zusammen mit dem ÖPNV und dem Fuß- und Radverkehr vervollständigen Sharing-Angebote das Portfolio umweltfreundlicher Mobilitätsangebote als Alternativen zum eigenen PKW. Hierzu zählen das Carsharing (BARshare), Fahrrad- und E-Bikeverleih, (E-) Lastenradverleih sowie Mitfahrangebote (Ridesharing).

Mögliche Ansätze im Rahmen eines Kommunalen Mobilitätsmanagements können u. a. sein:

## Handlungsfeld D: Förderung innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote

- Unterstützung/Förderung potenzieller Anbieter von Verleihsystemen, z. B. durch Bereitstellung und Erschließung geeigneter Flächen im öffentlichen Raum
- Verbesserung der Informationsangebote zu Sharing-Angeboten (Was ist wo, wann, wie nutzbar? Informationskanäle?)
- Erleichterung der Zugangsbedingungen, ggf. auch Abbau von Nutzungshemmnissen durch „Schnupperangebote“ oder preisliche Anreize

### Förderung innovativer Lösungen für den ruhenden Verkehr

Intelligente Lösungen für den ruhenden Verkehr – soweit er sich nicht vermeiden lässt – sind ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung der Verkehrsbelastung (Parksuchverkehr), zur Rückgewinnung von Straßenraum als Aufenthaltsraum, zum Abbau von Hindernissen im Rad- und Fußverkehr sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Freihalten von Blickachsen im Straßenraum.

Mögliche Ansätze im Mobilitätsmanagement können z. B. sein:

- Standortkonzept für Fahrradparken in Eberswalde (u. a. Fahrradparkhaus am Bahnhof)
- Einrichtung von (kleineren) P+R-Plätzen an den Haupteinfallsstraßen und am Bahnhof, Konzept für flächensparendes Parken in Wohnquartieren
- Parkleitsystem für die Innenstadt und die P+R-Station am Bahnhof
- kontinuierliches Monitoring und Erweiterung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts

### Förderung neuer Antriebsformen durch den Ausbau von E-Ladeinfrastruktur

Neue Antriebsformen werden maßgeblich zur Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung im Straßenverkehr beitragen. Hier geht die Entwicklung aktuell in Richtung Elektromobilität. E-Bikes und Pedelecs wiederum machen den Radverkehr attraktiver, da die Antriebsunterstützung gegenüber dem konventionellen Radverkehr größere Reichweiten bei geringerem Kraftaufwand ermöglicht. Die Stadt Eberswalde kann neue Antriebsformen durch den Auf- und Ausbau von E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen und halböffentlichen Raum fördern und damit ein wesentliches, als Hindernis empfundenes Manko bei der Flottenumstellung – nämlich die fehlende Verfügbarkeit von Ladesäulen im öffentlichen Raum – beseitigen.

Zum Mobilitätsmanagement sollte daher auch ein Konzept zum Aufbau von E-Ladeinfrastruktur für E-Bikes und E-PKW gehören. Als Standorte kommen hier sowohl aufkommensstarke Verkehrsziele mit längeren Aufenthaltszeiten (z. B. größere Arbeitgeber, Einkaufszentren, Sporteinrichtungen), als auch Wohngebiete mit einem großen Anteil an Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum in Betracht (siehe auch: Mobilitätsstationen und Förderung innovativer Lösungen für den ruhenden Verkehr). In beiden Fällen empfiehlt sich grundsätzlich eine enge Zusammenarbeit mit Partnern (z. B. Energieanbieter, Betreiber von aufkommensstarken Verkehrszielen (s. o.) oder Wohnungsbaugesellschaften).

### Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen sind Anlagen zur physischen Verknüpfung verschiedener, öffentlich zugänglicher Mobilitätsangebote. Hier werden also – soweit vorhanden – ÖPNV-Angebote (Bus, Bahn, Rufbus), ÖPNV-ergänzende Verkehrsmittel (z. B. Taxi, Bürgerbus, Sharing-Angebote) und der Individualverkehr (Pkw, Fahrrad, Pedelec) räumlich und gut sichtbar miteinander verknüpft. Die Mobilitätsstation wird damit zu einem „funktionalen Knotenpunkt“ im Verkehr. Neben ihrer Funktion als wichtige und sichtbare Verknüpfungsinfrastruktur lassen sich weitere Angebote in die Mobilitätsstation integrieren – entweder an ihrem unmittelbaren Standort oder im nahen Umfeld, z. B. E-Ladestationen, Paketstationen, Fahrradreifenservice, Informationsangebote oder andere mobilitätsbezogene Dienstleistungen. Je nach Anzahl der verknüpften Verkehrsmittel bzw. Mobilitätsangebote (es sollten mindestens zwei sein) und Verkehrsaufkommen kann die Mobilitätsstation unterschiedliche Dimensionen und Ausgestaltungen aufweisen (am Bahnhof eher größer, im Wohnquartier eher kleiner).

## Handlungsfeld D: Förderung innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote

Aktivitäten im Rahmen des Mobilitätsmanagements können sein:

- Ermittlung des Bedarfs zu Mobilitätsstationen und möglicher Standorte
- Erarbeiten eines Umsetzungskonzepts für Mobilitätsstationen
- Vernetzung der benötigten Mobilitätsanbieter/Betreiberkonzept

### **Ausbau und Bereitstellung von Kommunikationsinfrastruktur und Informationstechnologie**

Neben der Bereitstellung der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur sind auch der Ausbau und die Bereitstellung von Kommunikationsinfrastruktur und Informationstechnologien wichtige Voraussetzungen für eine zukunftsweisende Mobilität. Mobilitätsanbieter und neue Mobilitätsservices sind immer häufiger auf eine flächendeckende Netzabdeckung und eine robuste digitale Infrastruktur angewiesen; diese gilt insbesondere für Sharing-Angebote. Im Rahmen des Mobilitätsmanagements kann die Stadt Eberswalde für das Stadtgebiet die notwendigen Voraussetzungen für diese Infrastrukturen und Technologien schaffen (Planungs- und Baurecht) und deren Ausbau in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Partnern kontinuierlich vorantreiben (Bedarfsplan, Umsetzungs-, Betreiber- und Finanzierungskonzept).

Bei diesem Ansatz ist zu berücksichtigen, dass zahlreiche Schnittstellen zu anderen, nicht mobilitätsbezogenen Themen bestehen, die ebenfalls auf Kommunikationsinfrastruktur und Informationstechnologien angewiesen sind; eine enge Abstimmung kann hier Synergien bringen.

### **Bereitstellung von neuen Informationsangeboten zur Mobilität**

Digitale Angebote zur Informationsvernetzung und -vermittlung werden immer wichtiger. Hierzu bedarf es neuer auch stärker individualisierter Services. Dies können beispielsweise im einfachsten Fall kontinuierlich Fahrplaninformationen auf Bildschirmen in öffentlichen Einrichtungen wie dem Bürgeramt sein. Die meisten Menschen haben mittlerweile ein Smartphone und damit die Möglichkeit, quasi jederzeit und überall an Mobilitätsinformationen zu gelangen. Hier bieten sich App-basierte, individuelle – d. h. nach persönlichen Präferenzen ausgewählte – Verfügbarkeitsinformationen zu geteilten Verkehrsmitteln oder Echtzeit-Pendlerfahrpläne für den ÖPNV sein.

### **Vorbildfunktion als Kommune wahrnehmen**

Mobilitätsmanagement ist keine ausschließliche Angelegenheit der Kommune, sondern erfordert für den Erfolg die Kooperation vieler verschiedener Partner. Dennoch übernimmt die Stadt Eberswalde in ihrer Funktion als Arbeitgeber und Betreiber von öffentlichen Einrichtungen eine Vorbildfunktion gegenüber ihren Bürgerinnen und Bürgern, den Gästen und Besuchern sowie ortsansässigen Unternehmen und Partnern. Die Stadtverwaltung sollte daher genau prüfen, bei welchen Themen und Ansätzen im Mobilitätsmanagement sie mit gutem Beispiel vorangehen und entsprechende Maßnahmen anstoßen und umsetzen kann. Auch damit gesammelte positive Erfahrungen sollten möglichst breit geteilt werden, um andere Akteure zum Mitmachen zu bewegen.

## **Mobilitätsmanagement ist kein Selbstläufer**

Generell zu beachten ist: **Mobilitätsmanagement ist kein Selbstläufer!** Für die Stadt Eberswalde als Initiator eines Kommunalen Mobilitätsmanagements wird eine zentrale Aufgabe darin bestehen, kontinuierlich Akteure und Unterstützer zu gewinnen, die ebenfalls ein Interesse daran haben, ein attraktives, öffentlich zugängliches und umweltfreundliches Mobilitätsangebot in der Region sicherzustellen. Hierzu zählen beispielsweise die Barnimer Busgesellschaft (BBG), andere örtliche Mobilitätsanbieter sowie kleinere und größere ortsansässige Arbeitgeber, Vereine und Initiativen sowie nicht zuletzt engagierte Bürger,

deren an der Basis entwickelten Ansätze sich in das Mobilitätsmanagement einbinden lassen.

### Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten des Kommunalen Mobilitätsmanagements

Ein verkehrsmittelübergreifendes Mobilitätsmanagement muss professionell organisiert und ausreichend finanziert sein, wenn es erfolgreich sein soll. Dies wird mit Kosten verbunden sein, die sich voraussichtlich erst mittel- bis langfristig amortisieren, wenn die Effekte der umgesetzten Maßnahmen im Mobilitätsmanagement Wirkung zeigen. Mit den heutigen Finanzierungs- und Personalressourcen in der Stadtverwaltung Eberswalde, bei der BBG, den Kreiswerken Barnim (BARshare-Betreiber) oder anderen potenziellen Akteuren wird die neue Aufgabe nur bedingt zu leisten sein. Daher sollte bereits von Anfang an eine adäquate Personalausstattung berücksichtigt werden, die über die erforderliche Qualifikation verfügt. Darüber hinaus sind ausreichende Finanzierungsmittel zur Abdeckung von Sachkosten und zur Anschubfinanzierung von Pilotprojekten sicherzustellen. Diese Kosten können – je nach Fördertatbestand – beispielsweise durch LEADER-Mittel, über Mittel des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung ländlicher Räume (ELER) oder andere Förderprogramme des Landes Brandenburg (z. B. Richtlinie Mobilität des brandenburgischen Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung) und des Bundes für die Umsetzung von klimaneutralen Projekten finanziert werden. Für die Stadt Eberswalde verbleibt dann in der Regel noch die Finanzierung des jeweiligen Eigenanteils.

## 7 Fokus: Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

### 7.1 Aspekte des BMM

Das Betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) umfasst die umwelt- und sozialorientierte Verkehrsgestaltung von Betrieben – gemeint sind Arbeitgeber jeglicher Art – und der von ihnen erzeugten Verkehre.

Das BMM kann sich dabei auf folgende Aspekte beziehen:

- (1) **Mitarbeitermobilität:** umweltfreundliche Gestaltung der Mobilität von Berufs- und Ausbildungspendlern auf dem Weg von und zur Arbeit
- (2) **Dienstreise- und Besucherverkehrsmanagement:** effiziente und umweltverträgliche Abwicklung von Dienstreisen und Dienstfahrten sowie von Besucherverkehre in Betrieben
- (3) **Flottenmanagement:** Optimierung der Wirtschaftsverkehre in Betrieben (Warentransporte, Boten und Lieferdienste usw.)

Während die beiden letzten Punkte im wirtschaftlichen Eigeninteresse von Unternehmen sind und dort auch gelöst werden müssen, leisten intelligente BMM-Lösungen für Berufs- und Ausbildungspendler einen Beitrag zur Fachkräftesicherung und erfordern in der Regel eine Kooperation mit Kommunen und Mobilitätsanbietern; sie kommen daher auch für ein „von außen“ initiiertes BMM. Alle drei Aspekte lassen sich dennoch gut miteinander verknüpfen.

Beim BMM in diesem Mobilitätsplan liegt der Fokus auf dem Aspekt der **Mitarbeitermobilität auf deren Arbeitswegen**, da hier besonders enge Bezüge zum Stadtverkehr bestehen und gute Lösungen auch im Interesse der Stadt Eberswalde sind. Dabei geht es nicht um einzelne isolierte Maßnahmen, die sich nur auf ein Verkehrsmittel beziehen, sondern um einen **verkehrsmittelübergreifenden Ansatz** mit einem Bündel von Maßnahmen, die erst im Zusammenspiel ihre Wirkung entfalten (z. B. Parkraummanagement und Firmenticket im öffentlichen Verkehr).

Die Erkenntnisse aus der Mitarbeiter- und Managementbefragung (vgl. 4) geben hier die Richtung vor: Erleichterung von Mitfahrgelegenheiten und Förderung von Pendlernetzwerken, gezielte Verbesserung und preisliche Attraktivierung des ÖPNV sowie Attraktivierung der Fahrradnutzung. Wo es sich anbietet, werden Bezüge und Anknüpfungspunkte zum Dienstreise- und Besucherverkehrsmanagement oder zu anderen Themen einer umweltfreundlichen und stadtverträglichen Verkehrsabwicklung aufgezeigt.

## 7.2 Vorteile und Chancen des BMM

Ein intelligent ausgestaltetes BMM bringt den Eberswalder Arbeitgebern und ihren Arbeitnehmern eine Reihe von Vorteilen:

- **BMM trägt dazu beitragen, arbeitsbedingte Verkehre zu reduzieren** und die damit verbundenen Beeinträchtigungen für die Umwelt zu vermeiden.
- **BMM senkt die Mobilitätskosten für Arbeitnehmer** durch kostengünstigere Mobilitätsalternativen und Preisreize.
- **BMM bietet Arbeitgebern die Möglichkeiten zu Kosteneinsparungen** (Bedarf an Firmenfahrzeugen, entfallende Flächen für Mitarbeiterstellplätze können intelligenter und gewinnbringender genutzt oder Betriebsabläufe beim Dienstreisemanagement effizienter organisiert werden).
- **BMM fördert die Motivation und Gesundheit von Arbeitnehmern**, wenn die Maßnahmen mit einem Betrieblichen Gesundheitsmanagement verknüpft werden, um Fitness und Wohlbefinden der Mitarbeiter zu stärken.
- **BMM ist ein Beitrag zur Fachkräftesicherung**, weil sich die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze für Berufs- und Ausbildungspendler verbessert und das Unternehmen an Attraktivität gewinnt.
- **BMM stärkt das Firmenimage**, sowohl gegenüber den Mitarbeitern (Fürsorge, Verbesserung der Arbeitssicherheit auf Dienstfahrten und -reisen) als auch gegenüber der Öffentlichkeit (Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz).
- **BMM ist ein Treiber für Innovationen in anderen Unternehmensbereichen**, denn es wird Initiative geweckt und der Austausch der Arbeitskollegen untereinander und mit der Führungs- und Entscheidungsebene gefördert.
- **BMM ist unabhängig von Infrastruktur- und Bauprojekten**, denn die Maßnahmen setzen auf die Veränderung von Gewohnheiten über die Information, Kommunikation, Förderung und Vernetzung von bereits vorhandenen Angeboten und Dienstleistungen. Somit liegen sie unmittelbar im Einfluss- und Entscheidungsbereich der örtlichen Akteure und sind kurzfristiger umsetzbar als andere Projekte.
- **BMM benötigt keine neuen Rahmenbedingungen**, vielmehr erarbeiten die örtlichen Akteure die Spielräume, die heute vor Ort gegeben sind. Entscheidend ist der Wille, etwas ändern zu wollen.

Die in der Managementbefragung deutlich gewordene Offenheit gegenüber einem BMM (vgl. 4) zeigt, dass die Vorteile von den Eberswalder Arbeitgebern durchaus erkannt werden.

Allerdings sollten die Erwartungen an Effekten auch nicht überschätzt werden, insbesondere was die veränderte Verkehrsmittelwahl der Arbeitnehmer auf dem Weg zur Arbeit betrifft. Denn Verhaltensänderungen benötigen viel Zeit, als attraktiv empfundene Mobilitätsalternative und nicht zuletzt auch Restriktionen im

motorisierten Individualverkehr (Push-/Pull-Faktoren), um die Wettbewerbssituation zwischen den Verkehrsmitteln fairer zu gestalten! Alle Beteiligten sollten also einen „langen Atem“ mitbringen. Und nicht in jedem Fall sind die angebotenen Alternativen tatsächlich ein adäquater Ersatz zum eigenen Pkw. Häufig sind die Arbeitswege in komplexe und sehr individuelle Wegeketten eingebunden, die verschiedene Aktivitäten miteinander koppeln (Kinder zur Schule, Einkäufe/Erledigungen, Sport/Freizeitaktivitäten). BMM-Maßnahmen können hierauf nur bedingt eingehen. Daher zeigt auch die Erfahrung, dass standardisierte BMM-Informationen durch individuelle Beratungen, die auf die konkrete Situation vor Ort oder eines Arbeitnehmers eingehen, mindestens ergänzt werden. Dennoch: Auch „kleine“ Beiträge zur Verkehrswende sind wichtig!

### 7.3 Handlungsfelder, Handlungsansätze und mögliche Maßnahmen

Die vier zentralen Handlungsfelder beim Mobilitätsmanagement wurden bereits vorgestellt (vgl. Kapitel 5). Sie gelten auch beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement, wobei die jeweiligen Maßnahmen auf die Aspekte der betrieblichen Mobilität ausgerichtet sind (vgl. Kapitel 7.1). Im Fokus stehen dabei nachfolgende Maßnahmenvorschläge auf der strategischen und operativen Ebene zu den Aspekten „Mitarbeitermobilität“ und „Dienstreise- und Besucherverkehrsmanagement“ (soweit sich eine Verknüpfung mit dem Aspekt der Mitarbeitermobilität anbietet). Zunächst folgt eine Übersicht zu Handlungsansätzen und Maßnahmenvorschlägen (vgl. Tabelle 1) und anschließend eine kurze Beschreibung der Maßnahmen mit einer Einschätzung, für welche Form von Unternehmen sie sich eignen, eine Benennung der erforderlichen Akteure sowie eine grobe Einordnung von Aufwand bzw. Kosten.

*Hinweis: Bei Beschreibung der Maßnahmenvorschläge werden Arbeitgeber vereinfacht als „Unternehmen“ bezeichnet. Erst bei der Eignung wird differenziert, für welche Art von Arbeitgeber (gewerbliches Unternehmen oder öffentliche Verwaltung) und für welche Größenordnung (Anzahl Mitarbeiter) sich die Maßnahme eignet.*

## Handlungsfeld A: Rahmenbedingungen positiv beeinflussen

### Ansatz A-1: Ganzheitliche Betrachtung von Mobilität im Unternehmen verankern

- A-1-1: Unternehmenseigene Mobilitätsziele (Mobilitätsstrategie)
- A-1-2: Überprüfen von unternehmenseigenen Entscheidungen, Prozessen und Abläufen im Sinne nachhaltiger Mobilität und Sensibilisierung von Entscheidungsträgern
- A-1-3: Nutzung von digitalen Lösungen zur Vermeidung von Arbeitswegen, Dienstfahrten und -reisen
- A-1-4: Einführung bzw. Anpassung von Regelungen für Dienstfahrten und Dienstreisen

### Ansatz A-2: Koordinations- und Prüffunktion etablieren

- A-2-1: Betriebliche/r Mobilitätsmanager/in

## Handlungsfeld B: Kommunikation, Information und Beratung

### Ansatz B-1: Mitarbeiterinformation und Beteiligung / Interne Öffentlichkeitsarbeit

- B-1-1: Bereitstellung von Information zum ÖPNV-Angebot
- B-1-2: Bereitstellung von Mobilitätsinformationen im Intranet / Mobilitätsportal
- B-1-3: Mobilitätsinformationspaket für neue Mitarbeiter
- B-1-4: Aufzeigen der Fahrradpotenziale zur Erhöhung der Fahrradnutzung
- B-1-5: Thementag zur Mobilität

### Ansatz B-2: Motivation der Mitarbeiter / Aktionen

- B-2-1: Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“
- B-2-2: Mitarbeiter-Wettbewerb „Geringste CO<sub>2</sub>-Emissionen auf Arbeits- und Dienstwegen“

### Ansatz B-3: Kunden- und Besucherinformation zur Erreichbarkeit

- B-3-1: Verkehrsmittelgenaue Anreiseinformationen für Kunden- und Besucher

### Ansatz B-4: Vorbildfunktion wahrnehmen

- B-4-1: Unternehmensführung als Vorbild für umweltfreundliche Mobilität

## Handlungsfeld C: Förderung von Koordination und Vernetzung

### Ansatz C-1: Vernetzung auf Arbeitswegen / Pendlernetzwerk

- C-1-1: Vernetzungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften in Unternehmen
- C-1-2: Vernetzungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften an Gewerbestandorten

### Ansatz C-2: Vernetzung auf Dienstfahrten und Dienstreisen

- C-2-1: Mobilitätsportal mit vernetzter Reisebuchung

### Ansatz C-3: Anreize zur Vernetzung

- C-3-1: Bevorzugung von Fahrgemeinschaftsstellplätzen
- C-3-2: Finanzielle/materielle Förderung von Fahrgemeinschaften

### Ansatz C-4: Förderung von Synergien mit anderen Bereichen

- C-4-1: Eco- und Safety-Fahrtraining für Mitarbeiter
- C-4-2: Koordination von BMM & BGM

## Handlungsfeld D: Förderung nachhaltiger und innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote

### Ansatz D-1: Alternativen zum eigenen Pkw schaffen – ÖPNV-Nutzung attraktiver machen

- D-1-1: Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Betriebsstandorts
- D-1-2: Sponsoring eines Fahrgastunterstands für die Bushaltestelle am Betriebsstandort
- D-1-3: Finanzielle Förderung der ÖPNV-Nutzung – VBB-Firmenticket für Mitarbeiter

### Ansatz D-2: Alternativen zum eigenen Pkw schaffen – Fahrradnutzung attraktiver machen

- D-2-1: Bereitstellung von witterungsgeschützten und gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten
- D-2-2: Duschen, Umkleieräume und Trockenschränke für Radfahrer
- D-2-3: E-Ladestation für Pedelecs/E-Bikes
- D-2-4: Dienstrad-Leasing

### Ansatz D-3: Alternativen zum eigenen Pkw – umweltverträglichere PKW-Nutzung

- D-3-1: Umstellung von Dienstwagen auf E-Fahrzeuge

### Ansatz D-4: Parkraummanagement für PKW-Nutzer

- D-4-1: Bewirtschaftung von Mitarbeiterparkplätzen

### Ansatz D-5: Dienstreisemanagement

- D-5-1: Bahncard für Mitarbeiter
- D-5-2: Dienst-Pedelec für innerörtliche Dienstfahrten
- C-5-3: Fahrzeugpool mit geteilten Fahrzeugen
- D-5-4: Mobilitätsguthaben für Mitarbeiter

Tabelle 1: Übersicht zu möglichen BMM-Maßnahmen

Die Rahmenbedingungen wie der Rechtsrahmen, die Verkehrsinfrastruktur sowie Mobilitäts- und Dienstleistungsangebote sind vorgegeben und liegen in der Regel nicht im Handlungsbereich von Unternehmen. Unternehmen können jedoch sehr wohl Einfluss darauf nehmen, welchen Stellenwert eine nachhaltige Mobilität in der Unternehmensphilosophie und im ganz konkreten Handeln erhält. Ziel dieses Handlungsfelds ist es daher, allen Mitarbeitern und Entscheidern die Zusammenhänge zwischen unternehmensbezogenen Entscheidungen und den Folgen für Mobilität und Verkehr bewusst zu machen, um möglichst alle mobilitätsrelevanten Entscheidungen und Prozesse im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsgestaltung zu beeinflussen.

### Ansatz A-1: Ganzheitliche Betrachtung von Mobilität im Unternehmen verankern

<b>A-1-1: Unternehmenseigene Mobilitätsziele (Mobilitätsstrategie)</b>	
Beschreibung:	Unternehmen setzen sich nachhaltige Mobilitätsziele, z. B. bezogen auf das Vermeiden von nicht unbedingt notwendigen Arbeitswegen, Dienstfahrten und -reisen, den Vorrang von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln bei den verbleibenden Dienstfahrten bzw. die Reduzierung der Zahl der mit dem Pkw zurückgelegten Dienstfahrten (vgl. Maßnahme A-1-3). Die ggf. nur qualitativ formulierten Ziele sollten kontinuierlich überprüft werden, indem beispielsweise im Nachgang die Einsparungen an verkehrsbedingten CO <sub>2</sub> -Emissionen durch eine veränderte Mitarbeitermobilität und Unternehmenslogistik ermittelt werden.  Mobilitätsziele können den Auftakt für eine unternehmenseigene Mobilitätsstrategie bilden
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. mit Unterstützung externer Berater
Aufwand/Kosten:	gering

<b>A-1-2: Überprüfen von unternehmenseigenen Entscheidungen, Prozessen und Abläufen im Sinne nachhaltiger Mobilität und Sensibilisierung von Entscheidungsträgern</b>	
Beschreibung:	Als unmittelbare Konsequenz aus den selbstverordneten Mobilitätszielen werden unternehmenseigene Entscheidungen, Prozesse und Abläufe im Hinblick auf ihre Relevanz für Mobilität und Verkehr untersucht: <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Wo entsteht Verkehr im Unternehmen?</li> <li>➤ Wo und wie lässt sich Verkehr vermeiden?</li> <li>➤ Wie lässt sich nicht vermeidbarer Verkehr nachhaltiger durchführen?</li> <li>➤ Welche Effekte ergeben sich im Hinblick auf die Umwelt und die Kosten im Unternehmen?</li> </ul> Das „Durchforsten“ ermöglicht es Entscheidern im Unternehmen, die Zusammenhänge zwischen den eigenen Entscheidungen bzw. Vorgaben einerseits und deren Auswirkungen auf Art und Umfang des damit

	<p>verbundenen Verkehrsaufkommens und der entsprechenden Umweltwirkungen zu verdeutlichen und dafür zu sensibilisieren. Die Maßnahme kann Teil einer unternehmenseigenen Mobilitätsstrategie sein. Zukünftig ist auch eine entsprechende Zertifizierung des Unternehmens denkbar. Sie fördert das Unternehmensimage und könnte ggf. sogar eine Voraussetzung für bestimmte Aufträge sein.</p> <p><i>Beispiel Hessen: Die Industrie- und Handelskammern in Hessen führen BMM-Audits und vergeben bei Erfolg ein entsprechendes IHK-Zertifikat.</i></p>
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, Entscheider/Managementebene, ggf. mit externer Beratung
Aufwand/Kosten:	gering

### A-1-3: Nutzung von digitalen Lösungen zur Vermeidung von Arbeitswegen, Dienstfahrten und -reisen

Beschreibung:	<p>Die COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 hat deutlich gezeigt, dass mobiles Arbeiten bzw. Arbeiten von zu Hause (Homeoffice) heute bereits in vielen Branchen möglich ist, ohne dass die Arbeitseffizienz oder die Qualität der Arbeitsergebnisse darunter leiden. Auch muss nicht jedes Arbeitstreffen notwendigerweise mit Vor-Ort-Präsenz aller Teilnehmer durchgeführt werden. Für viele Arbeitnehmer bietet Homeoffice die Möglichkeit, ihre Arbeitszeit flexibler zu gestalten und Familie und Beruf besser miteinander zu vereinbaren. Im „Nebeneffekt“ tragen Homeoffice/mobiles Arbeiten und virtuelle Besprechungen dazu bei, die Zahl der Arbeitswegen, Dienstfahrten und -reisen zu reduzieren und somit Verkehr zu vermeiden.</p> <p>Im Kontext der Überprüfung von unternehmenseigenen Prozessen und Abläufen (→ Maßnahme A-1-2 ) sollten daher immer auch dahingehend hinterfragt werden,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ob und welchem Umfang den Mitarbeitern die Möglichkeit für mobiles Arbeiten/Homeoffice ermöglicht werden kann,</li> <li>ob sich Projektmeeting, Arbeitstreffen, Dienstreisen und Fortbildungsveranstaltungen zukünftig zumindest teilweise auch virtuell durchführen lassen und</li> <li>welche digitalen Lösungen hierfür benötigt werden (z. B. Ausstattung der Mitarbeiter mit einem Notebook, Einrichtungen eines verschlüsselten Fernzugriff auf Unternehmensanwendungen (VPN-Kanal), Videokonferenzsysteme, Teilnahme an Webinaren).</li> </ol> <p>Der ggf. notwendigen Investitionen in eine adäquate technische Ausstattung sind dabei auch vor dem Hintergrund der fortschreitenden Digitalisierung der Wirtschaft und der öffentlichen Verwaltung zu bewerten.</p>
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, Entscheider/Managementebene, ggf. mit externer IT-Beratung
Aufwand/Kosten:	gering bis mittel

<b>A-1-4: Einführung bzw. Anpassung von Regelungen für Dienstfahrten und Dienstreisen</b>	
Beschreibung:	<p>Über die Einführung oder Anpassung von Dienstreiserichtlinien lassen sich Fahrtenaufkommen und Verkehrsmittelwahl steuern. Entsprechende Regelungen müssen jedoch praktikabel sein, um eine breite Akzeptanz zu erreichen, d. h. sie müssen die Verkehrsanbindungen und die Mobilitätsmöglichkeiten am Unternehmensstandort berücksichtigen (Bus- und Bahnanbindung, CarSharing-Stationen usw.) sowie den Charakter von Dienstfahrten bzw. -reisen (Flexibilität, Reisezeit, Einzelpersonen oder Gruppen usw.).</p> <p>Mit einer Beschaffungsrichtlinie für Dienstwagen kann Einfluss auf die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen genommen werden (z. B. Präferenz von E-Fahrzeugen).</p> <p>Vorteile ergeben sich für das Unternehmen durch die Möglichkeit, Ausgaben für dienstliche Wege zu senken, das Unfallrisiko zu verringern und die Produktivität der Mitarbeiter zu erhöhen, weil die unterwegszeiten als produktive Arbeitszeit effizient genutzt werden können und Dienstfahrten bzw. -reisen insgesamt entspannter sind.</p> <p>→ <i>Verbindung mit Maßnahmen aus den Handlungsfeldern C (Organisation, Koordination und Vernetzung) und D (Förderung innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote</i></p>
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und jeder Branche mit einem nennenswerten Umfang an Dienstfahrten bzw. -reisen
Akteure:	Managementebene/Entscheider, ggf. mit externer Beratung
Aufwand/Kosten:	gering

## Ansatz A-2: Koordinations- und Prüffunktion etablieren

<b>A-2-1: Betriebliche/r Mobilitätsmanager/in</b>	
Beschreibung:	<p>Eine Person wird als Projektverantwortlicher für das Mobilitätsmanagement (Mobilitätsmanager/in) ernannt. Sie ist Ansprechperson für alle Anliegen des BMM innerhalb des Unternehmens bzw. der Behörde. Aufgaben eines Mobilitätsmanagers sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Initiierung und Koordination aller Aktivitäten im Mobilitätsmanagement</li> <li>➤ Beratung von Entscheidern und Mitarbeitern und Ausstattung mit relevanten Informationen</li> <li>➤ Überprüfen von unternehmensinternen Regelungen, Prozessen und Abläufen im Hinblick auf nachhaltige Mobilität</li> <li>➤ Evaluation von BMM-Maßnahmen</li> <li>➤ ggf. Mitwirkung in unternehmensübergreifenden Netzwerken (Wissenstransfer)</li> </ul> <p>Aufgrund seiner Schnittstellenfunktion sollte der Mobilitätsmanager als Stabsstelle unmittelbar an die Managementebene angebunden sein. Eine kontinuierliche Qualifizierung durch Angebote der IHK oder sonstiger Anbieter ist sicherzustellen. Je nach Unternehmensgröße und Aufgabenumfang kann die Funktion auch in Personalunion mit anderen Aufgaben im Unternehmen wahrgenommen werden (z. B. Fuhrparkmanagement, freigestellte Betriebsratstätigkeit, Gesundheitsmanagement, Gleichstellung).</p>

geeignet für:	mittlere bis große Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Branche ab ca. 50 Mitarbeitenden mit einem nennenswerten Umfang an Dienstfahrten bzw. -reisen
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Betriebs- oder Personalrat o. ä.
Aufwand/Kosten:	mittel bis hoch

## Handlungsfeld B: Kommunikation, Information und Beratung

Kommunikationsmaßnahmen sowie Informations- und Beratungsangebote richten sich in erster Linie an die Mitarbeiter. Sie haben das Ziel, die Belegschaft generell auf das Thema und die Effekte ihres Verkehrsverhaltens im Arbeitskontext aufmerksam zu machen. Darüber hinaus wird über nachhaltigere Mobilitätsalternativen informiert und individuelle Hilfestellung bei einer angestrebten Veränderung des Mobilitätsverhaltens (Beratung) angeboten.

Mitmach-Aktionen und Aktionstage sollen die Mitarbeiter dazu motivieren, neue Mobilitätsformen auszuprobieren. Das gemeinschaftliche Erleben und der kollegiale Wettbewerb fördern in der Regel die Bereitschaft zum Mitmachen.

### Ansatz B-1: Mitarbeiterinformation und Beteiligung / Interne Öffentlichkeitsarbeit

B-1-1: Bereitstellung von Information zum ÖPNV-Angebot	
Beschreibung:	<p>Die Einstiegslösung in ein Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst das Bereitstellen von Informationen für die Mitarbeiter zum ÖPNV-Angebot am Arbeitsplatz als Aushang oder im firmeneigenen Intranet, z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Lage der nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle</li> <li>➤ Abfahrtspläne bzw. -informationen der Barnimer Busgesellschaft sowie aktuelle Fahrplanänderungen</li> <li>➤ Tarifinformationen der Barnimer Busgesellschaft</li> <li>➤ Link zur Internetseite der Barnimer Busgesellschaft (BBG) und zum Routenplaner des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB)</li> </ul> <p>Der Routenplaner VBB-Fahrinfo bietet auch Echtzeitinformationen zu Verspätungen der BBG und der Deutschen Bahn sowie zu Anschlüssen im ÖPNV.</p>
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. in Kooperation mit BBG und VBB
Aufwand/Kosten:	sehr gering

B-1-2: Bereitstellung von Mobilitätsinformationen im Intranet / Mobilitätsportal	
Beschreibung:	<p>Eine Erweiterung der Maßnahme B-1-1 ist das Bereitstellen und Bewerben von Mobilitätsinformationen im firmeneigenen Intranet, z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mobilitätsziele bzw. Mobilitätsstrategie des Unternehmens</li> <li>➤ Angaben zur ÖPNV- und Fahrrad-Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes (Abfahrtspläne des ÖPNV, Radrouteninformation, Carsharing-Anbieter)</li> <li>➤ individuelle ÖPNV-Fahrpläne (Wohnort ↔ Arbeitsplatz) für typische Berufspendlerzeiten</li> <li>➤ Standortinformationen zu ÖPNV-Zugangspunkten, Rad- und Fußwegen, PKW- und Fahrrad-Stellplätzen, Mitfahrer-Treffpunkten, Carsharing-Standorten, E-Ladestationen, Duschen für Radfahrer u. ä.</li> <li>➤ Tarife und Kosten von PKW-Alternativen (ÖPNV, Carsharing)</li> <li>➤ Unternehmenseigene Regelungen für Dienstfahrten/-reisen und Dienstwagen-/Dienstfahrrad-Leasing (→ Handlungsfeld D)</li> <li>➤ Ansprechpartner im Unternehmen zu Mobilitätsfragen</li> <li>➤ Kontaktinformationen / Internet-Links zu Mobilitätsanbietern (z. B. VBB, Barnimer Busgesellschaft, BARshare)</li> </ul> <p>Das (statische) Informationsangebot lässt sich zu einem <b>Mobilitätsportal</b> mit personalisierten Mitarbeiter-Accounts erweitern. Über den Account sollte es möglich sein, Buchungen von Dienstreisen, Dienstfahrzeugen und Fahrkarten, Diensträdern bzw. -pedelecs durchzuführen.</p> <p>Das Mobilitätsportal kann um Vernetzungsangebote erweitert werden (→ Maßnahme C-1-1/C-1-2).</p>
geeignet für:	mittlere bis große Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Branche ab ca. 50 Mitarbeitenden, nach Möglichkeit mit mehreren Mobilitätsalternativen für die Fahrt zum Arbeitsplatz
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager
Aufwand/Kosten:	gering

B-1-3: Mobilitätsinformationspaket für neue Mitarbeiter	
Beschreibung:	<p>Hier wird die Idee der Neubürgerberatung im Kommunalen Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 3) auf das betriebliche Umfeld übertragen: Neue Mitarbeiter haben noch nicht so festgefügte Mobilitätsroutinen und der neue Arbeitsplatz ist Anlass, um sich mit dem Thema Mobilität zu beschäftigen. Hier kann also von einer besonderen Offenheit für das Thema ausgegangen werden.</p> <p>Das Mobilitätsinformationspaket beinhaltet Basisinformationen zu den verschiedenen Mobilitätsalternativen, die zur Verfügung stehen, um den Arbeitsplatz zu erreichen oder um Dienstfahrten bzw. -reisen durchzuführen. Falls vorhanden, können die Informationen mit dem firmeneigenen Mobilitätsinformationsangebot bereits zur Verfügung gestellt werden (→ Maßnahmen B-1-1/B-1-2).</p> <p>Neben allgemein und länger gültigen Informationen (z. B. in einer Mappe) sollten auch individualisierte Informationen (z. B. in Form eines Einlegers) bereitgestellt werden, z. B. mit verkehrsmittelübergreifenden Informationen für den individuellen Arbeitsweg, Zeit- und Kostenvergleichen, Routenvorschlägen und Ticket-Empfehlungen. Alter-</p>

	<p>nativ kann die Information auch über eine Smartphone-App bereitgestellt und dann auch mit Fahrplanauskunftssystemen (z. B. fahrinfo-Auskunft des VBB) verknüpft werden. Darüber hinaus sollte eine Zusammenarbeit mit örtlichen Mobilitätsanbietern (Barnimer Busgesellschaft, BARshare) angestrebt werden, die das Informationspaket um Test- und Schnupper-Angebote ergänzen.</p> <p>Das Mobilitätsinformationspaket für neue Mitarbeiter ersetzt jedoch nicht die individuelle Wegeberatung (face to face), sondern kann diese nur ergänzen.</p>
geeignet für:	mittlere bis große Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Branche ab ca. 50 Mitarbeitenden, nach Möglichkeit mit mehreren Mobilitätsalternativen für die Fahrt zum Arbeitsplatz
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, Mobilitätsanbieter als Partner (BBG, VBB, BARshare)
Aufwand/Kosten:	gering

#### **B-1-4: Aufzeigen der Fahrradpotenziale zur Erhöhung der Fahrradnutzung**

Beschreibung:	<p>Ziel dieser Maßnahme ist es, Informationslücken zu schließen und den Mitarbeitern zu verdeutlichen, welche Potenziale das Fahrrad bei Fahrten zum Arbeitsplatz haben kann und welche Vorteile sich damit verbinden. Dies ist durch das Aufbereiten von wenigen Informationen möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Darstellung, wie viele Mitarbeiter in welcher Entfernung zum Arbeitsplatz wohnen: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) in typischer Fahrrad-Entfernung (ca. 5 – 6 km / 25 – 30 min)</li> <li>b) in typischer Pedelec-Distanz (6 – 10 km / 20 – 30 min)</li> </ul> </li> <li>➤ Wetterstatistik: Anzahl der durchschnittl. „Fahrrad-Wetter“-Tage (ohne Regen)</li> <li>➤ Einbindung des Unternehmensstandorts in das Radwege- und Radroutennetz von Eberswalde</li> <li>➤ Falls vorhanden: Standort und Kapazitäten von überdachten Abstellmöglichkeiten im unmittelbaren Umfeld des Unternehmens</li> <li>➤ Fahrtkostenvergleich Fahrrad/PKW</li> </ul>
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, Mobilitätsanbieter als Partner (BBG, VBB, BARshare)
Aufwand/Kosten:	sehr gering

<b>B-1-5: Thementag zur Mobilität</b>	
Beschreibung:	Ein Thementag zur Mobilität im Unternehmen bietet den Mitarbeitern Informationen zu Alternativen zum eigenen PKW bei der Fahrt zum Arbeitsplatz oder auf Dienstreisen sowie über Kosten und Umweltwirkungen der verschiedenen Verkehrsmittel und zu deren gesundheitlichen Aspekten zu erhalten. Dabei kann das Unternehmensmanagement die bisherigen und die geplanten BMM-Aktivitäten vorstellen. Als Formate bieten sich statische Informationswände und interaktive Informationsstationen in Eingangsbereichen, Kantinen oder Besprechungsräumen an. Diese können durch kurze Impulsvorträge und Mitmachaktionen ergänzt werden. Eine Verknüpfung mit Informationstagen zur Verkehrssicherheit oder zum Gesundheitsmanagement bietet sich an.
geeignet für:	mittlere bis große Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Branche ab ca. 50 Mitarbeitenden
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, Partner: Mobilitätsanbieter als (BBG, VBB, BARshare), Krankenkassen, Polizei, Forum Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg
Aufwand/Kosten:	mittel

## Ansatz B-2: Motivation der Mitarbeiter / Aktionen

<b>B-2-1: Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“</b>	
Beschreibung:	Seit mehr als 10 Jahren initiieren der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club ADFC und die AOK die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Im Aktionszeitraum vom 1.5. bis 31.8. müssen Teilnehmende an mindestens 20 Tagen mit dem Rad zur Arbeit zu fahren; Teilstrecken zu Bus- oder Bahnstationen gelten auch. Ziel ist es, umweltfreundliche Fortbewegung und die persönliche Gesundheit auf dem Weg zum Arbeitsplatz miteinander zu verbinden und dabei die Umwelt zu schonen. ArbeitskollegInnen können Teams bilden – zur gegenseitigen Motivation und für die Gewinnauslösung.  Die „er-radelten“ Arbeitstage werden in einem Aktionskalender festgehalten, der am Ende der Aktion eingesandt wird. Alle TeilnehmerInnen nehmen an einer Verlosung von Preisen teil.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Mitarbeiter
Aufwand/Kosten:	keine

<b>B-2-2: Mitarbeiter-Wettbewerb „Geringste CO<sub>2</sub>-Emissionen auf Arbeits- und Dienstwegen“</b>	
Beschreibung:	<p>Die Mitarbeiter in einem Unternehmen treten in einen Wettbewerb zueinander, wer innerhalb eines bestimmten Zeitraums die geringsten CO<sub>2</sub>-Emissionen auf Arbeits- und Dienstwegen erzeugt. Die zurückgelegten Distanzen auf Arbeits- und Dienstwegen werden mit dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß der jeweils genutzten Verkehrsmittel hochgerechnet. Die Ergebnisse werden kontinuierlich veröffentlicht. Die Wettbewerbsbesten sollten eine adäquate Anerkennung erhalten.</p> <p>Der Wettbewerbscharakter soll die Mitarbeiter dazu motivieren, nicht unbedingt notwendige Wege zu vermeiden und für die notwendigen Wege möglichst Fahrgemeinschaften zu bilden oder den ÖPNV bzw. das Fahrrad zu nutzen. Nutzungshemmnisse gegenüber Fahrgemeinschaften, ÖPNV und Fahrrad sollen „spielerisch“ abgebaut werden.</p>
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager und/oder Mitarbeiter
Aufwand/Kosten:	gering

### Ansatz B-3: Kunden- und Besucherinformation zur Erreichbarkeit

<b>B-3-1: Verkehrsmittelgenaue Anreiseinformationen für Kunden- und Besucher</b>	
Beschreibung:	<p>Viele Unternehmen und Behörden, insbesondere solche mit Publikumsverkehr, bieten in Unternehmensprospekten und auf ihren Internetseiten bzw. in sozialen Medien Anfahrtsinformationen. Dabei wird häufig nur auf die Anfahrt mit dem PKW einschließlich der Parkmöglichkeiten eingegangen. Auf die Anfahrt mit dem ÖPNV und dem Fahrrad oder auf Fahrradabstellmöglichkeiten wird meist nicht oder nur sehr oberflächlich eingegangen (z. B. Verweis auf die Internetseite des Verkehrsunternehmens, ohne dass der Besucher eine Information darüber erhält, wie die nächstgelegene Haltestelle heißt und welche Linien dort abfahren). Smartphone-Apps für die Routenplanung im ÖPNV bieten heute zwar in der Regel eine adressgenaue Navigation, aber nicht jeder Kunde bzw. Besucher verfügt über ein Smartphone oder nutzt eine entsprechende App.</p> <p>Mit dieser Maßnahme werden die Anfahrtsinformationen für Besucher des Unternehmens / der Behörde in Druckerzeugnissen und im Internet konsequent überarbeitet mit dem Ziel, eine Gleichstellung aller Verkehrsmittel hinsichtlich Umfang und Qualität der Anfahrtsinformation zu erreichen. Beispielsweise bietet der VBB eine Website-Verlinkung mit der Fahrplanauskunft VBB-Fahrinfo.</p>
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager
Aufwand/Kosten:	gering

## Ansatz B-4: Vorbildfunktion wahrnehmen

B-4-1: Unternehmensführung als Vorbild für umweltfreundliche Mobilität	
Beschreibung:	<p>In Unternehmen und Behörden, die ein betriebliches Mobilitätsmanagement einführen mit dem Ziel, die Mobilität der Mitarbeiter auf dem Arbeitsweg und bei Dienstfahrten/-reisen nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten, hat die Führung eine besondere Verantwortung. Mit der Übernahme einer Vorbildfunktion wird sie dieser Verantwortung gerecht.</p> <p>Konkret bedeutet dies, dass sich die Unternehmensführung und Mitglieder des Managements in besonderer Weise den BMM-Zielen verpflichtet fühlen und wo immer es möglich ist, auf Flugreisen und fossil angetriebene Dienstwagen verzichten und stattdessen das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel oder E-Fahrzeuge nutzen und dies auch entsprechend bekannt machen. Auch empfiehlt sich eine Teilnahme an den unter Ansatz B-3 genannten Aktionen.</p>
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung / Management
Aufwand/Kosten:	keine

### Handlungsfeld C: Förderung von Koordination und Vernetzung

In diesem Handlungsfeld geht es vor allem darum, Lösungen bereitzustellen, damit sich z. B. Mitarbeiter in einem Unternehmen oder an einem Gewerbestandort miteinander vernetzen können (Zusammenführen von Fahrtangebot und Nachfrage), so dass PKW-Fahrten vermieden oder effizienter durchgeführt werden können. Zu solchen Lösungen können auch Anreizsysteme zählen. Darüber hinaus lassen sich hierunter Lösungen fassen, die es Initiatoren von BMM-Aktionen und potenziellen Teilnehmern ermöglichen, sich zu organisieren. Auch die Koordination von BMM-Maßnahmen mit Projekten und Initiativen, die ähnliche Ziele verfolgen (z. B. mit Initiativen des Betrieblichen Gesundheitsmanagements), so dass Synergien entstehen, fällt hierunter.

Die nachfolgend vorgestellten Maßnahmen sollten mit Maßnahmen aus den Handlungsfeldern A (Rahmenbedingungen positiv beeinflussen) und D (Förderung innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote) verknüpft werden.

## Ansatz C-1: Vernetzung auf Arbeitswegen / Pendlernetzwerk

C-1-1: Vernetzungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaft in Unternehmen (unternehmensinternes Pendler-Ridesharing)	
Beschreibung:	<p>Arbeitskollegen in kleineren Unternehmen kennen sich meist so gut, dass sich Fahrgemeinschaften bei Bedarf „von selbst“ bilden. In größeren Unternehmen ist jedoch nicht mehr unbedingt gewährleistet, dass sich alle Arbeitskollegen kennen und somit Angebot und Bedarf nach Fahrgemeinschaften durchgängig bekannt sind. Um Anbieter und Nachfrager von Fahrgemeinschaften – sowohl regelmäßig als auch im Gelegenheitsverkehr – zusammenzuführen, werden Vernetzungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften angeboten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Einfachste Lösung: An einem zentralen Punkt im Unternehmen, den möglichst viele Mitarbeiter frequentieren (z. B. zentraler Gebäudezugang/Pforte, Kantine), wird ein „<b>Schwarzes Brett</b>“ für <b>Mitfahrangebote und -gesuche</b> platziert. Gegebenenfalls macht sich diese einfache Lösung nach einer Kontaktaufnahme der betreffenden Personen selbst überflüssig, wenn diese sich im Weiteren im direkten Kontakt abstimmen.</li> <li>➤ Eine digitale Lösung für Fahrgemeinschaften ist ein <b>firmeneigenes Mitfahrer-Portal</b> im firmeneigenen Intranet. Mitfahrangebote und -gesuche sollten hier als „Anzeige“ eingestellt und über Suchfunktionen nach Start, Ziel, Tag und Uhrzeit gefiltert werden können – im einfachsten Fall auf Basis einer Excel-Tabelle. Besteht bereits ein firmeneigenes Mobilitätsportal im Intranet (→ Maßnahme B-1-2), sollte das Mitfahrer-Portal integriert werden.</li> <li>➤ Alternativ können die Mitarbeiter auch auf <b>App-Lösungen von externen Anbietern</b> aufmerksam gemacht werden, z. B. Smartphone-Apps (z. B. TwoGo, BlaBlaCar oder PendlerPortal)</li> </ul>
geeignet für:	mittlere bis große Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Branche ab ca. 50 Mitarbeiter
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, Mitarbeiter
Aufwand/Kosten:	gering
C-1-2: Vernetzungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaft an Gewerbestandorten (unternehmensübergreifendes Pendler-Ridesharing)	
Beschreibung:	<p>Erst mit größeren Pendlerzahlen steigt auch die Wahrscheinlichkeit, dass die Nachfrage nach Mitfahrgelegenheiten durch ein entsprechendes Angebot gedeckt ist. Kleine Unternehmen sind daher gegenüber größeren im Nachteil. An Gewerbestandorten mit mehreren, räumlich konzentrierten Unternehmen bietet es sich also an, unternehmensübergreifende Vernetzungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaft zu schaffen, um den Pool der Fahrtoptionen zu vergrößern.</p> <p>Als Lösung kommt ein <b>digitales, auf den Gewerbestandort ausgeichtetes Mitfahrer-Portal</b> im Internet infrage, das allen dort Beschäftigten zugänglich ist (ggf. über einen persönlichen Account). Dies setzt eine Kooperation der am Standort ansässigen Unternehmen voraus. Eine solche Lösung lässt auch eine Bewertung von Fahrtanbietern durch die Mitfahrer und umgekehrt zu.</p>

	<p>Ein solches unternehmensübergreifendes Pendlerportal bietet sich vor allem für Gewerbestandorte an, die weniger gut an den ÖPNV angebunden sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Industriegebiet am Binnenhafen</li> <li>➤ Industrie- und InnovationsCentrum Eberswalde (IIC)</li> <li>➤ Landesbehördenzentrum am Südeind</li> <li>➤ Technologie- und Gewerbestandort Eberswalde (TGE)</li> <li>➤ Wirtschafts-Verkehrs-Zentrum Am Flughafen</li> </ul>
geeignet für:	Gewerbestandorte mit mehreren Unternehmen / öffentlichen Verwaltungen, die weniger gut an den ÖPNV angebunden sind
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, Mitarbeiter
Aufwand/Kosten:	gering

## Ansatz C-2: Vernetzung auf Dienstfahrten und Dienstreisen

<b>C-2-1: Mobilitätsportal mit vernetzter Reisebuchung</b>	
Beschreibung:	Ein Mobilitätsportal im Intranet mit personalisierten Accounts der Mitarbeiter ermöglicht das Buchen bzw. Reservieren von Dienstfahrzeugen (PKW, Fahrrad, Pedelecs). Gleichzeitig wird das Vernetzen von Dienstreiseaktivitäten möglich, wenn auf Kollegen aufmerksam gemacht wird, die in etwa zur gleichen Zeit auf der gleichen Relation (oder einer Teilstrecke) bereits ein Fahrzeug gebucht haben. Dadurch wird es den Mitarbeitern möglich, ihre Dienstreise/-fahrten zu koordinieren und somit die Umwelt zu schonen und Geld zu sparen.
geeignet für:	mittlere bis große Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Branche ab ca. 50 Mitarbeitenden
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, Mitarbeiter
Aufwand/Kosten:	mittel

### Ansatz C-3: Anreize zur Vernetzung

<b>C-3-1: Bevorzugung von Fahrgemeinschaftsstellplätzen</b>	
Beschreibung:	<p>Fahrgemeinschaften auf Arbeitswegen verringern die Zahl der PKW-Fahrten sowie den Stellplatzbedarf auf dem Firmengelände und sind daher auch im Interesse des Unternehmens. Sofern Stellplätze auf dem Firmengelände bereitgestellt werden oder im näheren Umfeld angemietet werden, können Fahrgemeinschaften gefördert werden, in dem sie Stellplatz-Privilegien gegenüber anderen PKW-Pendlern erhalten, z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kennzeichnung und Bewerbung der Stellplätze</li> <li>➤ Stellplatzgarantie</li> <li>➤ bevorzugte Lage des Stellplatzes</li> <li>➤ Kostenfreiheit (falls Gebühren erhoben werden)</li> </ul>
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager
Aufwand/Kosten:	gering

<b>C-3-2: Finanzielle/materielle Förderung von Fahrgemeinschaften</b>	
Beschreibung:	<p>Poolen (Bilden von Fahrgemeinschaften) lohnt sich: Mitarbeiter, die nachweislich regelmäßige Fahrgemeinschaften bilden, auch Teilstrecken und Dienstfahrten, erhalten einen materiellen oder finanziellen Bonus vom Unternehmen. Gegebenenfalls sind vorab noch tarif- und steuerrechtliche Fragen zu klären.</p>
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager
Aufwand/Kosten:	gering bis mittel

### Ansatz C-4: Förderung von Synergien mit anderen Bereichen

<b>C-4-1: Eco- und Safety-Fahrtraining für Mitarbeiter</b>	
Beschreibung:	<p>Energiesparendes Fahren ist erfordert eine vorausschauende und defensive Fahrweise. Die kompetente Nutzung der Motorentechnologie und einer vorausschauenden Fahrweise führen zu Einsparungen im Verbrauch bzw. bei den Verschleißkosten (Kostenreduktion) und bei den verkehrsbedingten Schadstoffemissionen (Klimaschutz).</p> <p>Die Maßnahme beinhaltet ein eintägiges oder halbtägiges Eco-Fahrtraining für Mitarbeiter, die Betriebsfahrzeuge steuern, für Außendienstmitarbeiter oder für alle Mitarbeiter, die für ihren Arbeitsweg den PKW nutzen. Entsprechende Trainings bieten beispielweise verschiedene Berufsgenossenschaften oder der ADAC an.</p> <p>Das Eco-Fahrtraining kann mit einem Safety-Fahrtraining verknüpft werden, bei dem das rechtzeitige Erkennen von Gefahrensituationen sowie das angemessene Reagieren darauf eingeübt wird und das ebenfalls eine vorausschauende Fahrweise erfordert.</p>

geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltung jeder Größenordnung und Branche, vorrangig aber Unternehmen/Behörden mit Fuhrpark (insb. Außendienstmitarbeiter mit hoher Kilometerleistung pro Jahr)
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, Mitarbeiter, Berufsgenossenschaften oder ADAC
Aufwand/Kosten:	gering

<b>C-4-2: Koordination von BMM &amp; BGM</b>	
Beschreibung:	<p>Aktionen und Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) lassen sich oftmals thematisch sehr gut mit denen des Betrieblichen Gesundheitsmanagements verknüpfen, z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Förderung von Bewegung durch die Nutzung des Fahrrads auf Arbeitswegen</li> <li>➤ Betriebliche Abläufe werden so organisiert, dass für Mitarbeiter Zeitdruck bei der beruflich bedingten Verkehrsteilnahme vermieden wird</li> <li>➤ Tour- und Zeitplanungen erfolgen unter Zugrundelegung realistischer Annahmen und mit „Pufferzeiten“</li> <li>➤ Verkehrssicherheitsthemen werden systematisch und regelmäßig behandelt</li> <li>➤ Teilnahme an Schwerpunkttaktionen der Berufsgenossenschaften, Unfallkassen und des Deutschen Verkehrssicherheitsrats</li> </ul>
geeignet für:	mittlere bis große Unternehmen/Behörden jeder Branche ab ca. 50 Mitarbeitern
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager und Gesundheitsmanager
Aufwand/Kosten:	gering

#### Handlungsfeld D: Förderung nachhaltiger und innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote

Diesem Handlungsfeld sind Ansätze und Maßnahmen zugeordnet, die die Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung bei der Mitarbeitermobilität begünstigen und die PKW-Nutzung erschweren oder zumindest umweltfreundlicher gestalten. Dabei geht es sowohl um die Bereitstellung entsprechender Infrastruktur, aber auch um organisatorische Ansätze und finanzielle Anreize.

Die nachfolgend vorgestellten Maßnahmen sollten mit Maßnahmen aus den Handlungsfeldern A (Rahmenbedingungen positiv beeinflussen) und C (Förderung innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote) verknüpft werden.

## Ansatz D-1: Alternativen zum eigenen Pkw schaffen – ÖPNV-Nutzung attraktiver machen

<b>D-1-1: Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Betriebsstandorts</b>	
Beschreibung:	<p>Die meisten Unternehmen und Behörden haben eine Bushaltestelle in fußläufiger Entfernung. Es kann jedoch sein, dass die Bushaltestelle schwierig zu erreichen ist (ggf. Verlegung der Haltestelle oder bessere Zuwegung) oder das Fahrplanangebot nicht den Schichtzeiten im Unternehmen bzw. den Arbeitsgewohnheiten der Beschäftigten entspricht (Betriebszeiten, Taktung, Ankunfts- und Abfahrtszeiten, Linienführung). Nicht selten könnte hier nachgebessert werden. Dies setzt jedoch voraus, dass das Verkehrsunternehmen die Änderungswünsche potenzieller ÖPNV-Pendler kennt.</p> <p>Die Maßnahme sieht vor, dass das Unternehmen auf eigene Initiative</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) die Zufriedenheit der Mitarbeiter mit dem ÖPNV-Angebot sowie konkrete Verbesserungswünsche ermittelt (z. B. über eine Mitarbeiterbefragung) und</li> <li>b) Kontakt mit dem Verkehrsunternehmen aufnimmt, um gemeinsam nach Lösungen und Umsetzungsmöglichkeiten für die Verbesserungswünsche zu suchen.</li> </ul> <p>Es hat sich bewährt, zu diesem Zweck eine kleine, effizient besetzte Arbeitsgruppe einzurichten, die besetzt ist mit je einem Vertreter der Unternehmensführung und der Mitarbeiter, ggf. dem Mobilitätsmanager, einem Vertreter des Verkehrsunternehmens BBG und des Landkreises Barnim (ÖPNV-Aufgabenträger) und der Stadt Eberswalde.</p> <p>Aufgabe der Arbeitsgruppe ist es, die Situation und die Änderungswünsche realistisch zu bewerten und, falls möglich, konkrete Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Durch diese Zusammenarbeit entsteht auch ein Bewusstsein für das „Machbare“ auf Seiten der ÖPNV-Nutzer und Netzwerk der relevanten Partner für künftige Anpassungen.</p> <p>Die Maßnahme lässt sich auch gut auf Gewerbestandorte mit mehreren Unternehmen übertragen. In diesem Fall sollten Vertreter aus allen Unternehmen in der Arbeitsgruppe vertreten sein. Diese Arbeitsgruppe kann auch regelmäßig zusammenkommen (z. B. einmal jährlich), um anstehende Probleme zu besprechen.</p>
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Vertreter von Unternehmensführung und Mitarbeiter ggf. Mobilitätsmanager, Verkehrsunternehmens, BBG, ggf. LK Barnim und Stadt Eberswalde
Aufwand/Kosten:	gering bis mittel

<b>D-1-2: Sponsoring eines Fahrgastunterstands für die Bushaltestelle am Betriebsstandort</b>	
Beschreibung:	Die Bereitschaft zur ÖPNV-Nutzung wird auch von den Zugangsbedingungen beeinflusst. Mitarbeiter sollten daher auf ihrem Heimweg von der Arbeit nicht im Regen stehen müssen, wenn sie auf den Bus warten. In diesem Fall kann ein Unternehmen beispielweise einen Fahrgastunterstand an der Haltestelle (Buswarte Halle) ganz oder zumindest teilweise finanzieren.
geeignet für:	Unternehmen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, Stadt Eberswalde, BBG
Aufwand/Kosten:	mittel

<b>D-1-3: Finanzielle Förderung der ÖPNV-Nutzung – VBB-Firmenticket für Mitarbeiter</b>	
Beschreibung:	<p>Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) bietet ein neu gestaltetes VBB-Firmenticket mit Arbeitgeberzuschuss an. Bei dem Firmenticket zahlt der Arbeitgeber einen individuell vereinbarten Zuschuss, der den Ticketpreis für den Arbeitnehmer entsprechend senkt. Zusätzlich enthält das VBB-Firmenticket einen ÖPNV-Rabatt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ AG-Zuschuss von mind. 10 EUR → 4 EUR AN-Rabatt</li> <li>➤ AG-Zuschuss von mind. 15 EUR → 8 EUR AN-Rabatt</li> </ul> <p>Durch diese Kombination wird das Fahren mit Bahn und Bus also günstiger. Im Prinzip kann jede VBB-Umweltkarte (Jahres-Abo) zu einem personengebundenen VBB-Firmenticket werden. Die Mindestabnahme für teilnehmende Arbeitgeber liegt bei 5 Tickets; die Mindestvertragslaufzeit beträgt 12 Monate.</p> <p>Für Arbeitgeber ist das VBB-Firmenticket vorteilhaft bei der Mitarbeitergewinnung und -bindung, denn neben der Preisersparnis für den Arbeitnehmer auf seinem Arbeitsweg kann das Ticket auch für Dienstwege und für private Freizeitfahrten (je nach Ticketart sogar einschl. der Personenmitnahme zu bestimmten Zeiten) genutzt werden. Zudem spart das Unternehmen bei den Kosten für die Dienstfahrten eines Mitarbeiters im Gültigkeitsbereich seines VBB-Firmentickets. Der Bezug des VBB-Firmentickets und das Aushandeln der Konditionen erfolgt über die BBG.</p>
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen ab 5 Mitarbeiter und jeder Branche
Akteure:	Unternehmensführung, BBG
Aufwand/Kosten:	mittel

## **Ansatz D-2: Alternativen zum eigenen Pkw schaffen – Fahrradnutzung attraktiver machen**

<b>D-2-1: Bereitstellung von witterungsgeschützten und gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten</b>	
Beschreibung:	Das Unternehmen fördert die Fahrradmobilität seiner Mitarbeiter durch witterungsgeschützte und gesicherte Fahrradabstellmöglichkeiten. Dies kann eine Abstellanlage auf dem firmeneigenen Freigelände

	mit Fahrradanhängern, Überdachung und ggf. abschließbarer Einzäunung ( <i>Beispiel: Fahrradabstellanlage am Unternehmenssitz der GLG Gesellschaft für Leben und Gesundheit in Eberswalde</i> ) oder eine Gruppe von abschließbaren Fahrradboxen sein. Diverse Straßenmöbelhersteller haben entsprechende Objekte im Angebot. Alternativ kann auch ein gut zugänglicher, möglichst ebenerdiger Raum in einem Firmengebäude entsprechend ausgestattet werden.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung
Aufwand/Kosten:	gering bis mittel

#### **D-2-2: Duschen, Umkleieräume und Trockenschränke für Radfahrer**

Beschreibung:	Gerade sportliche Radfahrer geraten meist ins Schwitzen und das Radfahren ist in der Regel auch nur in Freizeitkleidung praktikabel. Dies steht im Gegensatz zur formaleren Arbeitskleidung (z. B. Uniform, Anzug oder Kostüm), die Mitarbeiter nicht selten tragen wollen oder sogar müssen und halten diese davon ab, das Fahrrad auf Arbeitswegen zu nutzen. Unternehmen können dieses Nutzungshemmnis beseitigen, wenn sie für ihre fahradfahrenden Mitarbeiter Umkleieräume mit Duschen und Trockenschränken zur Verfügung stellen.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Branche ab ca. 50 Mitarbeitenden
Akteure:	Unternehmensführung
Aufwand/Kosten:	mittel

#### **D-2-3: E-Ladestation für Pedelecs/E-Bikes**

Beschreibung:	Pedelecs bzw. E-Bikes vergrößern den Aktionsradius von Fahrrädern. Durch das kostenfreie Bereitstellen von E-Ladestation für Pedelecs bzw. E-Bikes (ggf. in Kooperation mit dem örtlichen Energieversorger) können Unternehmen den Anteil der Zweiradfahrer unter ihren Berufspendlern erhöhen. Die Maßnahme lässt sich sehr gut mit Maßnahme D-2-1 (Bereitstellung von witterungsgeschützten und gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten) kombinieren.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. örtlicher Energieversorger (E.ON edis)
Aufwand/Kosten:	gering

#### **D-2-4: Dienstrad-Leasing**

Beschreibung:	Dienstrad-Leasing funktioniert ähnlich wie das etablierte Dienstwagen-Leasing. Der Leasing-Gegenstand ist jedoch kein PKW, sondern ein Fahrrad, ein Pedelec oder ein E-Bike. Analog zu einem Dienstwagen kann der Mitarbeiter sein Dienstrad auch privat nutzen, u. a. für den Weg von und zur Arbeit.
---------------	--

	<p>Der Arbeitgeber (Leasingnehmer) leaset den Gegenstand (Zweirad) und überlässt es dem Arbeitnehmer zur Nutzung. Der Arbeitnehmer wiederum hat die Möglichkeit, sich für eine Gehaltsumwandlung zu entscheiden, d. h. einen Teil des vertraglichen Arbeitsentgelts nicht in bar, sondern als Sachbezug für den Zeitraum der Überlassung des Leasinggegenstands (= Zweirad) zu erhalten. Dieser geldwerte Vorteil ist vom Arbeitnehmer seit 2020 pauschal mit lediglich 0,25 % des Bruttolistenpreises zu versteuern. Bei der Gehaltsumwandlung reduzieren sich auch die Sozialausgaben für Mitarbeiter und Arbeitgeber. Vorsteuerabzugsberechtigte Arbeitgeber können die enthaltene Umsatzsteuer vom Umwandlungsbetrag abziehen und damit die Leasingkosten für den Arbeitnehmer senken. Übernimmt der Arbeitgeber zusätzlich zum Gehalt sogar die kompletten Leasingkosten für den Arbeitnehmer (also ohne Gehaltsumwandlung), ist das Dienstrad-Leasing für den Arbeitnehmer komplett steuerfrei. Das macht das Modell für Arbeitgeber und Mitarbeiter attraktiv und das Leasing eines Fahrrads, Pedelecs oder E-Bikes um bis zu 40 % günstiger als den Direktkauf. Darüber hinaus kann der Arbeitgeber den Mitarbeiter mit weiteren Zuschüssen unterstützen, z. B. durch einen monatlichen Zuschuss zur Nutzungsrate oder die Übernahme der Kosten für Serviceleistungen wie eine Fahrradversicherung oder Inspektionskosten.</p> <p>Bei tarifgebundenen Unternehmen oder bei Beamten im öffentlichen Dienst ist eine Umwandlung des Tarifgehalts in der Regel nicht möglich. Hier bestehen die Möglichkeit einer Gehaltsumwandlung von außer- oder übertariflichen Zahlungen, die nicht im Tarifvertrag geregelt sind (z. B. Weihnachtsgeld, Sonderprämien oder spezielle Gesundheitsbudgets). Oder die kompletten Leasingkosten werden vom Arbeitgeber zusätzlich zum Gehalt übernommen (s. o.).</p> <p>Grundsätzlich hat der Arbeitgeber auch die Möglichkeit, das Dienstrad für den Mitarbeiter zu kaufen. In der Praxis hat sich aber das Leasingmodell bei spezialisierten Leasinganbietern durchgesetzt. Der Mitarbeiter wählt dann sein Rad bei einem Vertragsfahrradhändler des Leasinganbieters aus. Der Arbeitgeber hat die Möglichkeit, die Auswahl auf bestimmte Modelle zu beschränken.</p>
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, ggf. Leasinganbieter
Aufwand/Kosten:	gering bis mittel

### Ansatz D-3: Alternativen zum eigenen Pkw – umweltverträglichere PKW-Nutzung

<b>D-3-1: Umstellung von Dienstwagen/ Poolfahrzeugen auf E-Fahrzeuge</b>	
Beschreibung:	Die Umstellung von Dienstwagen und Poolfahrzeugen auf E-Fahrzeuge entspricht den klimapolitischen Zielen und ist ein Beitrag zum Umweltschutz. Eine Verknüpfung mit dem Betrieblichen Mobilitätsmanagement bietet sich an, solange Dienstwagennutzer frei sind in der Auswahl der Antriebsform ihrer Fahrzeuge. Durch das Setzen entsprechender Anreize, z. B. Kosteneinsparungen oder sonstige Mehrwerte, lässt sich die Entscheidung zugunsten von E-Fahrzeugen beeinflussen.

	<p><i>Beispiel: Elektrofahrzeug Programm Deutschland 2015 bei SAP</i></p> <p><i>Dienstwagennutzer, die sich für ein E-Fahrzeug entscheiden, erhielten folgende Vergünstigungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>SAP-Beteiligung an den Batteriekosten und kostenloses Laden</i></li> <li>➤ <i>kürzere Fahrzeugnutzungsdauer (24 statt 48 Monate)</i></li> <li>➤ <i>bevorzugter Stellplatz</i></li> </ul>
	<p>Die Maßnahme trägt dazu bei, Vorbehalte und Nutzungshemmnisse gegenüber der neuen Technologie bei den Mitarbeitern abzubauen. Zudem wird die Sichtbarkeit von E-Fahrzeugen im Straßenbild erhöht, was sich positiv auf die Akzeptanz der E-Mobilität in der Bevölkerung auswirkt. Die Maßnahme kann durch bereitgestellte E-Ladesäulen auf dem firmeneigenen Parkplatz ergänzt werden.</p>
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Branche mit Dienstwagen und/oder Betriebsfahrzeugen
Akteure:	Unternehmensführung
Aufwand/Kosten:	mittel bis groß

#### **Ansatz D-4: Parkraummanagement für PKW-Nutzer**

<b>D-4-1: Bewirtschaftung von Mitarbeiterparkplätzen</b>	
Beschreibung:	<p>Unternehmen mit einem eigenen Mitarbeiterparkplatz können diesen im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements bewirtschaften und dadurch eine gewisse Lenkungswirkung vom PKW und hin zu ÖPNV- und Fahrradnutzung entfalten.</p> <p>So besteht beispielsweise die Möglichkeit, die Stellplatzzahl um die Zahl der in Eberswalde wohnenden Mitarbeiter (ganz oder teilweise) zu reduzieren, denn diese können auch zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zur Arbeit gelangen;</p> <p>Alternativ können die Stellplätze mit einer Gebühr belegt und/oder unter den Mitarbeitern versteigert werden. Die erwirtschafteten Einnahmen werden dann zweckgebunden für BMM-Maßnahmen zur Förderung der Fahrrad- oder ÖPNV-Nutzung verwendet.</p> <p>Auch ist es möglich, den Zugang zum Mitarbeiterparkplatz an ein VBB-Firmenticket zu knüpfen (vgl. Maßnahme D-1-3), mit dem sich die Schranke zum Parkplatz öffnet.</p> <p>Aber auch viele andere Lösungen sind denkbar.</p>
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung
Aufwand/Kosten:	gering bis mittel

## Ansatz D-5: Dienstreisemanagement

<b>D-5-1: Bahncard für Mitarbeiter</b>	
Beschreibung:	<p>Unternehmen, deren Mitarbeiter häufiger innerdeutsche Dienstreisen und Dienstreisen haben, können ihre Umweltbilanz verbessern, indem sie verstärkt auf Bahnfahrten statt auf PKW-Fahrten und innerdeutsche Flüge setzen. Die Deutsche Bahn bietet Geschäftskunden hierfür die BahnCard Business an. Je nach Reisaufkommen der betreffenden Mitarbeiter kommt eine BahnCard Business 25, 50 oder 100 in Betracht. Der BahnCard-Inhaber erhält dann – analog zur privaten BahnCard – einen Preisnachlass von 25 % oder 50 % auf den Ticketpreis bei Bahnfahrten. Geschäftskunden gewährt die Deutsche Bahn zusätzlich einen umsatzabhängigen Geschäftskundenrabatt von 3 bis 5 % auf den regulären Flexpreis. Für Vielfahrer ab einem jährlichen Fahrscheinumsatz von (Stand 2020) 7.318 EUR (2. Klasse) bzw. von 12.198 EUR (1. Klasse) kommt auch die BahnCard 100 als Gesamtnetzkarte in Betracht. Die BahnCard-Ermäßigungen gelten nicht für Fahrten im Busliniennetz der BBG.</p> <p>Alle BahnCards sind persönlich und somit nicht auf andere Mitarbeiter übertragbar. Ähnlich wie beim VBB-Firmenticket (vgl. Maßnahme D-1-3) profitieren die Mitarbeiter aber auch bei ihren Privatreisen von BahnCard-Vorteilen. Im Sinne der Mitarbeitergewinnung und -bindung ist dies – neben den Einspareffekten bei Dienstreisen bzw. -reisen – ein weiterer Pluspunkt aus Sicht des Unternehmens</p>
geeignet für:	Unternehmen jeder Größenordnung und jeder Branche, deren Mitarbeiter häufiger innerdeutsche Dienstreisen machen
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, Deutsche Bahn
Aufwand/Kosten:	gering bis mittel

<b>D-5-2: Dienst-Pedelec für innerörtliche Dienstreisen</b>	
Beschreibung:	<p>Viele innerörtliche Dienstreisen lassen sich statt mit dem PKW auch mit einem Fahrrad oder einem Pedelec durchführen (Beispiel: GLG-Dienstfahrrad für Dienstreisen zwischen den Standorten in Eberswalde). Anstatt oder ergänzend zu einem PKW wird daher ein Dienst-Pedelec angeboten. Neben der Entlastung der Umwelt von PKW-Fahrten ist dies für viele Nutzer auch die erste Berührung mit einem Pedelec und damit ein Erlebniseffekt, der möglicherweise seine künftige Verkehrsmittelwahl auf Arbeitswegen oder in seiner Freizeit beeinflusst. Sind immer mal wieder kleinere Lasten zu transportieren, sollte die Anschaffung eines E-Lastenrads in Betracht gezogen werden. Für weiter entfernte Dienstreisen oder Dienstreisen kann das Pedelec auch in der Version Falt- bzw. Klapprad beschafft werden, das problemlos im ÖPNV oder auf Bahnreisen mitgenommen werden kann und Mobilität auf der ersten/letzten Meile bietet. Mit dem Dienst-Pedelec setzt das Unternehmen ein sichtbares Zeichen im Stadtbild (Vorbildfunktion), was sich positiv auf das Unternehmensimage auswirkt.</p>
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager
Aufwand/Kosten:	gering

<b>C-5-3: Fahrzeugpool mit geteilten Fahrzeugen</b>	
Beschreibung:	<p>Mehrere an einem Standort ansässige Unternehmen führen ihre jeweils nicht vollständig ausgelasteten Fahrzeugflotten in einem gemeinsamen Fahrzeugpool zusammen. Hierdurch wird die Auslastung der einzelnen Fahrzeuge verbessert und die am Sharing teilnehmenden Unternehmen sparen Kosten für die Fahrzeugvorhaltung. Vorab sind jedoch steuer- und versicherungsrechtliche Fragen zu klären.</p> <p>Alternativ können Unternehmen mit dem örtlichen Carsharing-Anbieter (aktuell: BARshare) kooperieren: Statt ein eigenes Poolfahrzeug vorzuhalten, werden Carsharing-Fahrzeuge genutzt. Das Unternehmen garantiert dem Carsharing-Anbieter eine Mindestabnahmemenge, während dieser sich im Gegenzug dazu verpflichtet, ein entsprechendes Fahrzeug in den vereinbarten Zeiträumen bereitzustellen. Der Vorteil für das Unternehmen liegt in den eingesparten Differenzkosten zwischen dem nicht beschafften Poolfahrzeug und den Ausgaben für das Carsharing-Fahrzeug. Der Carsharing-Anbieter profitiert von einer Grundauslastung für seine Fahrzeugflotte.</p>
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, Carsharing-Anbieter BARshare
Aufwand/Kosten:	mittel

<b>D-5-4: Mobilitätsguthaben für Mitarbeiter</b>	
Beschreibung:	<p>Mitarbeiter erhalten ein Mobilitätsguthaben, das für Arbeitswege, bei Dienstfahrten bzw. -reisen und ggf. auch bei Privatfahrten (Incentivierung) genutzt werden kann. Der Mitarbeiter wählt dabei nach eigener Abwägung aus einem vorgegebenen Pool das Verkehrsmittel, welches ihm für den jeweiligen Weg am günstigsten erscheint. Innerhalb des Verkehrsmittel-Pools werden die Anreize dabei so gesetzt, dass umweltfreundliche Verkehrsmittel ein geringeres Budget erfordern, deren Nutzung somit also günstiger ist. So können beispielsweise dienstwagenberechtigte Mitarbeiter, die sich für ein kleineres Fahrzeug entscheiden, den Differenzwert zum bisherigen Dienstwagen in Form eines Mobilitätsbudgets erhalten, das dann nach Bedarf für andere Verkehrsmittel genutzt werden kann.</p> <p><i>Beispiel: Die Volkswagen AG bietet ihren Mitarbeitern finanzielle Anreize für Ridepooling bei Dienstfahrten bzw. -reisen: Wer poolt, bekommt mehr Reisekosten erstattet.</i></p> <p>Unternehmen, die den Verwaltungsaufwand scheuen, können auf kommerzielle Dienstleistungsanbieter zurückgreifen (z. B. moovel, MOBIKO). Diese bieten entsprechende Konzepte und Services für Mitarbeiter-Mobilitätskonten bzw. Mobilitätsguthaben.</p>
geeignet für:	Unternehmen jeder Branche ab ca. 50 Mitarbeitenden
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. externer Dienstleister
Aufwand/Kosten:	mittel

## 8 Mobilitätsmanagement – von der Idee zur Etablierung

### Vier Schritte zu einem erfolgreichen Mobilitätsmanagement

Damit Mobilitätsmanagement – ob kommunal, betrieblich oder auf andere Zielgruppen ausgerichtet – nicht am Bedarf vorbei geht, sondern die angestrebten Wirkungen entfalten kann, ist neben einem langen Atem vor allem ein systematisches Vorgehen erforderlich, das durch vier wesentliche Schritte gekennzeichnet ist (vgl. Abbildung 2). Eine Querschnittsaufgabe stellt dabei das kontinuierliche Einbeziehen der Zielgruppen (Bürger, Mitarbeiter usw.) dar.



Abbildung 2: Mobilitätsmanagement – vier Schritte von der Idee zur Etablierung

### Maßnahmen in Paketen bündeln

Mobilitätsmanagement zielt auf eine Veränderung der Verhaltensroutinen bei den Verkehrsteilnehmern ab. Solche Veränderungsprozesse erfordern einen ausgewogenen Mix aus Restriktionen und Anreizen, um Akzeptanz zu finden, und benötigen erfahrungsgemäß viel Zeit. Um die angestrebten Ziele zu erreichen, empfiehlt es sich daher, nicht nur einzelne Mobilitätsmanagementmaßnahmen umzusetzen. Erfolgversprechender ist es, unterschiedliche, aber sorgfältig aufeinander abgestimmte Einzelmaßnahmen zu einem Maßnahmenpaket zu bündeln. Zu beachten ist jedoch, dass der Abstimmungswand hierbei in der Regel höher ist, da mehr Akteure einzubinden und Interessen zu berücksichtigen sind als bei Einzelmaßnahmen.

### Quartiersbezogener Ansatz

In Mischquartieren mit Wohnfunktion und Gewerbe ermöglicht es der quartiersbezogene Ansatz, Betriebliches Mobilitätsmanagement mit einem Kommunalen Mobilitätsmanagement (Quartiersmobilität) zu verknüpfen und Synergien für alle Beteiligten zu schaffen (Kosteneinsparungen, Stadtqualität und Umweltwirkung). Dies setzt eine Einbeziehung aller relevanten Akteure im Quartier voraus: Unternehmen, Einzelhandel, öffentliche Einrichtungen, ggf. Schulen und die Hochschule sowie nicht zuletzt die Bürgerinnen und Bürger.

Hieraus ergibt sich eine Reihe von Vorteilen:

- Das Einbeziehen aller Unternehmen im Quartier vergrößert die Teilnahmebereitschaft, wenn über die Vernetzung der Akteure am Betrieblichen Mobilitätsmanagement bereits teilnehmende Unternehmen weitere Unternehmen im Quartier ebenfalls von einer Teilnahme überzeugen.
- Je mehr Unternehmen und Bürger mitmachen, umso größer wird das Potenzial für mögliche Maßnahmen. Gerade beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement ermöglicht eine unternehmensübergreifende Betrachtung sowohl mehr als auch größer dimensionierte Maßnahmen. In den Diskussionen und Verhandlungen mit den Mobilitätsanbietern bietet dieses Nutzerpotenzial eine bessere Verhandlungsposition.
- Die Kooperation der Unternehmen kann die Maßnahmenumsetzung erleichtern, wenn alle Akteure an einem Strang ziehen. Gleichzeitig kann der Wettbewerb zwischen den Unternehmen bessere Lösungen hervorbringen.
- Einige der über das Betriebliche Mobilitätsmanagement erreichten Mobilitätsverbesserungen im Quartier kommen auch Bewohnern, Besuchern und nicht teilnehmenden Unternehmen zugute.
- Die Lösungen lassen sich bedarfsgerecht auf den jeweiligen Quartierstyp und die Bedarfe und Ressourcen der Akteure abstimmen.
- Mobilitätsmanagement ist kein Selbstläufer

#### Ein „Kümmerer“ ist wichtig

Generell zu beachten ist: **Mobilitätsmanagement ist kein Selbstläufer!**

Wichtig ist es vielmehr, dass es eine verantwortliche Person gibt, deren Aufgabe es ist, regelmäßig und über einen längeren Zeitraum die Umsetzung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen im Blick zu haben und vorantreibt dafür kontinuierlich Mitstreiter und Unterstützer zu gewinnen: der Mobilitätsmanager als „Kümmerer“. Dies gilt für ein von der Stadtverwaltung initiiertes Kommunales Mobilitätsmanagement ebenso wie für das Betriebliche Mobilitätsmanagement in Unternehmen. Dabei muss allen Beteiligten klar sein, dass die Wahrnehmung der damit verbundenen Aufgaben Arbeitszeit beansprucht und Geld kostet, und dass diese Aufgabe nur dann erfolgreich erledigt werden kann, wenn der Mobilitätsmanager einen entsprechenden Einfluss auf die Entscheidungsträger hat.

# Dokumentinformationen

---

Titel	Mobil in Eberswalde – Mobilitätsplan 2030+ Baustein: Mobilitätsmanagement
Auftraggeber	Stadt Eberswalde Breite Straße 41 – 44 16225 Eberswalde
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH Cunnersdorfer Str. 25 01189 Dresden
in Kooperation mit	Lohmeyer GmbH Niederlassung Dresden Mohrenstraße 14 01445 Radebeul  EBP Deutschland GmbH Am Hamburger Bahnhof 4 10557 Berlin
Herausgabe	20.10.2020
Dokument	20-10-20 Bericht Mobilitätsmanagement Anhang.docx

---

## Inhalt

1	Bürgerbefragung	8
1.1	Ziel der Bürgerbefragung	8
1.2	Eckdaten der Bürgerbefragung	8
1.3	Güte und Zusammenfassung der Befragungsergebnisse	8
1.4	Ergebnisse der Bürgerbefragung im Detail	11
1.4.1	Teil A – Angaben zur Person	11
1.4.2	Teil B – Angaben zur Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln	14
1.4.3	Teil C – Angaben zum Mobilitätsverhalten	16
1.4.4	Teil D – Bewertung der Mobilitätssituation in Eberswalde	19
2	Mitarbeiterbefragung	45
2.1	Ziel der Mitarbeiterbefragung	45
2.2	Eckdaten der Mitarbeiterbefragung	45
2.3	Zusammenfassung der Mitarbeiterbefragung	45
2.4	Ergebnisse der Beschäftigtenbefragung im Detail	47
2.4.1	Teil A – Angaben zur Person	47
2.4.2	Teil B – Angaben zur Verfügbarkeit von Führerschein und Pkw	53
2.4.3	Teil C – Angaben zum Mobilitätsverhalten	54
2.4.4	Teil D – Bewertung der Mobilitätssituation im Unternehmen	57
3	Managementbefragung	66
3.1	Ziel der Managementbefragung	66
3.2	Eckdaten der Managementbefragung	66
3.3	Zusammenfassung der Interviewergebnisse	67
3.3.1	Einschätzung zur Verkehrsmittelwahl der Mitarbeitenden	67
3.3.2	ÖPNV-Nutzung	68
3.3.3	Fahrrad- und E-Bike-Nutzung	69
3.3.4	Pendlernetzwerke	70
3.4	Zusammenfassung zu bereits umgesetzten und möglichen Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements	72

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bürgerbefragung – Befragungsformat, Befragungszeitraum und Teilnehmerzahlen _____	8
Tabelle 2:	Gegenüberstellung von Merkmalsausprägungen der Befragten _____	9
Tabelle 3:	Altersgruppen der Befragten _____	13
Tabelle 4:	Führerscheinbesitz-Altersklassenverteilung der Befragten _____	14
Tabelle 5:	Fahrzeugverfügbarkeiten der Befragten _____	15
Tabelle 6:	Verkehrsmittelwahl der Befragten nach Wegezweck _____	19
Tabelle 7:	Übersicht zur Einschätzung der Befragten bzgl. der Situation im Kfz-Straßenverkehr in Eberswalde _____	22
Tabelle 8:	Einschätzung der Befragten bzgl. möglicher Verbesserungen der Kfz-Verkehrssituation in Eberswalde _____	23
Tabelle 9:	Bereitschaft der Befragten zur Änderung der Verkehrsmittelwahl vom Auto zu einem anderen Verkehrsmittel nach Altersklassen _____	25
Tabelle 10:	Bewertung von Verbesserungswünsche für eine mögliche Änderung der Verkehrsmittelwahl vom Pkw zu einem anderen Verkehrsmittel nach Altersklassen _____	25
Tabelle 11:	Bewertung des ÖPNV-Angebots nach Altersklassen (Teil 1) _____	28
Tabelle 12:	Bewertung des ÖPNV-Angebots nach Altersklassen (Teil 2) _____	29
Tabelle 13:	Bewertung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des ÖPNV nach Altersklassen _____	30
Tabelle 14:	Einschätzung der Befragten zur Radverkehrssituation in Eberswalde nach Alters-klassen _____	33
Tabelle 15:	Bewertung von Vorschlägen zur Verbesserung der Radverkehrssituation nach Altersklassen _____	34
Tabelle 16:	Einschätzung der Befragten zur Fußverkehrssituation nach Altersklassen _____	37
Tabelle 17:	Bewertung von Vorschlägen zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr nach Altersklassen _____	37
Tabelle 18:	Erfahrungen mit Car- oder Bikesharing und Nutzungsbereitschaft der Befragten nach Altersklassen _____	40
Tabelle 19:	Nutzung, Nutzungszweck und Erfahrungen der Befragten mit Ridesharing nach Altersklassen _____	43
Tabelle 20:	Wünsche und Erwartungen der Befragten an die zukünftige Mobilität in Eberswalde nach Altersklassen _____	44
Tabelle 21:	Befragungsteilnehmer nach Unternehmen _____	47

Tabelle 22:	Anteil der Auszubildenden an den Befragungsteilnehmern _____	48
Tabelle 23:	Verteilung der Arbeitszeitmodelle auf die Befragungsteilnehmer _____	49
Tabelle 24:	Verteilung des Arbeitsbeginns bei den Befragungsteilnehmern _____	50
Tabelle 25:	Verteilung des Arbeitsendes bei den Befragungsteilnehmern _____	50
Tabelle 26:	Altersverteilung der Befragungsteilnehmer _____	51
Tabelle 27:	Geschlecht der Befragungsteilnehmer _____	52
Tabelle 28:	Wohnortverteilung der Befragungsteilnehmer nach Postleitzahlgebieten _____	53
Tabelle 29:	Führerscheinbesitz der Befragungsteilnehmer _____	53
Tabelle 30:	Verfügbarkeit der Befragungsteilnehmer _____	54
Tabelle 31:	Genutzte Verkehrsmittel der Befragungsteilnehmer für den Arbeitsweg _____	55
Tabelle 32:	Genutzte Gründe der ÖPNV-Nutzung für den Arbeitsweg _____	56
Tabelle 33:	Bewertung ÖPNV-Angebots am Arbeitsplatz durch die Befragungsteilnehmer _____	57
Tabelle 34:	Voraussetzungen für eine (häufigere) ÖPNV-Nutzung auf Arbeitswegen _____	59
Tabelle 35:	Bewertung der Erreichbarkeit des Unternehmens mit Fahrrad/E-Bike durch die Befragungsteilnehmer _____	60
Tabelle 36:	Informationsangebote in den Unternehmen zur Erreichbarkeit mit Fahrrad bzw. E-Bike _____	61
Tabelle 37:	Informationsangebote in den Unternehmen zur Erreichbarkeit mit Fahrrad bzw. E-Bike _____	62
Tabelle 38:	Nutzung von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerken unter den Befragungs-teilnehmern _____	63
Tabelle 39:	Akzeptanz von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke unter den Befragungs-teilnehmern als Fahrtanbieter _____	63
Tabelle 40:	Akzeptanz von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke unter den Befragungs-teilnehmern als Mitfahrer _____	64
Tabelle 41:	Möglichkeiten zur Attraktivierung von Mitfahrgelegenheiten/Pendlerverkehre ____	65
Tabelle 42:	Bereits umgesetzte Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements in den befragten Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen _____	72
Tabelle 43:	Geplante bzw. mögliche Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements in den befragten Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen _____	73

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Herkunft der Befragten _____	12
Abbildung 2:	Wohnorte in Eberswalde der Befragten nach Stadtteilen _____	12
Abbildung 3:	Altersstruktur der Befragten und der Eberswalder Bevölkerung (Zensus 2016) _____	13
Abbildung 4:	Tätigkeit der Befragten _____	13
Abbildung 5:	Führerscheinbesitz der Befragten _____	14
Abbildung 6:	Pkw-Verfügbarkeit der Befragten _____	15
Abbildung 7:	Fahrradverfügbarkeit der Befragten _____	15
Abbildung 8:	Verkehrsmittelwahl der Befragten – Weg zur Arbeit/Hochschule _____	17
Abbildung 9:	Verkehrsmittelwahl der Befragten – Einkaufswege _____	17
Abbildung 10:	Verkehrsmittelwahl der Befragten – Freizeitwege _____	18
Abbildung 11:	Verkehrsmittelwahl der Befragten – Wege zur Kita _____	18
Abbildung 12:	Verkehrsmittelwahl der Befragten – Dienstwege _____	18
Abbildung 13:	Einschätzung der Befragten bzgl. der Situation im Kfz-Straßenverkehr _____	21
Abbildung 14:	Bewertung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation im Kfz-Straßenverkehr _____	21
Abbildung 15:	Bereitschaft der Befragten zur Änderung der Verkehrsmittelwahl vom Pkw zu einem anderen Verkehrsmittel _____	24
Abbildung 16:	Genannte Voraussetzungen für eine mögliche Änderung der Verkehrsmittelwahl vom Pkw zu einem anderen Verkehrsmittel _____	25
Abbildung 17:	Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel durch die Befragten _____	27
Abbildung 18:	Bewertung von Verbesserungsmöglichkeiten hinsichtlich der „Nutzbarkeit und Zugänglichkeit“ im ÖPNV _____	27
Abbildung 19:	Einschätzung der Befragten zur Radverkehrssituation in Eberswalde _____	32
Abbildung 20:	Bewertung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Radverkehrssituation _____	33
Abbildung 21:	Einschätzung der Befragten bzgl. der Fußverkehrssituation _____	36
Abbildung 22:	Bewertung von Vorschlägen zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr _____	36
Abbildung 23:	Einschätzung der Befragten zur Nutzung der Elektromobilität _____	38
Abbildung 24:	Nutzungshäufigkeit von Carsharing oder Bikesharing der Befragten _____	39
Abbildung 25:	Erfahrungen der Befragten mit Car- oder Bikesharing _____	40
Abbildung 26:	Mögliche zukünftige Nutzung der Befragten von Car- oder Bikesharing _____	40

Abbildung 27: Erfahrungen mit Ridesharing und Nutzungsbereitschaft der Befragten nach Altersklassen _____	41
Abbildung 28: Häufigkeit der Nutzungszwecke für Ridesharing _____	42
Abbildung 29: Erfahrung der Befragten mit Ridesharing _____	42
Abbildung 30: Wünsche und Erwartungen an die zukünftige Mobilität in Eberswalde _____	44
Abbildung 31: Befragungsteilnehmer nach Unternehmen _____	47
Abbildung 32: Anteil der Auszubildenden an den Befragungsteilnehmern _____	48
Abbildung 33: Verteilung der Arbeitszeitmodelle auf die Befragungsteilnehmer _____	49
Abbildung 34: Verteilung des Arbeitsbeginns bei den Befragungsteilnehmern _____	49
Abbildung 35: Verteilung des Arbeitsendes bei den Befragungsteilnehmern _____	50
Abbildung 36: Altersverteilung der Befragungsteilnehmer _____	51
Abbildung 37: Geschlechter der Befragungsteilnehmer _____	52
Abbildung 38: Wohnortverteilung der Befragungsteilnehmer nach Postleitzahlgebieten _____	52
Abbildung 39: Führerscheinbesitz der Befragungsteilnehmer _____	53
Abbildung 40: Pkw-Verfügbarkeit der Befragungsteilnehmer _____	54
Abbildung 41: Genutzte Verkehrsmittel der Befragungsteilnehmer für den Arbeitsweg _____	55
Abbildung 42: Gründe der ÖPNV-Nutzung für den Arbeitsweg _____	56
Abbildung 43: Bewertung ÖPNV-Angebots am Arbeitsplatz durch die Befragungsteilnehmer _____	57
Abbildung 44: Voraussetzungen für eine (häufigere) ÖPNV-Nutzung auf Arbeitswegen _____	58
Abbildung 45: Bewertung der Erreichbarkeit des Unternehmens mit Fahrrad/E-Bike durch die Befragungsteilnehmer _____	59
Abbildung 46: Informationsangebote in den Unternehmen zur Erreichbarkeit mit Fahrrad bzw. E-Bike _____	60
Abbildung 47: Möglichkeiten zur Erhöhung des Anteils der Fahrrad-Nutzer auf Arbeitswegen _____	61
Abbildung 48: Nutzung von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerken unter den Befragungsteilnehmern _____	62
Abbildung 49: Akzeptanz von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke unter den Befragungsteilnehmern als Fahratanbieter _____	63
Abbildung 50: Akzeptanz von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke unter den Befragungsteilnehmern als Mitfahrer _____	64
Abbildung 51: Möglichkeiten zur Attraktivierung von Mitfahrgelegenheiten/Pendlerverkehre _____	65

# 1 Bürgerbefragung

## 1.1 Ziel der Bürgerbefragung

Mit der Bürgerbefragung wollte die Stadt Eberswalde ihren Bürgerinnen und Bürgern zusätzlich zu den regelmäßigen Bürgerworkshop-Veranstaltungen eine weitere Möglichkeit eröffnen, die Ausrichtung im Mobilitätsplan 2030+ mitzubestimmen. Hierzu wurden die Bürgerinnen nach ihren aktuellen Verkehrsmittelwahl und ihren Mobilitätsgewohnheiten befragt, aber auch, wie die derzeitigen Mobilitätsangebote und die Verkehrssituation beurteilt werden? Darüber hinaus sollte in Erfahrung gebracht werden, welche Art von Mobilität sich die Bürgerinnen und Bürger für die Zukunft wünschen und wie sie in diesem Zusammenhang zu neuen Formen der Mobilität stehen.

Die Ergebnisse sind in die Planung von Mobilitätsangeboten im Verkehrsentwicklungsplan ebenso eingeflossen wie in die Vorschläge für ein Kommunales Mobilitätsmanagement. Derzeit betreibt die Stadt Eberswalde praktisch kein aktives Mobilitätsmanagement, so dass keine Erfahrungswerte zu Mobilitätsmanagementmaßnahmen vorliegen.

## 1.2 Eckdaten der Bürgerbefragung

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätsplan Eberswalde wurde im Herbst 2019 eine Bürgerbefragung zur Mobilität in Eberswalde durchgeführt. Die Befragung erfolgt online über das Internet, mittels Print-Fragebögen und sowie im Rahmen einer dreitägigen Vor-Ort-Befragung (face2face) an vier verschiedenen Standorten (Markt, Westend-Center, Versorgungcenter Brandenburger Viertel (Heidewald) und Am Kleinen Stern).

Insgesamt nahmen 738 Teilnehmer an der Bürgerbefragung teil. Die Befragten verteilten sich wie folgt auf die Befragungsformate.

Befragungsformat	Befragungszeitraum	Teilnehmer
face2face (4 Standorte)	24./25./27.09.19	138
online	23.09. – 03.11.19	572
print	23.09. – 03.11.19	28

Tabelle 1: Bürgerbefragung – Befragungsformat, Befragungszeitraum und Teilnehmerzahlen

## 1.3 Güte und Zusammenfassung der Befragungsergebnisse

An der Bürgerbefragung in Eberswalde nahmen 738 Befragte teil. Unter den Befragten waren rund 80 % Eberswalder Bürgerinnen und Bürger, vor allem aus der Kernstadt. 31 % der Befragten gaben an Studierende zu sein. Die Altersstruktur der Befragten entspricht nicht ganz der Altersverteilung in der Eberswalder Bevölkerung. Vor allem die Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren und die Senioren ab 65 Jahren sind deutlich

unterrepräsentiert, die mittleren Altersklassen leicht überrepräsentiert. Dies hat vermutlich auch mit dem großen Gewicht der Online-Befragung auf das Gesamtergebnis der Bürgerbefragung zu tun, da ältere Personen häufig eine geringere Akzeptanz gegenüber Online-Befragungen zeigen als jüngere Personen.

Ein Vergleich von ausgewählten Merkmalen der Befragungsteilnehmer bei der Bürgerbefragung mit denen im Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018 in Eberswalde“ zeigt jedoch – trotz Abweichungen bei der Methodik<sup>1</sup> und der räumlichen Abgrenzung<sup>2</sup>, dass sich Merkmalsausprägungen die Befragten hinsichtlich Geschlechter- und Altersklassenverteilung, Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und Führerscheinbesitz in ähnlichen Bandbreiten bewegen (vgl. Tabelle 2)

Spalte	SrV 2018	Bürgerbefragung
<b>Geschlecht der Befragten</b>		
männlich	49 %	44 %
weiblich	51 %	37 %
divers		6 %
keine Angaben		14 %
<b>Alter der Befragten</b>		
bis unter 15 Jahre	5 %	
15 bis unter 25 Jahre	16 %	
25 bis unter 65 Jahre	54 %	
65 Jahre und älter	25 %	
bis unter 18 Jahre		4 %
18 bis unter 28 Jahre		27 %
28 bis unter 65 Jahre		47 %
65 Jahre und älter		8 %
keine Angaben		14 %
<b>Verfügbarkeit von Verkehrsmittel (Anteil Personen):</b>		
Pkw	75 %	55 %
Fahrrad	75 %	79 %
E-Bike	5 %	4 %
<b>Führerscheinbesitz</b>	ca. 85 %	ca. 80 %

Tabelle 2: Gegenüberstellung von Merkmalsausprägungen der Befragten

### Fahrzeugverfügbarkeit

Die Mehrzahl der Befragten kann auf einen Pkw zugreifen (55 %), vor allem Personen ab 40 Jahren. Bei jüngeren Menschen ist die Pkw-Verfügbarkeit geringer. Die Fahrradverfügbarkeit ist in allen Altersklassen sehr hoch (79 %). E-Bikes sind bislang jedoch kaum vorhanden (ca. 4 %). Dies spiegelt sich auch in der Wahl der Verkehrsmittel für

<sup>1</sup> Online-Bürgerbefragung: Befragte entscheiden sich bei Online-Befragung aktiv für eine Teilnahme an der Befragung, SrV: zufällig ausgewählte Personenstichprobe wird angesprochen.

<sup>2</sup> Bürgerbefragung: Teilnehmer mit und ohne Wohnadresse in Eberswalde, SrV: nur Teilnehmer mit Wohnadresse in Eberswalde

die verschiedenen Wegezwecke wider. Wege zur Arbeit bzw. zur Hochschule, Einkaufs- und Erledigungswege sowie Wege im Freizeitverkehr werden häufig mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad, zu Fuß) zurückgelegt; der Radverkehr verzeichnet hierbei jeweils die größten Anteile. Dies bietet Gestaltungspotenzial für eine umweltfreundliche Verkehrswende. Anzumerken ist jedoch, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes vor allem bei der jüngeren Bevölkerung (bis 40 Jahre) oftmals die erste Wahl sind, während bei den älteren Menschen der Pkw noch immer das vorherrschende Verkehrsmittel ist. Mitnahmeverkehre praktisch ohne Bedeutung.

### **Bewertung der Situation im Kfz-Straßenverkehr**

Etwa die Hälfte der Befragten empfinden die Verkehrsbelastung als hoch bzw. zu hoch. Zudem bewerten mehr als ein Drittel der Befragten die Situation an Knotenpunkten und die Parkplatzverfügbarkeit in der Innenstadt als schlecht oder sehr schlecht. Dagegen finden fast die Hälfte der Befragten die Verkehrsführung (Orientierung) und die Parkplatzverfügbarkeit am Wohnort in Eberswalde gut oder sogar sehr gut. Auch die jetzige Parkraumbewirtschaftungspolitik trifft offenbar auf eine breite Akzeptanz.

Etwa die Hälfte der Befragten kann sich vorstellen, das Auto häufiger auch mal stehen zu lassen und stattdessen ein anderes Verkehrsmittel zu nutzen, insbesondere Personen im Alter von 30 bis 39 Jahren. Voraussetzungen wären jedoch ein besseres ÖPNV-Angebot sowie bessere Radwege und mehr Verkehrssicherheit beim Radfahren.

### **Bewertung der Situation im ÖPNV**

Das ÖPNV-Angebot wird überwiegend als gut bewertet (54 bis 67 %). Als Verbesserungspotenziale werden vor allem der Bedienungszeitraum und das Fahrtenangebot an Werktagen, die Anschlussverbindungen (Bus/Bus und Bus/Bahn) und die ÖPNV-Tarife / Fahrpreise genannt. Kritik gibt es vor allem am Wochenendangebot im ÖPNV: Jeweils rund die Hälfte der Befragten bewertet hier die ÖPNV-Bedienungszeiten und das Fahrtenangebot als schlecht bis sehr schlecht.

### **Bewertung der Situation im Radverkehr**

Verbesserungswürdig sehen die Befragten auch die Situation im Radverkehr. Etwas mehr als ein Drittel der Befragten (34 bis 42 %) bewertet die Verfügbarkeit von Radwegen/Radfahrestreifen, deren baulichen Zustand, die gefühlte Sicherheit beim Radfahren und die Durchgängigkeit der Radwege bzw. Radfahrestreifen als schlecht bis sehr schlecht. Als wichtige Verbesserungsmöglichkeiten werden mehr Radwegen/Radfahrestreifen (auch baulich getrennt), besserer Beläge für Radwege/Radfahrestreifen, weniger Barrieren, mehr Fahrradbügel (auch in Wohngebieten) und eine bessere Pflege der Radwege genannt.

### **Bewertung der Situation im Fußverkehr**

Im Gegensatz zum Radverkehr wird die Situation für Fußgänger in Eberswalde von einer deutlichen Mehrheit der Befragten (58 – 73 %) positiv gesehen. Optimierungsbedarf

besteht aus Sicht der Befragten beim Gehwegbelag, bei der Barrierefreiheit sowie bei Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

### Elektromobilität und Sharing-Angebote

Knapp die Hälfte der Befragten steht der Elektromobilität sowie dem Car- oder Bikesharing generell oder zumindest unter bestimmten Voraussetzungen positiv gegenüber und könnten sich vorstellen entsprechende Angebote zu nutzen. Wichtig sind den Befragten u. a. mehr E-Ladestationen im öffentlichen Raum und die Nutzung von Öko-Strom.

Beim Thema „Ridesharing“ (Mitfahrt in einem fremden Auto bzw. Mitnahme von fremden Personen im eigenen Auto) sind die Eberswalder Bürger gespalten: Während ein Viertel Befragten Ridesharing schon einmal genutzt und dabei überwiegend positive Erfahrungen gesammelt hat, kann sich ein weiteres Viertel vorstellen, Ridesharing zukünftig zu nutzen bzw. anzubieten (insbesondere Personen unter 40 Jahre), während ein Drittel der Befragten Ridesharing ablehnt, vor allem Senioren.

### Erwartungen an die zukünftige Mobilität in Eberswalde

Mit Blick auf die ihre Erwartungen an die zukünftige Mobilität in Eberswalde wünschen sich die Befragten vor allem mehr gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer, weniger verkehrsbedingte Umweltbelastungen und mehr umweltfreundliche Mobilitätsangebote. Diese Haltung entspricht dem Tenor in den Bürger-Workshops.

## 1.4 Ergebnisse der Bürgerbefragung im Detail

### 1.4.1 Teil A – Angaben zur Person

A-1 Wohnen Sie aktuell in Eberswalde?  
 ja  nein

A-1.1 **Falls ja:** In welchem Stadtteil wohnen Sie?  
 Eberswalde 1  Sommerfelde  
 Eberswalde 2  Spechthausen  
 Finow  Tornow  
 Brandenburgisches Viertel

A-1.2 **Falls nein:** Woher kommen Sie?

Ergebnis: Fast 80% der Befragten kommen aus Eberswalde. Bei den befragten Eberswaldern dominieren erwartungsgemäß die Bürger aus den zentralen Stadtteilen der Kernstadt (Eberswalde 1, Eberswalde 2 und Brandenburgisches Viertel), gefolgt vom Stadtteil Finow. Befragte aus kleineren peripheren Stadtteilen sind kaum vertreten.

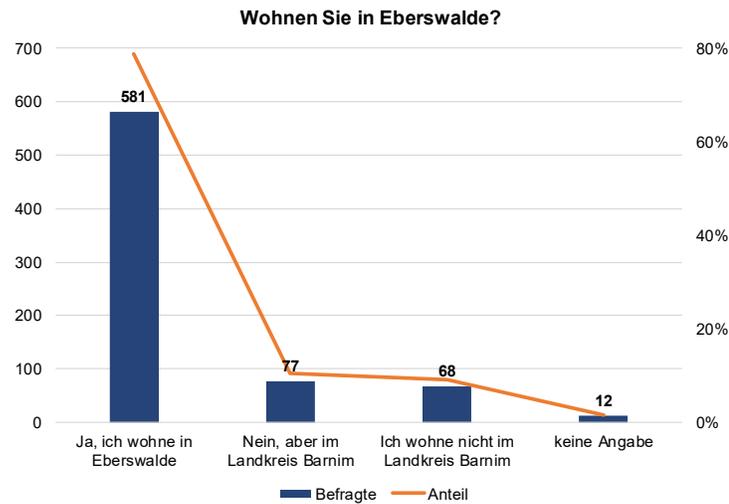


Abbildung 1: Herkunft der Befragten

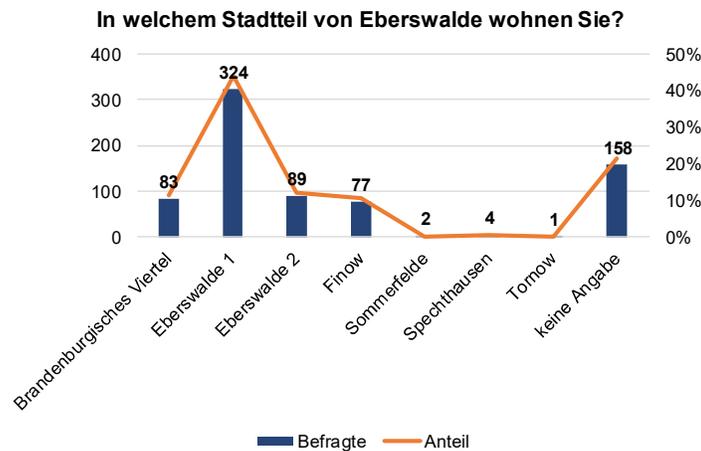


Abbildung 2: Wohnorte in Eberswalde der Befragten nach Stadtteilen

**A-2**      **Welcher Altersgruppe ordnen Sie sich zu?**

bis 18 J.    bis 28 J.    bis 39 J.    bis 65 J.    älter als 65 J.

Ergebnis: Mehr als drei Viertel der Befragten sind der Altersklasse 18 bis 65 Jahre zuzuordnen. Diese Altersklasse macht jedoch nur rd. 60 % der Gesamtbevölkerung in Eberswalde aus (Zensus zum 31.12.2016) und ist damit überrepräsentiert. Kinder und Jugendliche (Altersklasse bis 18 Jahre) sowie Senioren (Altersklasse älter als 65 Jahre) sind dementsprechend unterrepräsentiert. Gründe für diese Verzerrungen sind vermutlich der hohe Anteil der Online-Befragungsteilnehmer, bei denen der Seniorenanteil eher gering sein dürfte, sowie die Tatsache, dass auch Nicht-Eberswalder (Studierende, Besucher aus dem Umland) an der Befragung teilgenommen haben. Zudem hat rd. ein Zehntel der Befragten keine Altersangabe gemacht.

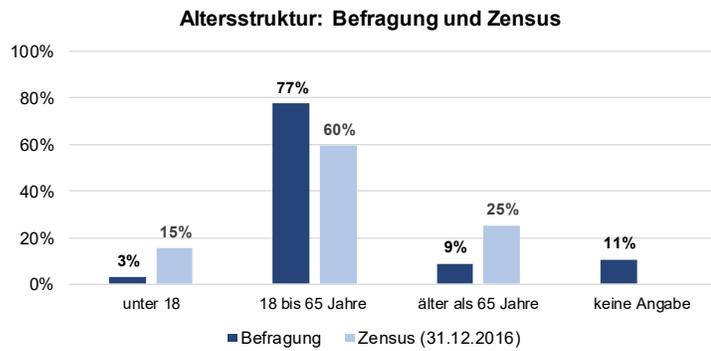


Abbildung 3: Altersstruktur der Befragten und der Eberswalder Bevölkerung (Zensus 2016)

Antwortmöglichkeit	Befragte	Anteil
unter 18 Jahre	29	4%
18 - 28 Jahre	200	27%
29 - 39 Jahre	198	27%
40 - 65 Jahre	151	20%
älter als 65 Jahre	58	8%
keine Angabe	102	14%
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>738</b>	<b>100%</b>

Tabelle 3: Altersgruppen der Befragten

**A-3** Welche Tätigkeit üben Sie derzeit aus?

berufstätig     Schüler(in)     Student(in)  
 Rentner(in)     z. Z. ohne Beschäftigung     Sonstiges:  
 keine Angaben

Ergebnis: Rund drei Viertel der Befragten (76 %) sind Studierende oder Berufstätige. Der Anteil der Studierenden ließ sich aufgrund des Antwortverhaltens der Befragten nicht exakt ermitteln.

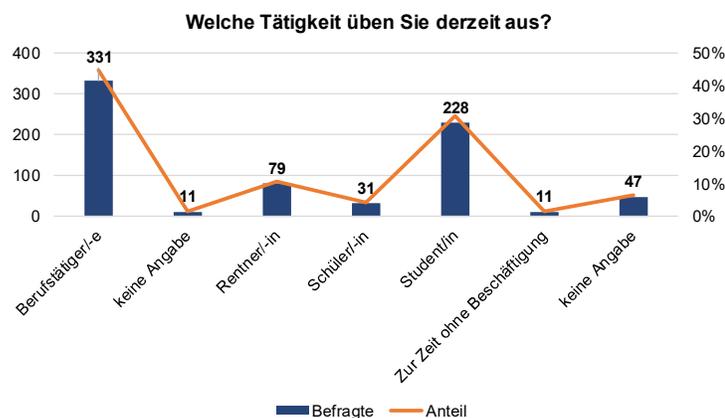


Abbildung 4: Tätigkeit der Befragten

## 1.4.2 Teil B – Angaben zur Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

**B-1** Haben Sie einen Führerschein?

ja  nein  keine Angaben

Ergebnis: 80% der Befragten besitzen einen Führerschein. Der Anteil der Führerscheinbesitzer ist in allen Altersklassen ab 18 Jahre etwa gleich hoch.

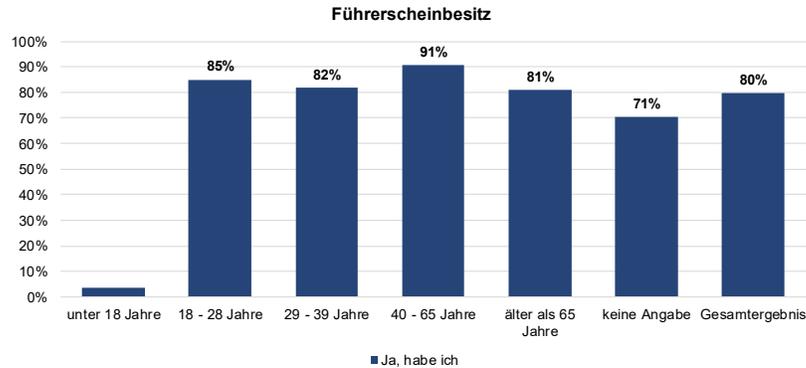


Abbildung 5: Führerscheinbesitz der Befragten

Führerscheinbesitz	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	Gesamtergebnis
Ja, habe ich	3%	85%	82%	91%	81%	71%	80%
Nein, habe ich nicht	93%	12%	14%	9%	19%	14%	16%
keine Angabe	3%	3%	4%	0%	0%	16%	4%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 4: Führerscheinbesitz-Altersklassenverteilung der Befragten

**B-2** Welche Fahrzeuge stehen Ihnen uneingeschränkt (jederzeit) und verkehrstüchtig zur Verfügung?

Pkw  Fahrrad

Motorrad  E-Bike

Motorroller  Sonstiges:

E-Scooter

Ergebnis: Etwas mehr als der Hälfte der Befragten steht zur Fortbewegung ein Pkw uneingeschränkt zur Verfügung, wobei der Anteil bei den über 40-Jährigen deutlich höher ist als bei jüngeren Personen. Relativ hoch in allen Altersklassen ist die Fahrradverfügbarkeit; im Mittel haben rd. 80 % der Befragten Zugriff auf ein Fahrrad. Die E-Bike-Verfügbarkeit ist mit rd. 4 % derzeit allerdings noch sehr gering.

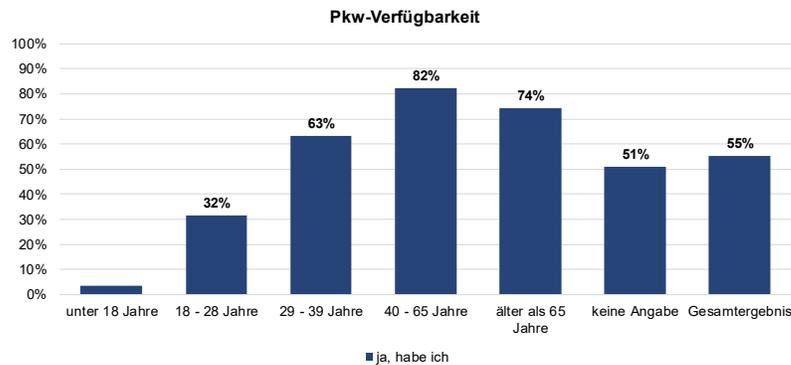


Abbildung 6: Pkw-Verfügbarkeit der Befragten

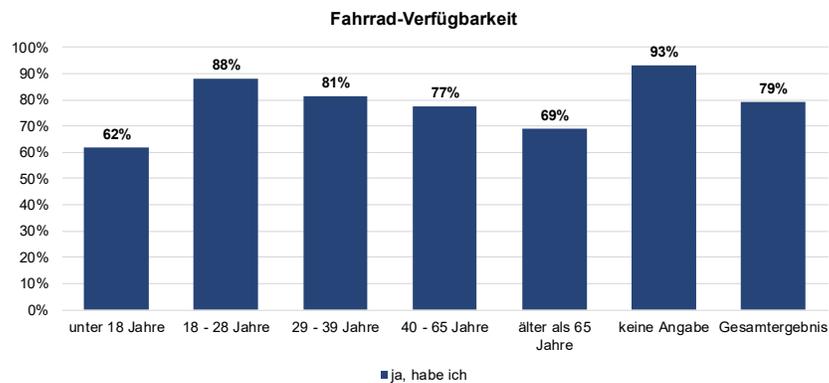


Abbildung 7: Fahrradverfügbarkeit der Befragten

<b>Pkw-Verfügbarkeit</b>	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	Gesamtergebnis
ja, habe ich	3%	32%	63%	82%	74%	51%	55%
nein	90%	7%	8%	4%	14%	0%	9%
(Leer)	7%	62%	29%	14%	12%	49%	36%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

<b>Motorrad-Verfügbarkeit</b>	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	3%	2%	4%	13%	0%	6%	5%
nein	90%	9%	17%	10%	34%	0%	15%
(Leer)	7%	90%	79%	77%	66%	94%	80%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

<b>Motorroller-Verfügbarkeit</b>	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	2%	5%	3%	0%	0%	2%
nein	93%	10%	17%	13%	34%	0%	16%
(Leer)	7%	89%	79%	84%	66%	100%	82%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

<b>E-Scooter-Verfügbarkeit</b>	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	3%	0%	1%	1%	0%	1%	1%
nein	93%	10%	17%	13%	34%	0%	16%
(Leer)	3%	91%	82%	87%	66%	99%	83%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

<b>Fahrrad-Verfügbarkeit</b>	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja, habe ich	62%	88%	81%	77%	69%	93%	79%
nein	0%	1%	6%	1%	12%	3%	3%
keine Angabe	38%	11%	13%	22%	19%	3%	18%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

<b>E-Bike-Verfügbarkeit</b>	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	3%	1%	4%	7%	2%	4%	4%
nein	90%	10%	17%	13%	34%	0%	16%
(Leer)	7%	90%	80%	80%	64%	96%	81%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 5: Fahrzeugverfügbarkeiten der Befragten

### 1.4.3 Teil C – Angaben zum Mobilitätsverhalten

C-1 Welche Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich für folgende Wegezwecke?  
(Je Wegezweck nur ein Verkehrsmittel auswählen.)

	zu Fuß	Fahrrad/ E-Bike	ÖPNV	Pkw	Pkw als Mitfahrer	Sonstiges
Arbeitsplatz	<input type="checkbox"/>					
Einkauf/ Erledigungen	<input type="checkbox"/>					
Schule	<input type="checkbox"/>					
Hochschule	<input type="checkbox"/>					
Freizeit	<input type="checkbox"/>					
Kindereinrichtungen (Bringen/Holen)	<input type="checkbox"/>					
Dienstliche Wege	<input type="checkbox"/>					

Ergebnis: Über zwei Drittel der Befragten machten Angaben zur Verkehrsmittelnutzung für verschiedene Wegezwecke:

- Wege zu Arbeit bzw. zur Hochschule werden überwiegend mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (Fußverkehr, Fahrrad/E-Bike und ÖPNV) zurückgelegt (78 %), vor allem von jüngeren Personen unter 40 Jahre. Den Pkw nutzt nur etwa ein Fünftel der Befragten. Mitfahrgelegenheiten im Pkw spielen praktisch keine Rolle.
- Wege für Einkäufe und Erledigungen werden zwar mehrheitlich mit dem Pkw zurückgelegt (37 %); auch hier spielen Mitnahmeverkehre praktisch keine Rolle. Aber Fahrrad/E-Bike und der Fußverkehr sind fast ebenso wichtig (31 % bzw. 24 %). Auch wenn der ÖPNV hier nur eine geringe Rolle spielt (7 %), wird weit über die Hälfte der Wege im Einkaufs- und Erledigungsverkehr mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt, vor allem von jüngeren Personen unter 40 Jahren. Ältere Personen ab 40 Jahre nutzen mehrheitlich den Pkw.
- Auch bei Wegen im Freizeitverkehr dominieren die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (72 %), wobei Fahrrad bzw. E-Bike die mit Abstand wichtigsten Verkehrsmittel (44 %) ist, während der ÖPNV nur von 15 % der Befragten genutzt wird. Ein Viertel der Befragten nutzt hingegen den Pkw. Auch hier zeigt sich klar die Präferenz des Umweltverbunds bei der jüngeren Bevölkerung unter 40 Jahren, während ältere Personen überwiegend den Pkw nutzen.
- Für Wege zur Kita (Bringen und Abholen von Kindern) nutzt mehr als die Hälfte der Befragten den Pkw als Selbst- oder Mitfahrer (55 %). Rad- und Fußverkehr haben jedoch auch eine große Bedeutung (38 %). Eine altersbezogene Präferenz von Verkehrsmitteln ist nicht erkennbar.

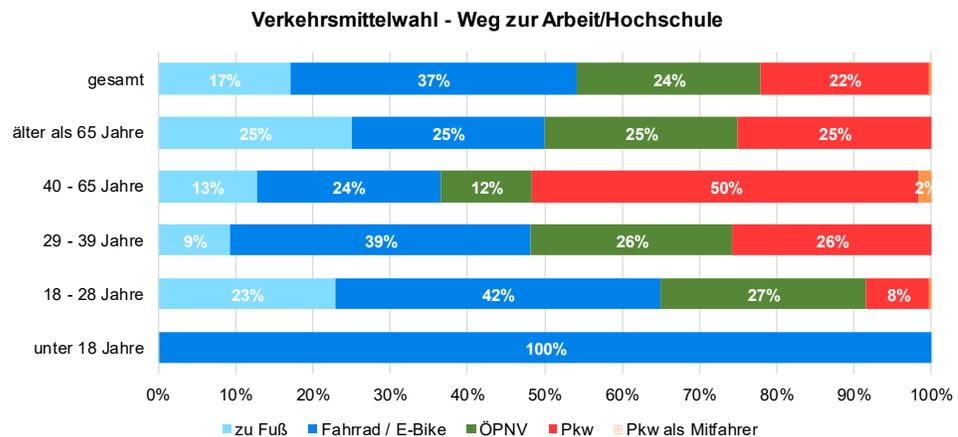


Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl der Befragten – Weg zur Arbeit/Hochschule

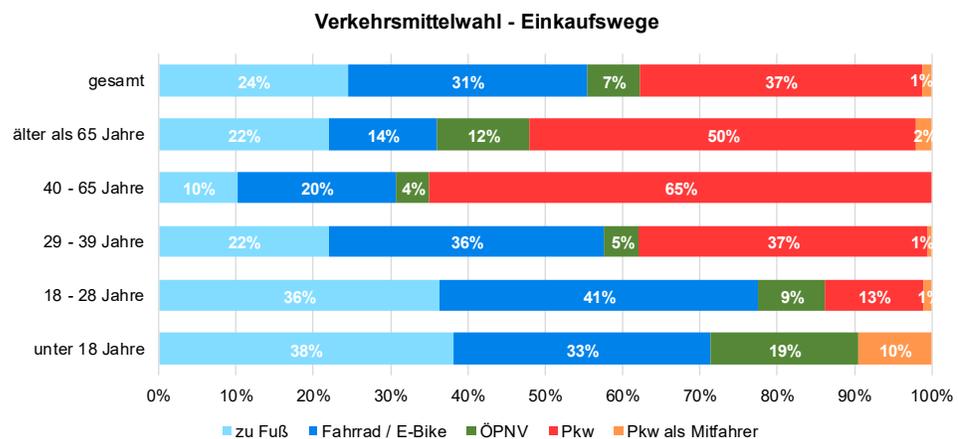


Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl der Befragten – Einkaufswege

Im Winter 2020 erfolgte in ausgewählten Einzelhandelsgeschäften in Eberswalde eine Befragung zu ihrer Mobilität bei Wegezweck „Einkaufen/Erledigungen“. Ein direkter Vergleich der hierbei erhobenen Daten mit den Ergebnissen der Bürgerbefragung ist nicht möglich, da sowohl Umfang als auch Zusammensetzung der Befragungsstichprobe sehr unterschiedlich sind.

Dennoch lassen sich Tendenzen bei den beiden Befragungen – auch im Vergleich mit den Ergebnissen des Forschungsprojekts „Mobilität in Städten – SrV 2018 in Eberswalde“ erkennen. So zeigt sich, dass der Anteil der motorisierten Verkehrsmittel beim Wegezweck Einkaufen/Erledigung bei allen drei Befragungen mit 40 bis 50 % relativ hoch ist. Demgegenüber bewegt sich der ÖPNV in einer Bandbreite von 7 bis 20 % der Einkaufs- und Erledigungswege. Rad- und Fußverkehr zusammengenommen ergibt rund ein Drittel bis die Hälfte der Einkaufs-/Erledigungswege.

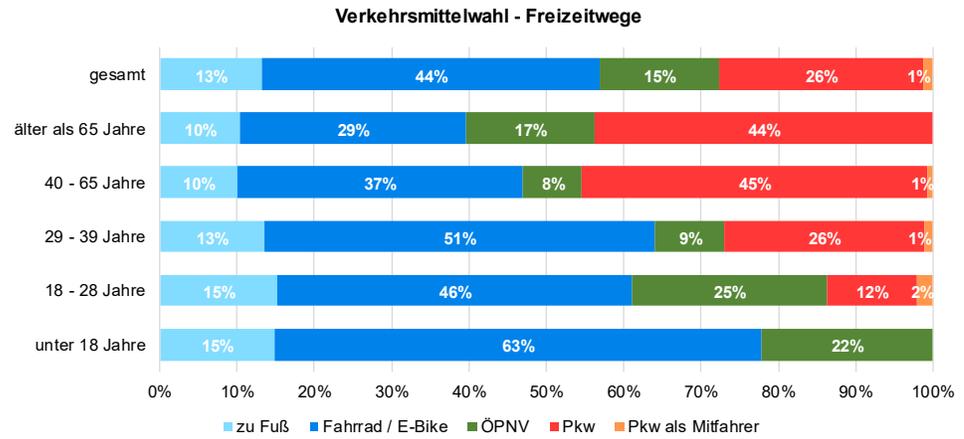


Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl der Befragten – Freizeitwege

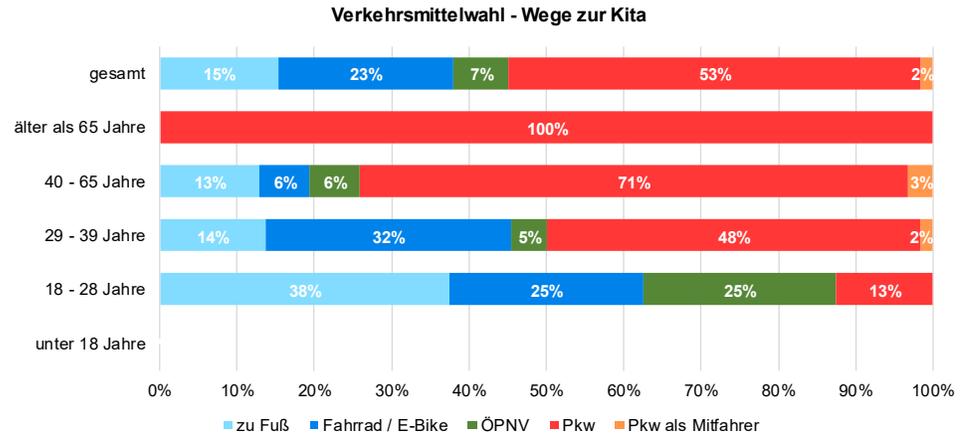


Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl der Befragten – Wege zur Kita

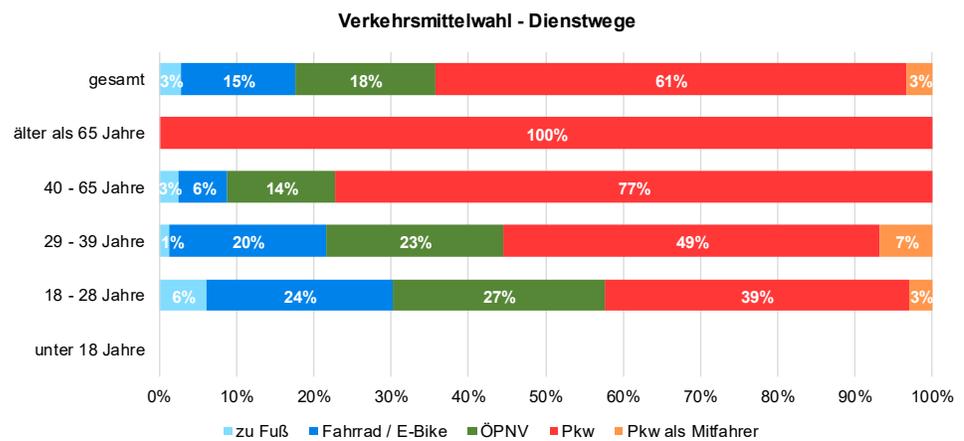


Abbildung 12: Verkehrsmittelwahl der Befragten – Dienstwege

Vorkommen Wege im Alltag	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Wege vom/zum Arbeitsplatz	28	154	181	137	23	65	588
Wege für Einkauf und Erledigung	20	15	27	19	17		98
Wege zur und von der Schule	20	0	0	0	0		20
Wege zur und von der Hochschule	0	7	0	0	0		7
Wege in der Freizeit	26	18	30	17	18		109
Bringen/Abholen zur/von der Kindereinrichtung	0	2	5	2	0		9
dienstliche Wege	0	0	2	0	0		2

VM für Wege zur Arbeit / zur Hochschule	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
zu Fuß	0%	23%	9%	13%	25%	21%	17%
Fahrrad / E-Bike	100%	42%	39%	24%	25%	33%	37%
ÖPNV	0%	27%	26%	12%	25%	25%	24%
Pkw	0%	8%	26%	50%	25%	20%	22%
Pkw als Mitfahrer	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

VM für Einkaufswege	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
zu Fuß	38%	36%	22%	10%	22%	25%	24%
Fahrrad / E-Bike	33%	41%	36%	20%	14%	23%	31%
ÖPNV	19%	9%	5%	4%	12%	5%	7%
Pkw	0%	13%	37%	65%	50%	45%	37%
Pkw als Mitfahrer	10%	1%	1%	0%	2%	3%	1%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

VM für Freizeitwege	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
zu Fuß	15%	15%	13%	10%	10%	15%	13%
Fahrrad / E-Bike	63%	46%	51%	37%	29%	32%	44%
ÖPNV	22%	25%	9%	8%	17%	17%	15%
Pkw	0%	12%	26%	45%	44%	34%	26%
Pkw als Mitfahrer	0%	2%	1%	1%	0%	2%	1%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

VM für Wege zur Kita	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
zu Fuß	0%	38%	14%	13%	0%	17%	15%
Fahrrad / E-Bike	0%	25%	32%	6%	0%	17%	23%
ÖPNV	0%	25%	5%	6%	0%	11%	7%
Pkw	0%	13%	48%	71%	100%	56%	53%
Pkw als Mitfahrer	0%	0%	2%	3%	0%	0%	2%
Gesamtergebnis	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

VM für dienstliche Wege	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
zu Fuß	0%	6%	1%	3%	0%	5%	3%
Fahrrad / E-Bike	0%	24%	20%	6%	0%	14%	15%
ÖPNV	0%	27%	23%	14%	0%	5%	18%
Pkw	0%	39%	49%	77%	100%	73%	61%
Pkw als Mitfahrer	0%	3%	7%	0%	0%	5%	3%
Gesamtergebnis	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 6: Verkehrsmittelwahl der Befragten nach Wegezweck

### 1.4.4 Teil D – Bewertung der Mobilitätssituation in Eberswalde

**D-1** Wenn Sie einen Pkw nutzen: Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Pkw (Fahrer oder Mitfahrer) im Straßenverkehr in Eberswalde ein?

gering – passend – hoch – zu hoch

Verkehrsbelastungen der Hauptstraßen

sehr gut – gut – schlecht – sehr schlecht

Situation an Knotenpunkten

Verkehrsführung (Orientierung)

Parkplatzverfügbarkeit (Innenstadt)

Parkplatzverfügbarkeit (Wohnort)  
*(nur wenn Wohnort in Eberswalde)*

zu niedrig – angemessen – zu hoch

Parkgebühren

**D-1.1** Wenn die Bewertung bei folgenden Aspekten „schlecht“ oder „sehr schlecht“ oder „zu hoch“ war. Was sollte verbessert werden?

Verkehrsbelastungen der Hauptstraßen

mehr Straßen  Sonstiges

weniger Schwerlastverkehr

weniger Durchgangsverkehr

Verkehrsführung

bessere Beschilderung (Wegweisung)  Sonstiges

elektronisches Verkehrsleitsystem

Parkplatzverfügbarkeit

mehr Parkplätze im Straßenraum  Sonstiges

mehr Parkhäuser (Innenstadt)

Parkgebühren

niedrigere Parkgebühren  Sonstiges

keine Parkgebühren

Ergebnis: Die Verkehrssituation im Straßenverkehr wird von vielen Befragten in einigen Punkten als verbesserungswürdig bewertet:

- Etwa die Hälfte der Befragten empfinden die Verkehrsbelastung als hoch bzw. zu hoch (48%). Jeweils mehr als ein Viertel der Befragten sprach sich dafür aus, den Durchgangsverkehr und den Schwerlastverkehr auf Hauptstraßen zu reduzieren (→ Forderung nach Bau einer Umgehungsstraße).
- Die Situation an Knotenpunkten und die Parkplatzverfügbarkeit in der Innenstadt bewertet jeweils mehr als ein Drittel der Befragten als schlecht oder sehr schlecht (38 % bzw. 40 %).
- Ein Fünftel der Befragten spricht sich für mehr Parkhäuser in der Innenstadt aus.

Andere Aspekte der Verkehrssituation im Straßenverkehr werden hingegen mehrheitlich positiv bewertet:

- Die Verkehrsführung (Orientierung) in Eberswalde finden 44 % der Befragten gut oder sogar sehr gut. Dennoch werden Verbesserungsmöglichkeiten bei der Beschilderung (Wegweisung) gesehen.
- Die Parkplatzverfügbarkeit am Wohnort bewertet etwa die Hälfte der Befragten als gut oder sogar sehr gut (49 %).
- Auch die jetzige Parkraumbewirtschaftungspolitik trifft offenbar auf eine breite Akzeptanz, denn die Parkgebühren werden mehrheitlich (50 %) als angemessen oder sogar als zu niedrig eingeschätzt. Lediglich 8 % der Befragten sprechen sich für die vollständige Abschaffung von Parkgebühren aus.

Als weitere Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation wurden genannt:

- Anpassung der Lichtsignalanlagen („Grüne Welle“)

- Reduzierung von Lichtsignalanlagen und Ersatz durch Kreisverkehre
- Erneuerung von Fahrbahnmarkierung zur Verbesserung der Eindeutigkeit
- mehr P+R-Plätze

**Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Pkw  
(als Fahrer oder Mitfahrer) im Straßenverkehr in Eberswalde ein?**

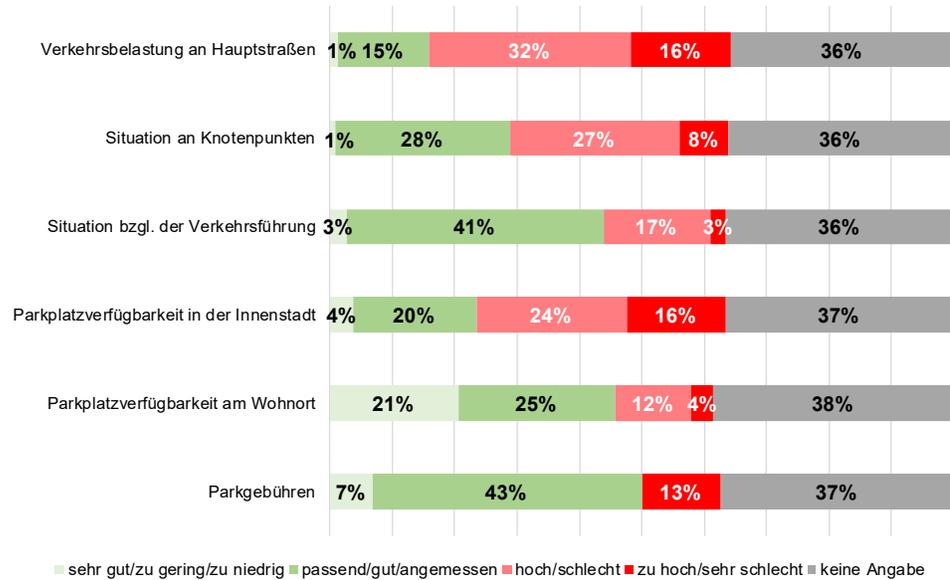


Abbildung 13: Einschätzung der Befragten bzgl. der Situation im Kfz-Straßenverkehr

**Was sollte bzgl. der Verkehrssituation im Kfz-Verkehr in Eberswalde verbessert werden?**

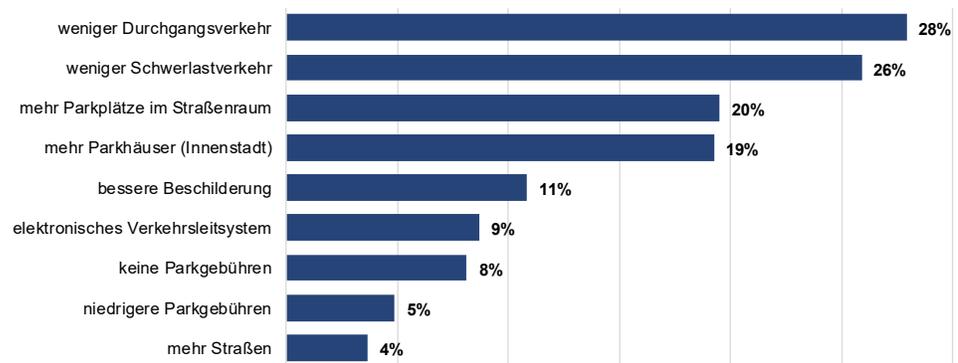


Abbildung 14: Bewertung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation im Kfz-Straßenverkehr

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer) im Straßenverkehr in Eberswalde ein? > Verkehrsbelastung an Hauptstraßen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
gering	0%	1%	2%	2%	0%	2%	1%
passend	0%	14%	16%	19%	10%	15%	15%
hoch	7%	28%	38%	44%	34%	19%	32%
zu hoch	0%	12%	19%	21%	31%	10%	16%
ich nutze in Eberswalde im Alltag keinen Pkw => f	90%	44%	22%	15%	24%	10%	27%
(Leer)	3%	3%	4%	0%	0%	45%	8%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer) im Straßenverkehr in Eberswalde ein? > Situation an Knotenpunkten	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	1%	0%	3%	0%	2%	1%
gut	3%	28%	34%	36%	28%	16%	28%
schlecht	0%	23%	30%	36%	43%	17%	27%
sehr schlecht	3%	5%	11%	11%	5%	5%	8%
(Leer)	93%	46%	25%	15%	24%	61%	36%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer) im Straßenverkehr in Eberswalde ein? > Situation bzgl. der Verkehrsführung	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	4%	3%	4%	0%	1%	3%
gut	3%	38%	52%	48%	47%	25%	41%
schlecht	3%	11%	18%	29%	22%	10%	17%
sehr schlecht	0%	1%	2%	5%	7%	2%	3%
keine Angabe/Interviewabbruch	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
(Leer)	93%	46%	25%	15%	24%	62%	36%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer) im Straßenverkehr in Eberswalde ein? > Parkplatzverfügbarkeit in der Innenstadt	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	4%	6%	5%	0%	1%	4%
gut	0%	18%	28%	26%	7%	11%	20%
schlecht	3%	20%	30%	26%	38%	16%	24%
sehr schlecht	3%	12%	11%	27%	31%	10%	16%
(Leer)	93%	47%	25%	15%	24%	63%	37%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer) im Straßenverkehr in Eberswalde ein? > Parkplatzverfügbarkeit am Wohnort	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	19%	23%	30%	26%	10%	21%
gut	3%	21%	32%	32%	26%	16%	25%
schlecht	0%	12%	13%	15%	19%	7%	12%
sehr schlecht	0%	2%	4%	7%	3%	2%	4%
keine Angabe/Interviewabbruch	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%
(Leer)	97%	47%	27%	16%	26%	66%	38%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer) im Straßenverkehr in Eberswalde ein? > Parkgebühren	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
zu niedrig	0%	6%	11%	10%	3%	0%	7%
angemessen	7%	36%	52%	56%	57%	25%	43%
zu hoch	0%	13%	12%	19%	16%	9%	13%
keine Angabe	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
(Leer)	93%	47%	26%	15%	24%	66%	37%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 7: Übersicht zur Einschätzung der Befragten bzgl. der Situation im Kfz-Straßenverkehr in Eberswalde

Was sollte bzgl. der Verkehrsbelastung der Hauptstraßen verbessert werden -> mehr Straßen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	3%	1%	7%	6%	3%	0%	4%
nein	3%	4%	12%	12%	21%	6%	9%
(Leer)	93%	95%	81%	82%	76%	94%	87%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der Verkehrsbelastung der Hauptstraßen verbessert werden ->weniger Durchgangsverkehr	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	3%	28%	31%	28%	50%	17%	28%
nein	3%	1%	6%	5%	3%	0%	3%
(Leer)	93%	71%	64%	68%	47%	83%	69%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der Verkehrsbelastung der Hauptstraßen verbessert werden ->weniger Schwerlastverkehr	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	7%	21%	27%	36%	47%	13%	26%
nein	0%	0%	4%	2%	5%	0%	2%
(Leer)	93%	80%	69%	62%	48%	87%	72%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der Verkehrsführung (Orientierung) verbessert werden? -> bessere Beschilderung	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	9%	13%	15%	14%	6%	11%
nein	0%	0%	1%	1%	2%	0%	0%
(Leer)	100%	91%	86%	85%	84%	94%	89%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der Verkehrsführung (Orientierung) verbessert werden? -> elektronisches Verkehrsleitsystem	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	3%	5%	9%	12%	17%	7%	9%
(Leer)	97%	95%	91%	88%	83%	93%	91%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der Parkplatzverfügbarkeit (Innenstadt) verbessert werden -> mehr Parkplätze im Straßenraum	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	3%	19%	20%	26%	29%	10%	20%
nein	0%	1%	3%	5%	17%	0%	3%
keine Angabe	97%	81%	77%	70%	53%	90%	77%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der Parkplatzverfügbarkeit (Innenstadt) verbessert werden -> mehr Parkhäuser (Innenstadt)	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	7%	10%	18%	32%	40%	14%	19%
nein	0%	0%	2%	1%	0%	0%	1%
keine Angabe	93%	90%	81%	68%	60%	86%	80%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Verbesserung Parkgebühren > niedrigere Parkgebühren	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	5%	4%	8%	5%	3%	5%
nein	0%	0%	0%	1%	3%	0%	0%
(Leer)	100%	95%	96%	91%	91%	97%	95%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Verbesserung Parkgebühren > keine Parkgebühren	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	8%	8%	13%	10%	5%	8%
nein	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
(Leer)	100%	93%	92%	87%	90%	95%	92%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 8: Einschätzung der Befragten bzgl. möglicher Verbesserungen der Kfz-Verkehrssituation in Eberswalde

D-2 Können Sie sich vorstellen, Ihr Auto öfter stehen zu lassen und ein anderes Verkehrsmittel zu benutzen?

ja  nein

D-2.1 Falls ja: Was müsste dafür passieren?

- besseres ÖPNV-Angebot
- Verfügbarkeit Job-Ticket für den ÖPNV
- bessere Radwege / mehr Verkehrssicherheit beim Radfahren
- bessere Fußwege / mehr Verkehrssicherheit beim Zulußgehen
- Sonstiges

D-2.2 Falls nein: Weshalb?

Ergebnis: Etwa die Hälfte der Befragten wäre bereit, das Auto häufiger auch mal stehen zu lassen und stattdessen ein anderes Verkehrsmittel zu nutzen, insbesondere Personen im Alter von 30 bis 39 Jahren. Voraussetzungen wären jedoch ein besseres ÖPNV-Angebot (u. a. eine bessere ÖPNV-Anbindung des Technologie- und Gewerbeparks Eberswalde, kürzere Bahn-Fahrzeiten nach Berlin und niedrigere ÖPNV-Fahrpreise) sowie bessere Radwege und mehr Verkehrssicherheit beim Radfahren.

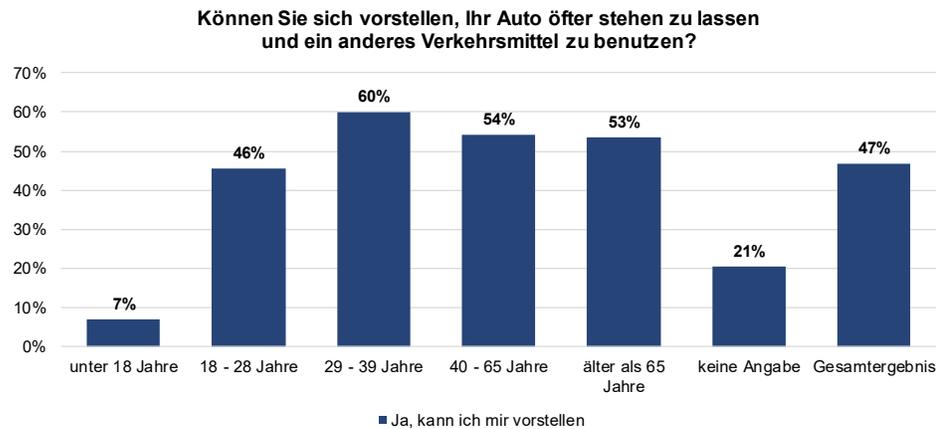


Abbildung 15: Bereitschaft der Befragten zur Änderung der Verkehrsmittelwahl vom Pkw zu einem anderen Verkehrsmittel

**Was müsste passieren, damit Sie Ihr Auto öfter stehen lassen und ein anderes Verkehrsmittel benutzen?**

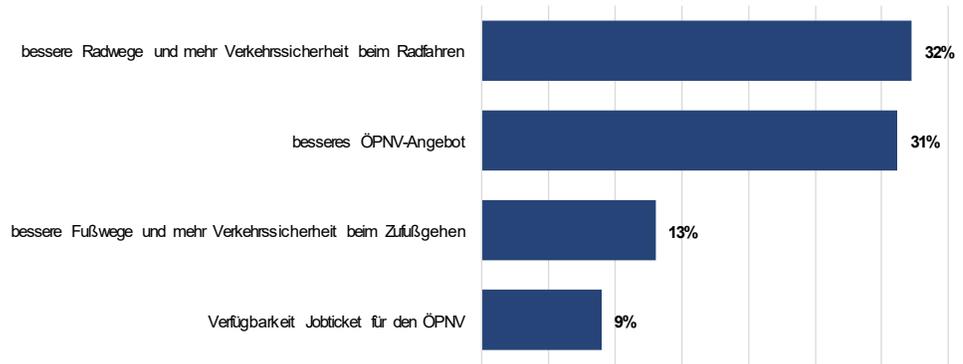


Abbildung 16: Genannte Voraussetzungen für eine mögliche Änderung der Verkehrsmittelwahl vom Pkw zu einem anderen Verkehrsmittel

Können Sie sich vorstellen, Ihr Auto öfter stehen zu lassen und ein anderes Verkehrsmittel zu benutzen?	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	Gesamtergebnis
Ja, kann ich mir vorstellen	7%	46%	60%	54%	53%	21%	47%
Nein, kann ich mir nicht vorstellen	0%	8%	14%	31%	22%	11%	16%
nicht beantwortet	93%	47%	26%	15%	24%	69%	38%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 9: Bereitschaft der Befragten zur Änderung der Verkehrsmittelwahl vom Auto zu einem anderen Verkehrsmittel nach Altersklassen

Was müsste passieren, damit Sie Ihr Auto öfter stehen lassen und ein anderes Verkehrsmittel benutzen? > Besseres ÖPNV-Angebot	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	7%	31%	39%	38%	34%	11%	31%
nein	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%
(Leer)	93%	70%	61%	62%	64%	89%	69%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was müsste passieren, damit Sie Ihr Auto öfter stehen lassen und ein anderes Verkehrsmittel benutzen? > Verfügbarkeit Jobticket für den ÖPNV	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	4%	18%	11%	0%	7%	9%
nein	3%	2%	7%	6%	16%	0%	5%
(Leer)	97%	95%	75%	83%	84%	93%	86%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was müsste passieren, damit Sie Ihr Auto öfter stehen lassen und ein anderes Verkehrsmittel benutzen? > bessere Radwege und mehr Verkehrssicherheit beim Radfahren	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	7%	36%	44%	36%	22%	10%	32%
nein	0%	1%	2%	4%	12%	0%	2%
(Leer)	93%	64%	54%	60%	66%	90%	65%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was müsste passieren, damit Sie Ihr Auto öfter stehen lassen und ein anderes Verkehrsmittel benutzen? > bessere Fußwege und mehr Verkehrssicherheit beim Zulußgehen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	15%	17%	14%	16%	2%	13%
nein	3%	2%	6%	6%	14%	0%	4%
(Leer)	97%	84%	78%	80%	71%	98%	83%
Gesamtergebnis	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tabelle 10: Bewertung von Verbesserungswünsche für eine mögliche Änderung der Verkehrsmittelwahl vom Pkw zu einem anderen Verkehrsmittel nach Altersklassen

**D-3** Wenn Sie den ÖPNV nutzen: Wie schätzen Sie die Situation bei der **Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel** in Eberswalde ein?  
*(Die Fragen beziehen sich auf das Angebot an Werktagen an Schultagen.)*

	sehr gut	gut	schlecht	sehr schlecht
Erreichbarkeit der nächsten Haltestelle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Ihrer wichtigsten Ziele	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zeitraum der ÖPNV-Bedienung an Werktagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zeitraum der ÖPNV-Bedienung am Wochenende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anzahl der Fahrten an Werktagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anzahl der Fahrten am Wochenende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schnelligkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pünktlichkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anschlussverbindungen Bus ↔ Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anschlussverbindungen Bus ↔ Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tarifangebot und Fahrpreise	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nutzbarkeit und Zugänglichkeit <i>(Hinweis: Hier geht es um Barrieren, die eine Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erschweren.)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**D-3.1** Wenn „Nutzbarkeit und Zugänglichkeit“ als „schlecht“ oder „sehr schlecht“ bewertet wurde: Was sollte verbessert werden?

<input type="checkbox"/> Zugang zu Informationen	<input type="checkbox"/> Fahrscheinkauf
<input type="checkbox"/> mehr Informationen	<input type="checkbox"/> Sonstiges:
<input type="checkbox"/> aktuellere Informationen	
<input type="checkbox"/> Erreichbarkeit bzw. Zugang der Haltestellen	

Ergebnis: Dem ÖPNV in Eberswalde stellt die Mehrheit der Befragten ein überwiegend gutes Zeugnis aus:

- Zweidrittel der Befragten sind mit der Erreichbarkeit der nächsten Haltestelle zufrieden und rd. 60 % der Befragten erreichen ihre wichtigsten Ziele mit dem ÖPNV gut bis sehr gut.
- Auch bewertet jeweils eine Mehrheit der Befragten (51 bis 58 %) den Zeitraum der ÖPNV-Bedienung (Verkehrstage und Betriebszeiten), das ÖPNV-Fahrtenangebot an Werktagen, die Schnelligkeit des ÖPNV, die Anschlussverbindungen (Bus/Bus, Bus/Bahn) und die ÖPNV-Tarifen bzw. Fahrpreise als gut bis sehr gut.
- Demgegenüber sehen zwischen einem Fünftel und einem knappen Drittel der Befragten (20 bis 29 %) einen Verbesserungsbedarf im ÖPNV, vor allem beim Bedienungszeitraum und Fahrtenangebot an Werktagen, bei den Anschlussverbindungen (Bus/Bus und vor allem Bus/Bahn) sowie bei den ÖPNV-Tarifen.

- Kritik gibt es vor allem am Wochenendangebot ÖPNV: Jeweils rund die Hälfte der Befragten bewertet die ÖPNV-Bedienungszeiten und das Fahrtenangebot am Wochenende als schlecht bis sehr schlecht. Verbesserungsvorschläge umfassen eine Angebotsausweitung in den Abend- und Nachtstunden sowie der Aufbau eines Rufbus-Angebots.
- Maßnahmen, um die Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des ÖPNV zu verbessern (z. B. verbesserter Informationszugang, mehr und aktuellere Informationen oder Vereinfachung des Fahrscheinkaufs), erachtet nur eine kleine Minderheit der Befragten als wichtig (2 – 7 %).

**Wenn Sie den ÖPNV nutzen: Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein?**

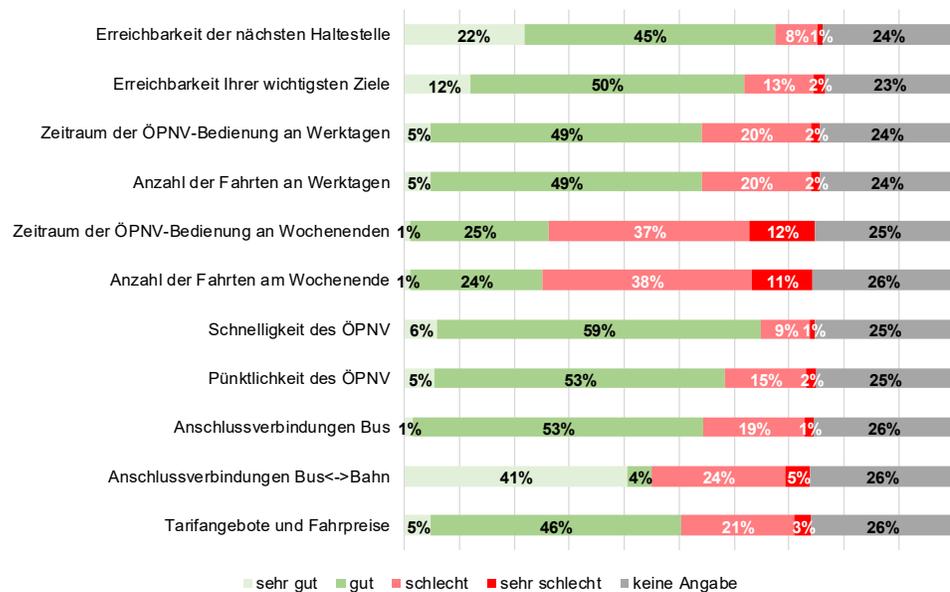


Abbildung 17: Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel durch die Befragten

**Wenn „Nutzbarkeit und Zugänglichkeit“ im ÖPNV als „schlecht“ oder „sehr schlecht“ bewertet wurde: Was sollte verbessert werden**

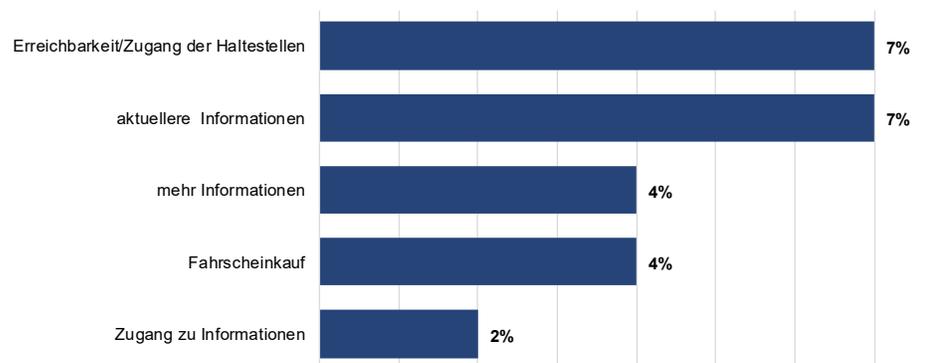


Abbildung 18: Bewertung von Verbesserungsmöglichkeiten hinsichtlich der „Nutzbarkeit und Zugänglichkeit“ im ÖPNV

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > Erreichbarkeit der nächsten Haltestelle	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	17%	31%	21%	19%	29%	7%	22%
gut	69%	47%	48%	52%	48%	19%	45%
schlecht	3%	9%	10%	8%	10%	3%	8%
sehr schlecht	0%	1%	2%	1%	0%	0%	1%
Ich nutze in Eberswalde im Alltag keinen ÖPNV (Leer)	7%	10%	15%	20%	12%	3%	12%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > Erreichbarkeit Ihrer wichtigsten Ziele	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	17%	17%	12%	8%	7%	9%	12%
gut	72%	57%	53%	55%	55%	13%	50%
schlecht	0%	13%	13%	16%	22%	5%	13%
sehr schlecht	0%	1%	4%	2%	3%	1%	2%
(Leer)	10%	13%	18%	19%	12%	73%	23%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > Zeitraum der ÖPNV-Bedienung an Werktagen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	8%	3%	6%	10%	0%	5%
gut	79%	55%	51%	53%	60%	15%	49%
schlecht	10%	24%	25%	19%	16%	10%	20%
sehr schlecht	0%	2%	4%	1%	0%	0%	2%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	0%	0%	0%	1%	2%	1%	1%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > Anzahl der Fahrten an Werktagen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	7%	4%	3%	7%	0%	4%
gut	76%	56%	53%	57%	60%	18%	51%
schlecht	14%	23%	22%	17%	14%	7%	18%
sehr schlecht	0%	2%	3%	3%	0%	0%	2%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	0%	0%	0%	1%	7%	1%	1%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > Zeitraum der ÖPNV-Bedienung an Wochenenden	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	3%	2%	1%	1%	2%	0%	1%
gut	48%	27%	23%	27%	40%	9%	25%
schlecht	38%	41%	42%	40%	40%	12%	37%
sehr schlecht	0%	19%	16%	9%	5%	3%	12%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	0%	0%	0%	4%	2%	1%	1%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > Anzahl der Fahrten am Wochenende	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	1%	1%	1%	3%	0%	1%
gut	41%	30%	21%	26%	28%	12%	24%
schlecht	45%	42%	45%	40%	48%	7%	38%
sehr schlecht	3%	15%	16%	9%	5%	4%	11%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	0%	0%	0%	5%	3%	1%	1%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 11: Bewertung des ÖPNV-Angebots nach Altersklassen (Teil 1)

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > <b>Schnelligkeit des ÖPNV</b>	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	13%	5%	4%	3%	0%	6%
gut	79%	66%	67%	60%	72%	18%	59%
schlecht	10%	8%	10%	13%	9%	4%	9%
sehr schlecht	0%	1%	1%	3%	0%	0%	1%
keine Angabe/Interviewabbruch	0%	0%	0%	1%	3%	1%	1%
(Leer)	10%	13%	18%	20%	12%	77%	25%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > <b>Pünktlichkeit des ÖPNV</b>	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	13%	4%	3%	3%	0%	5%
gut	69%	55%	62%	54%	71%	17%	53%
schlecht	21%	17%	14%	21%	9%	5%	15%
sehr schlecht	0%	3%	3%	2%	2%	0%	2%
keine Angabe/Interviewabbruch	0%	0%	0%	1%	3%	1%	1%
(Leer)	10%	13%	18%	20%	12%	77%	25%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > <b>Anschlussverbindungen Bus</b>	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	3%	3%	1%	1%	2%	0%	1%
gut	83%	65%	59%	49%	57%	13%	53%
schlecht	3%	17%	21%	26%	28%	5%	19%
sehr schlecht	0%	3%	1%	2%	0%	1%	1%
keine Angabe/Interviewabbruch	0%	0%	0%	2%	2%	1%	1%
(Leer)	10%	13%	18%	20%	12%	80%	25%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > <b>Anschlussverbindungen Bus&lt;-&gt;Bahn</b>	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	69%	49%	41%	42%	53%	7%	41%
gut	7%	9%	5%	2%	3%	0%	4%
schlecht	14%	24%	28%	31%	28%	10%	24%
sehr schlecht	0%	7%	8%	4%	0%	0%	5%
keine Angabe/Interviewabbruch	0%	0%	1%	1%	3%	0%	1%
(Leer)	10%	13%	19%	20%	12%	83%	25%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > <b>Tarifangebote und Fahrpreise</b>	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	3%	11%	5%	1%	3%	0%	5%
gut	86%	56%	47%	48%	45%	8%	46%
schlecht	0%	19%	24%	27%	36%	6%	21%
sehr schlecht	0%	3%	5%	5%	2%	0%	3%
keine Angabe/Interviewabbruch	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%
(Leer)	10%	13%	19%	20%	12%	86%	26%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 12: Bewertung des ÖPNV-Angebots nach Altersklassen (Teil 2)

Was sollte bzgl. Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des ÖPNV verbessert werden? > Zugang zu Informationen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	3%	5%	2%	2%	0%	2%
nein	100%	98%	95%	98%	98%	100%	98%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des ÖPNV verbessert werden? > mehr Informationen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	4%	5%	3%	7%	0%	4%
nein	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%
(Leer)	100%	96%	95%	97%	91%	100%	96%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des ÖPNV verbessert werden? > aktuellere Informationen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	7%	8%	8%	9%	3%	7%
nein	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%
(Leer)	100%	94%	92%	92%	90%	97%	93%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des ÖPNV verbessert werden? > Erreichbarkeit/Zugang der Haltestellen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	9%	9%	6%	9%	1%	7%
nein	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%
(Leer)	100%	91%	91%	94%	90%	99%	93%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des ÖPNV verbessert werden? > Fahrscheinkauf	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	2%	6%	4%	9%	0%	4%
(Leer)	100%	98%	94%	96%	91%	100%	96%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 13: Bewertung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des ÖPNV nach Altersklassen

D-4 Wenn Sie das Fahrrad nutzen: Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Fahrrades in Eberswalde ein?

	sehr gut	gut	schlecht	sehr schlecht
Verfügbarkeit von Radwegen/Radfahrstreifen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
baulicher Zustand der Radwege/Radfahrstreifen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Durchgängigkeit des Radwegenetzes <i>(z. B. Unterbrechungen der Radwege)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Abstellmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
gefühlte Verkehrssicherheit beim Radfahren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

D-4.1 Wenn die Bewertung bei folgenden Aspekten „schlecht“ oder „sehr schlecht“ war: Was sollte verbessert werden?

Verfügbarkeit von Radwegen/Radfahrstreifen

- mehr Radwege/Radfahrstreifen an Hauptstraßen
- mehr Radwege/Radfahrstreifen abseits von Hauptstraßen
- Sonstiges:

Baulicher Zustand der Radwege/ Radfahrstreifen

- besserer Belag  weniger Barrieren
- Sonstiges:

Abstellmöglichkeiten

- mehr Fahrradbügel  Lademöglichkeiten für E-Bikes
- Sonstiges:

Gefühlte Verkehrssicherheit beim Radfahren

- mehr von der Fahrbahn baulich getrennte Radwege
- radfahrerfreundlichere Verkehrsampelschaltung
- mehr Kontrollen gegen Falschparker
- Sonstiges:

Ergebnis: Deutlich kritischer als im ÖPNV wird die Situation im Radverkehr gesehen:

- Jeweils etwas mehr als ein Drittel der Befragten (34 bis 40 %) bewertet die Verfügbarkeit von Radwegen/Radfahrstreifen, deren baulichen Zustand und die gefühlte Sicherheit beim Radfahren als schlecht bis sehr schlecht. Demgegenüber bewertet jeweils etwa ein gutes Viertel bis ein Drittel der Befragten (28 bis 34 %) diese Aspekte beim Radverkehr als gut bis sehr gut.
- Noch schlechter fällt die Bewertung der Durchgängigkeit von Radwegen bzw. Radfahrstreifen aus, die von fast der Hälfte der Befragten (42 %) als schlecht bis sehr schlecht und nur von einem Viertel (27 %) als gut bzw. sehr gut bewertet wird.

- Lediglich die Verfügbarkeit von Fahrradabstellmöglichkeiten bewertet eine klare Mehrheit als gut bis sehr gut (40 %), wobei immerhin noch mehr als ein Viertel der Befragten (28 %) auch hier Handlungsbedarf sieht; vorgeschlagen werden u. a. mehr wettergeschützte Abstellanlagen bzw. ein Fahrradparkhaus.
- Zur Verbesserung der Situation im Radverkehr wünschen sich jeweils zwischen einem Viertel und einem Drittel der Befragten mehr Radwegen bzw. Radfahrstreifen an Hauptstraßen (23 %), mehr Radwegen/Radfahrstreifen abseits von Hauptstraßen (33 %), baulich getrennte Radwege (34 %), einen besseren Belag für Radwege bzw. Radfahrstreifen (27 %), weniger Barrieren im Zuge von Radverbindungen (24 %) sowie mehr Fahrradbügel (27%), und zwar auch in Wohngebieten.
- Ebenfalls genannt wurde eine bessere Pflege der Radwege (Laubbeseitigung im Herbst, Winterdienst, regelmäßige Erneuerung von Fahrbahnmarkierungen) sowie – zur Verbesserung der Verkehrssicherheit – eigene Radverkehrsampeln, eine intelligentere Radverkehrsführung an Bushaltestellen, mehr Informations- und Aufklärungskampagnen sowie Verkehrskontrollen.

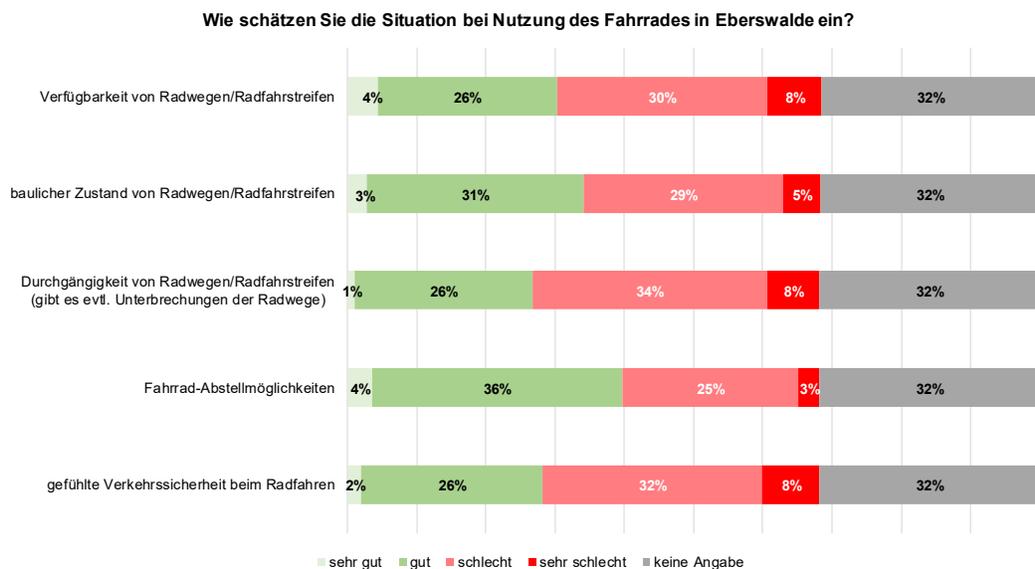


Abbildung 19: Einschätzung der Befragten zur Radverkehrssituation in Eberswalde

### Was sollte bzgl. der Radverkehrssituation in Eberswalde verbessert werden?

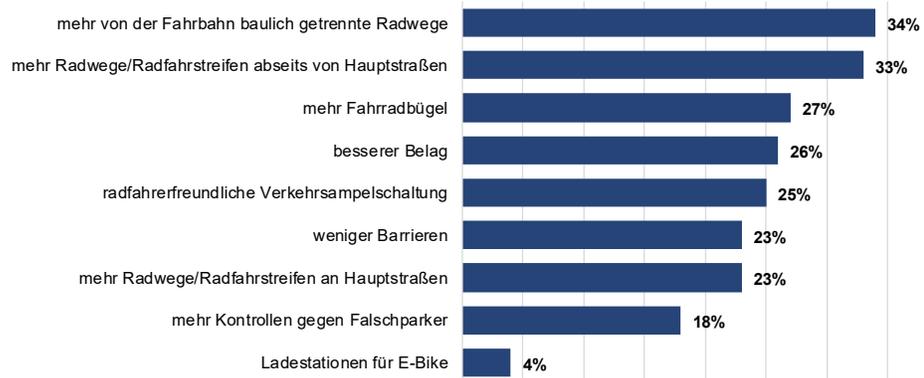


Abbildung 20: Bewertung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Radverkehrssituation

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Fahrrades in Eberswalde ein? > Verfügbarkeit von Radwegen/Radfahrstreifen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	4%	8%	4%	3%	1%	4%
gut	62%	26%	26%	34%	26%	3%	26%
schlecht	3%	43%	36%	30%	31%	2%	30%
sehr schlecht	3%	9%	12%	9%	3%	1%	8%
ich nutze in Eberswalde im Alltag kein Fahrrad => Fragebogen (Leer)	28%	16%	14%	23%	36%	2%	17%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Fahrrades in Eberswalde ein? > baulicher Zustand von Radwegen/Radfahrstreifen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	2%	5%	3%	2%	1%	3%
gut	62%	38%	37%	32%	24%	3%	31%
schlecht	7%	36%	31%	37%	34%	1%	29%
sehr schlecht	0%	7%	8%	6%	2%	1%	5%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	31%	0%	0%	0%	2%	0%	0%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Fahrrades in Eberswalde ein? > Durchgängigkeit von Radwegen/Radfahrstreifen (gibt es evtl. Unterbrechungen der Radwege)	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	1%	2%	1%	0%	1%	1%
gut	66%	28%	28%	28%	24%	3%	26%
schlecht	3%	44%	42%	37%	36%	1%	34%
sehr schlecht	0%	10%	10%	11%	2%	1%	8%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	31%	19%	18%	23%	36%	94%	32%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Fahrrades in Eberswalde ein? > Fahrrad Abstellmöglichkeiten	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	7%	5%	6%	2%	0%	1%	4%
gut	52%	48%	43%	34%	29%	4%	36%
schlecht	10%	27%	31%	35%	29%	0%	25%
sehr schlecht	0%	3%	2%	7%	3%	0%	3%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	31%	19%	18%	23%	36%	95%	32%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Fahrrades in Eberswalde ein? > gefühlte Verkehrssicherheit beim Radfahren	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	2%	3%	3%	0%	1%	2%
gut	52%	36%	26%	29%	17%	1%	26%
schlecht	14%	34%	41%	34%	43%	3%	32%
sehr schlecht	3%	10%	11%	11%	3%	0%	8%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	31%	19%	18%	23%	36%	95%	32%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 14: Einschätzung der Befragten zur Radverkehrssituation in Eberswalde nach Altersklassen

Was sollte bzgl. Verfügbarkeit von Radwegen und Radfahrstreifen verbessert werden? > mehr Radwege/Radfahrstreifen an Hauptstraßen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	36%	30%	22%	9%	2%	23%
nein	7%	3%	6%	1%	10%	0%	4%
(Leer)	93%	62%	64%	77%	81%	98%	73%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. Verfügbarkeit von Radwegen und Radfahrstreifen verbessert werden? > mehr Radwege/Radfahrstreifen abseits von Hauptstraßen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	7%	46%	44%	30%	31%	1%	33%
nein	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
(Leer)	93%	54%	56%	70%	69%	99%	67%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. baulicher Zustand von Radwegen/Radfahrstreifen verbessert werden? > besserer Belag	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	7%	38%	30%	28%	22%	1%	26%
nein	0%	1%	1%	1%	2%	0%	1%
(Leer)	93%	62%	69%	71%	76%	99%	73%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. baulicher Zustand von Radwegen/Radfahrstreifen verbessert werden? > weniger Barrieren	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	3%	28%	29%	28%	22%	0%	23%
nein	3%	1%	0%	1%	2%	0%	1%
(Leer)	93%	72%	71%	72%	76%	100%	77%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. Abstellmöglichkeiten verbessert werden? > mehr Fahrradbügel	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	10%	29%	32%	39%	29%	0%	27%
(Leer)	90%	72%	68%	61%	71%	100%	73%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. Abstellmöglichkeiten verbessert werden? > Ladestationen für E-Bikes	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	3%	5%	10%	2%	0%	4%
nein	10%	1%	2%	3%	3%	0%	2%
(Leer)	90%	96%	93%	87%	95%	100%	94%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. gefühlter Verkehrssicherheit beim Radfahren verbessert werden? > mehr von der Fahrbahn baulich getrennte Radwege	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	7%	38%	44%	39%	40%	2%	34%
nein	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
(Leer)	83%	63%	56%	61%	60%	98%	66%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. gefühlter Verkehrssicherheit beim Radfahren verbessert werden? > radfahrerfreundliche Verkehrsampelschaltung	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	10%	30%	35%	24%	21%	1%	25%
nein	7%	2%	3%	2%	7%	0%	2%
(Leer)	83%	69%	62%	74%	72%	99%	73%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. gefühlter Verkehrssicherheit beim Radfahren verbessert werden? > mehr Kontrollen gegen Falschparker	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	21%	23%	23%	17%	0%	18%
nein	17%	2%	5%	3%	9%	0%	4%
(Leer)	83%	78%	72%	74%	74%	100%	78%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 15: Bewertung von Vorschlägen zur Verbesserung der Radverkehrssituation nach Altersklassen

D-5 Wie schätzen Sie die Situation der Fußgänger in Eberswalde ein?

	sehr gut	gut	schlecht	sehr schlecht
baulicher Zustand von Fußwegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Durchgängigkeit von Fußwegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Situation beim Überqueren von Straßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
gefühlte Sicherheit bei Fußwegen (beispielsweise Beleuchtung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

D-5.1 Wenn die Bewertung bei folgenden Aspekten „schlecht“ oder „sehr schlecht“ war: Was sollte verbessert werden?

Baulicher Zustand der Fußwege

besserer Belag  weniger Barrieren

Sonstiges:

Situation beim Überqueren von Straßen

mehr Überwege mit Verkehrsampeln  mehr Langsamfahrzonen

Sonstiges:

Gefühlte Sicherheit bei Fußwegen

mehr Kontrollen gegen Falschparker  bessere Ausleuchtung bei Nacht

Sonstiges:

Ergebnis: Die Situation für Fußgänger in Eberswalde wird von einer deutlichen Mehrheit der Befragten (58 – 73 %) positiv gesehen. Dies betrifft sowohl den baulichen Zustand und die Durchgängigkeit von Fußwegen als auch die Situation beim Überqueren von Straßen und die gefühlte Sicherheit als Fußgänger. Lediglich eine Minderheit (11 – 27 %) bewertet den jeweiligen Aspekt als schlecht oder sehr schlecht. Optimierungsbedarf sehen die Befragten vor allem beim Gehwegbelag, bei der Beseitigung von Barrieren und bei Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, u. a. Einrichtung von Langsamfahrzonen bzw. mehr Tempolimits, Einrichtung von gesicherten Fußgängerüberwegen, eine bessere Trennung von Rad- und Fußverkehr sowie mehr Kontrollen im Radverkehr und zur besseren Einsehbarkeit von Kreuzungsbereichen.

**Wie schätzen Sie die Situation der Fußgänger in Eberswalde ein?**



Abbildung 21: Einschätzung der Befragten bzgl. der Fußverkehrssituation

**Was sollte bzgl. der Fußverkehrssituation in Eberswalde verbessert werden?**

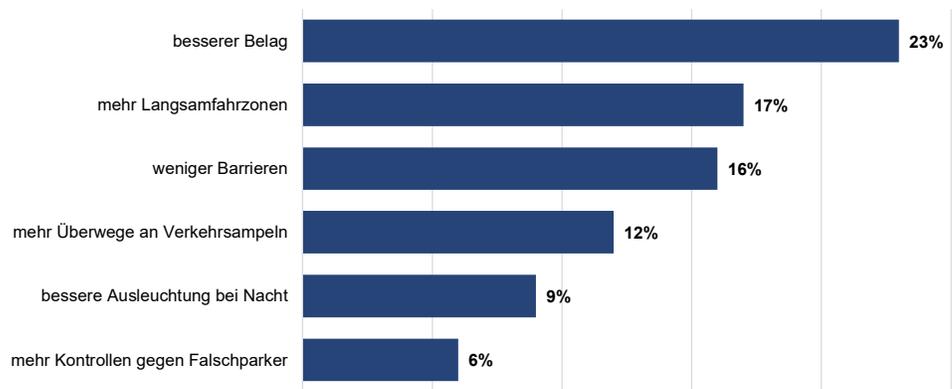


Abbildung 22: Bewertung von Vorschlägen zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr

Wie schätzen Sie die Situation der Fußgänger in Eberswalde ein? > baulicher Zustand von Fusswegen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	3%	14%	4%	2%	2%	0%	6%
gut	83%	66%	59%	59%	31%	4%	52%
schlecht	10%	16%	31%	36%	55%	2%	25%
sehr schlecht	0%	2%	3%	2%	12%	0%	2%
sonstiges	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
(Leer)	3%	3%	4%	4%	0%	94%	15%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation der Fußgänger in Eberswalde ein? > Durchgängigkeit von Fusswegen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	18%	10%	6%	2%	0%	9%
gut	90%	70%	71%	80%	76%	4%	64%
schlecht	7%	10%	14%	11%	14%	1%	10%
sehr schlecht	0%	1%	1%	2%	3%	0%	1%
keine Angabe/Interviewabbruch	0%	0%	0%	1%	5%	0%	1%
(Leer)	3%	3%	4%	1%	0%	95%	15%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation der Fußgänger in Eberswalde ein? > Situation beim Überqueren von Straßen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	3%	12%	5%	2%	3%	0%	5%
gut	72%	60%	57%	70%	52%	3%	53%
schlecht	21%	24%	29%	25%	45%	0%	24%
sehr schlecht	0%	2%	5%	3%	2%	1%	3%
(Leer)	3%	3%	4%	0%	0%	96%	15%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation der Fußgänger in Eberswalde ein? > gefühlte Sicherheit	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	3%	26%	11%	11%	0%	0%	12%
gut	83%	63%	71%	65%	67%	2%	58%
schlecht	10%	9%	13%	23%	28%	1%	13%
sehr schlecht	0%	0%	1%	1%	3%	0%	1%
keine Angabe/Interviewabbruch	0%	0%	0%	1%	2%	1%	0%
(Leer)	3%	3%	4%	0%	0%	96%	15%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 16: Einschätzung der Befragten zur Fußverkehrssituation nach Altersklassen

Was sollte bzgl. des baulichen Zustands von Fusswegen verbessert werden? > besserer Belag	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	10%	16%	29%	31%	57%	1%	23%
nein	0%	1%	0%	1%	2%	0%	1%
(Leer)	90%	84%	71%	68%	41%	99%	76%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. des baulichen Zustands von Fusswegen verbessert werden? > weniger Barrieren	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	10%	10%	22%	21%	29%	0%	16%
nein	0%	0%	1%	0%	2%	0%	0%
(Leer)	90%	90%	77%	79%	69%	100%	84%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der Situation beim Überqueren von Straßen verbessert werden? > mehr Überwege an Verkehrsampeln	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	10%	17%	15%	19%	0%	12%
nein	21%	1%	2%	0%	9%	0%	2%
(Leer)	79%	90%	82%	85%	72%	100%	86%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der Situation beim Überqueren von Straßen verbessert werden? > mehr Langsamfahrzonen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	21%	17%	24%	15%	26%	1%	17%
nein	0%	0%	1%	1%	2%	0%	1%
(Leer)	79%	83%	75%	85%	72%	99%	83%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der gefühlten Sicherheit auf Fußwegen verbessert werden? > mehr Kontrollen gegen Falschparker	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	3%	6%	12%	12%	1%	6%
nein	10%	2%	3%	2%	7%	0%	2%
(Leer)	90%	96%	92%	86%	81%	99%	92%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der gefühlten Sicherheit auf Fußwegen verbessert werden? > bessere Ausleuchtung bei Nacht	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	10%	5%	8%	19%	17%	0%	9%
nein	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
(Leer)	90%	95%	92%	80%	83%	100%	91%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 17: Bewertung von Vorschlägen zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr nach Altersklassen

D-6 Was halten Sie grundsätzlich von Elektromobilität für Ihren Alltag?

finde ich gut                       nichts für mich  
 wäre gut, wenn...               weder noch

D-6.1 bei „wäre gut, wenn...“: Was wäre Ihnen hier wichtig?

D-6.2 bei „nichts für mich“: Weshalb?

Ergebnis: Knapp die Hälfte der Befragten (49%) steht der Elektromobilität generell oder zumindest unter bestimmten Voraussetzungen positiv gegenüber; dies sind vor allem eine größere Reichweite der E-Fahrzeuge, umweltfreundlichere Akkus, mehr E-Ladestationen sowie die Nutzung von Strom aus regenerativen Energiequellen. Dabei ist die Akzeptanz bei Personen unter 65 Jahren erkennbar größer als bei den Senioren. Etwa ein Viertel der Befragten (26 %) lehnt die Elektromobilität für die eigene Fortbewegung allerdings ab, vor allem Senioren ab 65 Jahren. Als Gründe werden insbesondere das Fehlen der o. g. Voraussetzung und die derzeit noch hohen Kosten der E-Mobilität genannt.

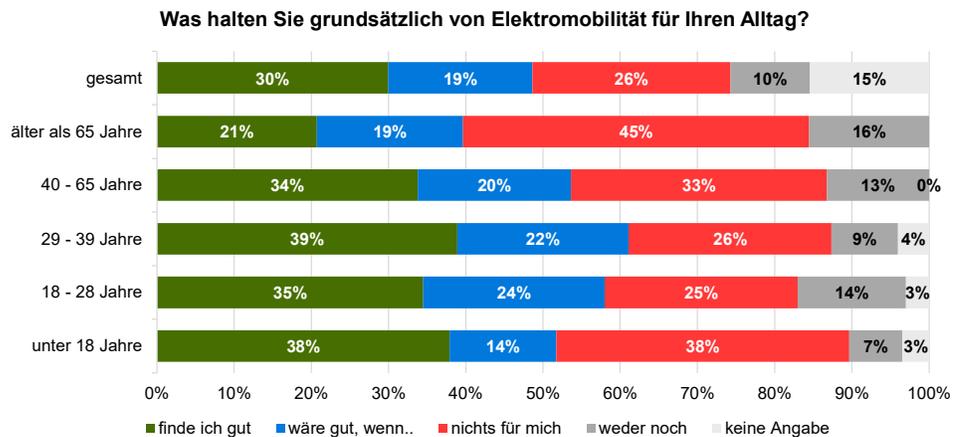


Abbildung 23: Einschätzung der Befragten zur Nutzung der Elektromobilität

D-7 Haben Sie schon einmal Carsharing oder Bikesharing genutzt?

ja  nein

D-7.1 Falls ja: Wie waren Ihre Erfahrungen damit?

gut  zwiespältig  schlecht

D-7.2 Falls zwiespältig/schlecht: Könnten Sie sich vorstellen, zukünftig Carsharing oder Bikesharing zu nutzen?

Ja, kann ich mir vorstellen.  Nein, kann ich mir nicht vorstellen.

D-7.3 Falls nein: Warum und was müsste sich ändern, damit Sharing-Angebote eine Alternative für Sie wären?

Ergebnis: Ein Fünftel der Befragten (21 %) hat bereits Car- oder Bikesharing-Angebote genutzt, insbesondere jüngere Personen im Alter von 18 bis 39 Jahre. Die Erfahrungen damit waren offenbar überwiegend positiv. Von den Befragten, die bislang noch keine Erfahrungen mit Car- oder Bikesharing gesammelt haben, könnte sich immerhin die Hälfte vorstellen, zukünftig entsprechende Angebote zu nutzen. Hieraus lässt sich rückschließen, dass die Eberswalder Bevölkerung Sharing-Angeboten mehrheitlich offen gegenübersteht. Diejenigen, die Car- oder Bikesharing weiterhin ablehnen, nennen als Gründe hierfür u. a. die fehlende Individualität bei der Mobilitätsplanung, das fehlende Angebot in ihrer Nähe und die damit verbundenen Kosten.

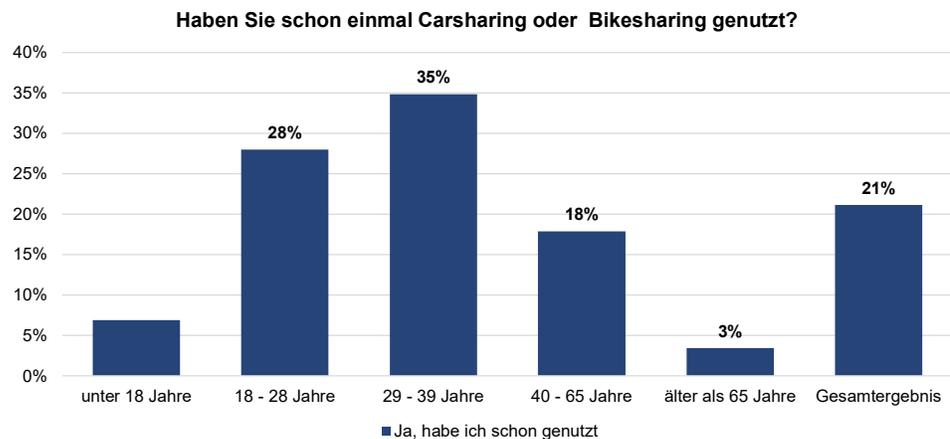


Abbildung 24: Nutzungshäufigkeit von Carsharing oder Bikesharing der Befragten

### Wie waren Ihre Erfahrungen mit Car- oder Bikesharing?

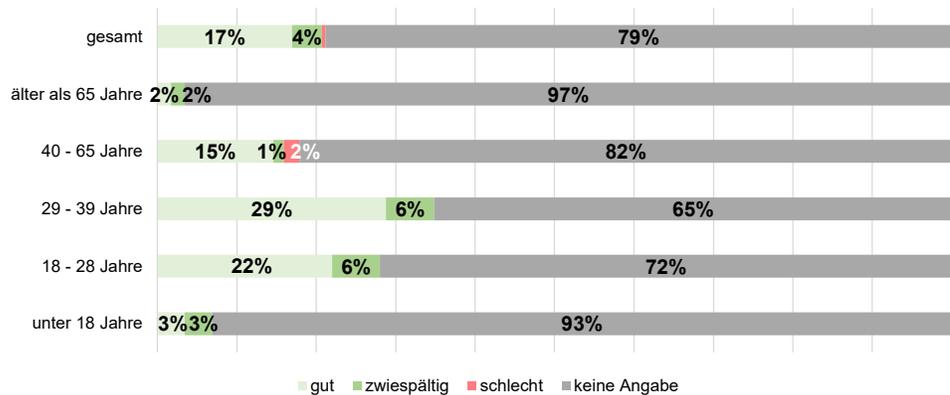


Abbildung 25: Erfahrungen der Befragten mit Car- oder Bikesharing

### Falls Carsharing oder Bikesharing noch nicht genutzt: Könnten Sie sich vorstellen, zukünftig Carsharing oder Bikesharing zu nutzen?

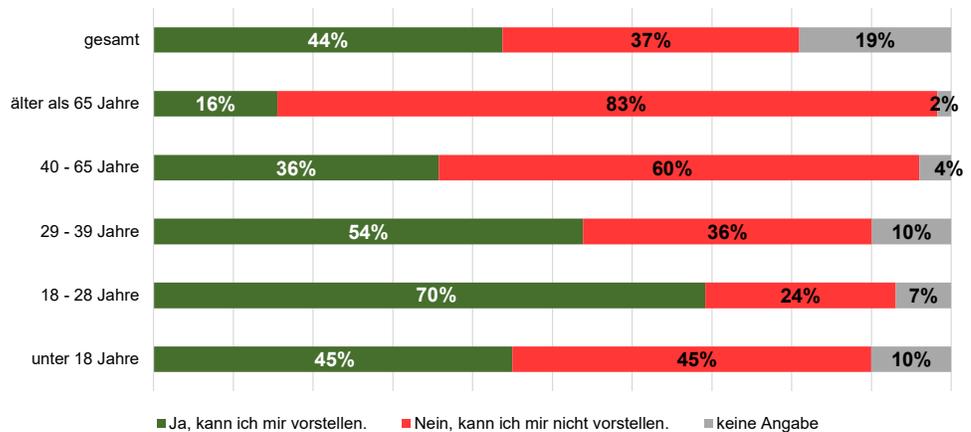


Abbildung 26: Mögliche zukünftige Nutzung der Befragten von Car- oder Bikesharing

Haben Sie schon einmal Carsharing oder Bikesharing genutzt?	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	Gesamtergebnis
Ja, habe ich schon genutzt	7%	28%	35%	18%	3%	0%	21%
Nein, noch nicht genutzt	90%	69%	61%	81%	97%	2%	63%
keine Angabe	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
(Leer)	3%	3%	4%	0%	0%	98%	16%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie waren Ihre Erfahrungen mit der Car- oder Bikesharing-Nutzung?	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
gut	3%	22%	29%	15%	2%	0%	17%
zweispältig	3%	6%	6%	1%	2%	0%	4%
schlecht	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%
keine Angabe	93%	72%	65%	82%	97%	100%	79%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Können Sie sich vorstellen, zukünftig Car- oder Bikesharing zu nutzen?	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Ja, kann ich mir vorstellen.	45%	70%	54%	36%	16%	0%	44%
Nein, kann ich mir nicht vorstellen.	45%	24%	36%	60%	83%	2%	37%
keine Angabe	10%	7%	10%	4%	2%	98%	19%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 18: Erfahrungen mit Car- oder Bikesharing und Nutzungsbereitschaft der Befragten nach Altersklassen

**D-8** Von Ridesharing spricht man, wenn sich Fahrgemeinschaften mit einem Privat-Pkw für einen gemeinsamen Weg bilden – auch wenn dies nur einmalig erfolgt. Die Fahrt findet auch unabhängig von der Fahrgemeinschaft statt.

Haben Sie schon einmal Ridesharing (Mitfahrt in einem fremden Auto) genutzt bzw. können sich vorstellen, selbst jemand Fremden in Ihrem Auto mitzunehmen?

Ja, habe ich genutzt.                       Nein, bin aber generell bereit.

Ja, habe jemand mitgenommen.                       Nein, kommt für mich nicht in Frage.

**D-8.1** Falls ja: Zu welchem Zweck?

Arbeitsweg (Berufspendler)

Einkauf / Erledigungen

Freizeit

**D-8.2** Falls ja: Wie waren Ihre Erfahrungen?

eher positiv     eher negativ

**D-8.3** Wenn „nein, kommt nicht in Frage“:  
Nennen Sie uns bitte Ihre Gründe.

**Ergebnis:** Beim Thema „Ridesharing“ sind die Befragten gespalten: 28% der Befragten haben Ridesharing schon einmal praktiziert – vor allem auf Arbeitswegen – und dabei überwiegend positive Erfahrungen gesammelt. Ein Viertel der Befragten hat zwar noch keine Erfahrung, könnte sich aber vorstellen, Ridesharing zukünftig zu nutzen bzw. anzubieten, insbesondere Personen unter 40 Jahre und vorzugsweise bei der Fahrt von und zur Arbeit. Weitere 30 % der Befragten lehnen Ridesharing ab, insbesondere aufgrund der fehlenden Unabhängigkeit und Flexibilität (Vorab-Festlegung bezüglich Abfahrtsort, Abfahrtszeit und Ziel); aber auch das Thema „Sicherheit“ spielt eine Rolle.

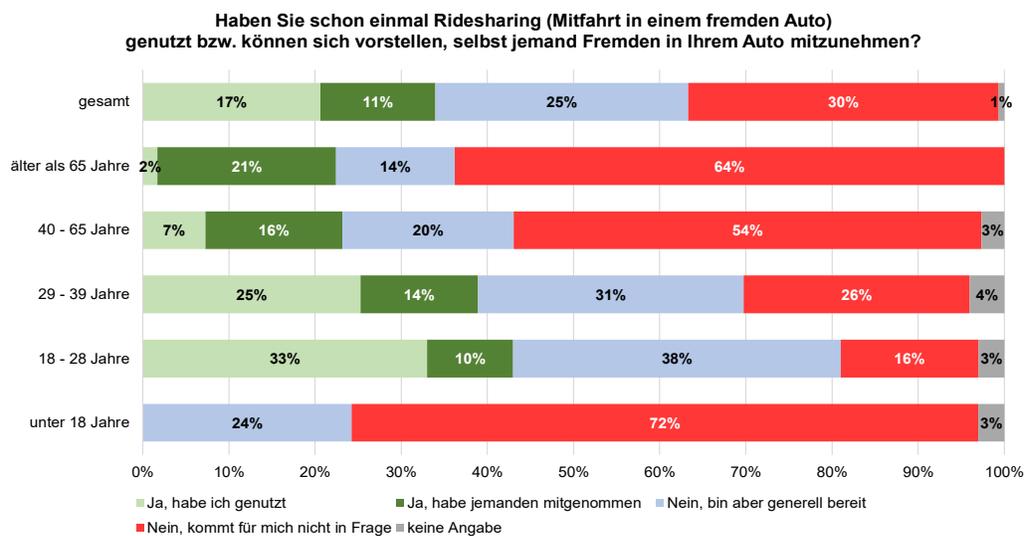


Abbildung 27: Erfahrungen mit Ridesharing und Nutzungsbereitschaft der Befragten nach Altersklassen

### Zu welchem Zweck haben Sie Ridesharing genutzt?

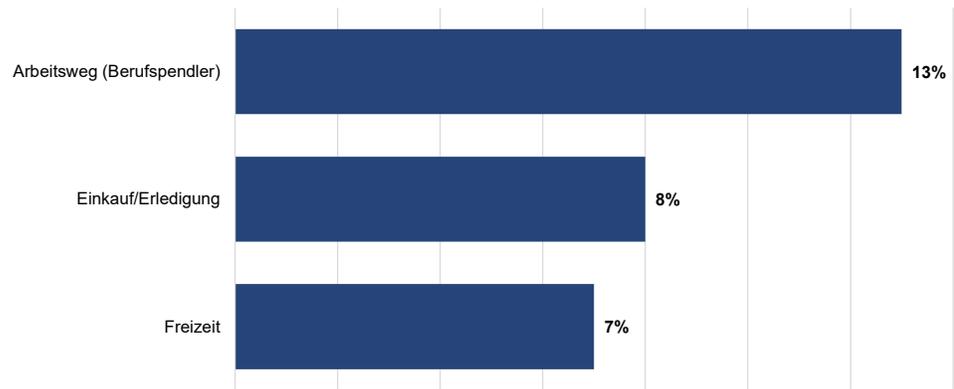


Abbildung 28: Häufigkeit der Nutzungszwecke für Ridesharing

### Wie waren Ihre Erfahrungen bzgl. Ridesharing?

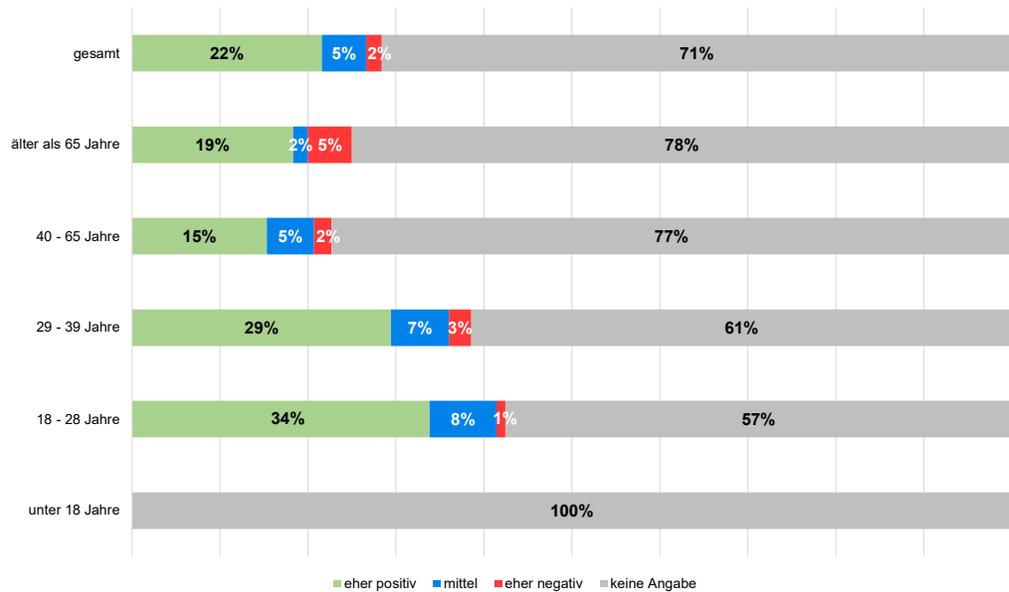


Abbildung 29: Erfahrung der Befragten mit Ridesharing

Haben Sie schon einmal Ridesharing (Mitfahrt in einem fremden Auto) genutzt bzw. können sich vorstellen, selbst jemand Fremden in Ihrem Auto mitzunehmen?	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Ja, habe ich genutzt	0%	33%	25%	7%	2%	0%	17%
Ja, habe jemanden mitgenommen	0%	10%	14%	16%	21%	0%	11%
Nein, bin aber generell bereit	24%	38%	31%	20%	14%	0%	25%
Nein, kommt für mich nicht in Frage	72%	16%	26%	54%	64%	0%	30%
keine Angabe	3%	3%	4%	3%	0%	100%	1%
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Zu welchem Zweck haben Sie schon einmal Ridesharing genutzt? > Arbeitsweg (Berufspendler)	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	14%	21%	15%	7%	0%	13%
nein	0%	2%	2%	1%	0%	0%	1%
(Leer)	100%	85%	77%	84%	93%	100%	86%
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Zu welchem Zweck haben Sie schon einmal Ridesharing genutzt? > Einkauf/Erledigung	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	9%	9%	9%	12%	0%	8%
nein	0%	0%	2%	2%	5%	0%	1%
(Leer)	100%	91%	89%	89%	83%	100%	91%
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Zu welchem Zweck haben Sie schon einmal Ridesharing genutzt? > Freizeit	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	8%	8%	9%	12%	0%	7%
nein	0%	1%	3%	2%	5%	0%	2%
(Leer)	100%	91%	89%	89%	83%	100%	91%
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Wie waren Ihre Erfahrungen mit Ridesharing?	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
eher positiv	0%	34%	29%	15%	19%	0%	22%
mittel	0%	8%	7%	5%	2%	0%	5%
eher negativ	0%	1%	3%	2%	5%	0%	2%
keine Angabe	100%	57%	61%	77%	78%	100%	71%
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tabelle 19: Nutzung, Nutzungszweck und Erfahrungen der Befragten mit Ridesharing nach Altersklassen

E-1 Welche allgemeinen Wünsche und Erwartungen haben Sie an die künftige Mobilität in der Stadt Eberswalde?

- besserer Verkehrsfluss im Straßenverkehr
- weniger verkehrsbedingte Umweltbelastungen (Lärm, Luftschadstoffe)
- weniger Verkehrsflächen für den Straßenverkehr
- mehr Informationen zum Thema Mobilität
- mehr umweltfreundliche Mobilitätsangebote
- preiswerte Mobilität
- mehr gegenseitige Rücksichtnahme
- Sonstiges:

Ergebnis: Mit Blick auf die ihre Erwartungen an die zukünftige Mobilität in Eberswalde wünschen sich die Befragten vor allem mehr gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer (58 %), weniger verkehrsbedingte Umweltbelastungen (50 %) und mehr umweltfreundliche Mobilitätsangebote (45 %).

### Welche allgemeinen Wünsche und Erwartungen haben Sie an die künftige Mobilität in der Stadt Eberswalde?

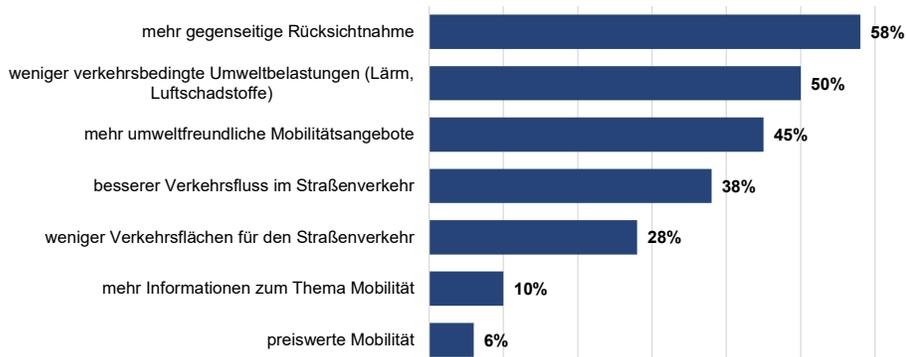


Abbildung 30: Wünsche und Erwartungen an die zukünftige Mobilität in Eberswalde

Welche allgemeinen Wünsche und Erwartungen haben Sie an die künftige Mobilität in der Stadt Eberswalde? > besserer Verkehrsfluss im Straßenverkehr	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Ja	28%	32%	45%	62%	50%	0%	38%
Nein	69%	7%	11%	10%	31%	0%	12%
(Leer)	3%	62%	43%	28%	19%	100%	50%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Welche allgemeinen Wünsche und Erwartungen haben Sie an die künftige Mobilität in der Stadt Eberswalde? > weniger verkehrsbedingte Umweltbelastungen (Lärm, Luftschadstoffe)	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Ja	55%	63%	61%	48%	53%	0%	50%
Nein	41%	4%	7%	7%	18%	0%	7%
(Leer)	3%	34%	32%	46%	31%	100%	43%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Welche allgemeinen Wünsche und Erwartungen haben Sie an die künftige Mobilität in der Stadt Eberswalde? > weniger Verkehrsflächen für den Straßenverkehr	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Ja	14%	41%	43%	21%	16%	0%	28%
Nein	79%	8%	12%	11%	28%	0%	13%
(Leer)	7%	52%	45%	69%	57%	100%	59%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Welche allgemeinen Wünsche und Erwartungen haben Sie an die künftige Mobilität in der Stadt Eberswalde? > mehr Informationen zum Thema Mobilität	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Ja	24%	11%	11%	11%	12%	0%	10%
Nein	69%	7%	15%	11%	31%	0%	13%
(Leer)	7%	83%	74%	79%	57%	100%	77%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Welche allgemeinen Wünsche und Erwartungen haben Sie an die künftige Mobilität in der Stadt Eberswalde? > mehr umweltfreundliche Mobilitätsangebote	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Ja	41%	68%	54%	40%	28%	0%	45%
Nein	55%	5%	10%	8%	28%	0%	10%
(Leer)	3%	27%	36%	52%	45%	100%	45%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Welche allgemeinen Wünsche und Erwartungen haben Sie an die künftige Mobilität in der Stadt Eberswalde? > preiswerte Mobilität	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Ja	34%	47%	39%	38%	40%	0%	36%
Nein	62%	8%	11%	9%	24%	0%	11%
(Leer)	3%	46%	50%	52%	36%	100%	53%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Welche allgemeinen Wünsche und Erwartungen haben Sie an die künftige Mobilität in der Stadt Eberswalde? > mehr gegenseitige Rücksichtnahme	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Ja	52%	63%	69%	68%	78%	0%	58%
Nein	41%	5%	8%	8%	16%	0%	7%
(Leer)	7%	33%	23%	26%	7%	100%	35%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 20: Wünsche und Erwartungen der Befragten an die zukünftige Mobilität in Eberswalde nach Altersklassen

## 2 Mitarbeiterbefragung

### 2.1 Ziel der Mitarbeiterbefragung

Eberswalde ist mit rd. 21.800 Beschäftigten in produzierenden Betrieben, Dienstleistungsunternehmen und (öffentlichen) Verwaltungen einer der wichtigsten Arbeitsplatzstandorte im nordöstlichen Brandenburg. Dem Betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM) kommt somit eine herausragende Bedeutung für eine umweltfreundliche Abwicklung von Pendlerwegen und Dienstfahrten zu. Bislang gab es diesbezüglich bei Eberswalder Arbeitgebern – wenn überhaupt – nur erste Ansätze.

Mit der Mitarbeiterbefragung sollte der Mobilitätsbedarf in Bezug auf die Berufswege sowie die Anforderungen an entsprechende Verkehrsangebote ermittelt werden, um hierauf aufbauend bedarfsgerechte BMM-Maßnahmen entwickeln zu können, die den Arbeitnehmern schnelle, preiswerte und umweltfreundliche Alternativen zur Nutzung des (eigenen) Pkw bieten.

### 2.2 Eckdaten der Mitarbeiterbefragung

Um im Mobilitätsplan Eberswalde 2030+ zielgerichtete Vorschläge zu Maßnahmen für ein Betriebliches Mobilitätsmanagement erarbeiten zu können, wurde im Zeitraum 11.11. bis 13.12.2019 eine Mitarbeiterbefragung in sechs Eberswalder Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen durchgeführt:

- ▶ GLG Gesellschaft für Leben und Gesundheit mbH
- ▶ HNEE – Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde
- ▶ Kreisverwaltung des Landkreises Barnim
- ▶ Stadtverwaltung Eberswalde
- ▶ Landesbetrieb Straßenwesen, Dienststätte Eberswalde
- ▶ Wiese Backwaren GbR – Standort Eberswalde und Standort Britz

An der Befragung nahmen insgesamt 517 Beschäftigte teil.

### 2.3 Zusammenfassung der Mitarbeiterbefragung

Die Teilnahme von 517 Personen an der Mitarbeiterbefragung zeugt von der hohen Bedeutung der Pendlermobilität für die Beschäftigten und ihrem Interesse daran, mithilfe eines intelligenten Mobilitätsmanagements arbeitsbezogene Mobilität umweltverträglicher und gesundheitsfördernder organisieren zu können.

Vollzeit-Beschäftigte überwiegen (75 %). Teilzeit-Beschäftigte haben meist sehr unterschiedliche Arbeitszeitmodelle. Über die Hälfte der Befragten (60 %) der Befragten beginnen mit der Arbeit zwischen 6 und 8 Uhr und beenden ihre Arbeit zwischen 14 und

18 Uhr (77%). Drei Viertel der Befragten wohnen in Eberswalde oder in den Umlandgemeinden. Damit ist eine große Überlappung von Pendlerzeiten und Pendlerrelationen gegeben, was ein großes Potenzial für Pendlernetzwerke und ÖPNV-Angebote darstellt.

Rund zwei Drittel der Befragten steht ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung. Allerdings nutzen nur ein Drittel den Pkw für den Arbeitsweg (als Selbst- oder Mitfahrer) häufig bis täglich. Pkw-Mitfahrer sind kaum vertreten und dann auch nur gelegentlich. Eine große Bedeutung für Arbeitswege in Eberswalde hat Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr): Ein Drittel der Befragten geht häufig bis täglich zu Fuß oder fährt mit dem Rad, ein Viertel nutzt den ÖPNV häufig bis täglich, vor allem aus Umweltschutzgründen.

Mitarbeiter, die den ÖPNV zur Fahrt zum Arbeitsplatz nutzen, empfinden das Angebot mehrheitlich befriedigend bis sehr gut. Umgekehrt bedeutet dies: Wer den ÖPNV als unbefriedigend oder schlecht empfindet und Mobilitätsalternativen hat, nutzt diese auch, was ein Grund für den geringen Anteil der ÖPNV-Nutzer unter den Berufspendlern sein kann. Verbesserungspotenziale zur Erhöhung der ÖPNV-Nutzung auf Arbeitswegen sehen die Befragungsteilnehmer vor allem in mehr Fahrtmöglichkeiten, günstigeren Fahrpreisen sowie in besseren Anschlüssen (kürzeres Umsteigen).

Die Erreichbarkeit der Unternehmen mit dem Rad wird überwiegend als gut bzw. sehr gut bewertet. Allerdings wird in den Betrieben nicht oder kaum über die Möglichkeiten informiert werden, wie der Arbeitsplatz mit dem Fahrrad/E-Bike zu erreichen ist. Ein Viertel der Befragten schätzt sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen auf dem Betriebsgelände als besonders wichtige Maßnahme ein, um den Anteil an Fahrradnutzern unter den Beschäftigten zu erhöhen. Als weitere Maßnahmen werden Umkleide- und Duschräume sowie finanzielle Anreize gesehen.

Trotz der günstigen Voraussetzungen (s. o.) werden Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke bislang kaum in Anspruch genommen (14 %). Dabei ist die Akzeptanz für solche Angebote vorhanden, und zwar sowohl als Fahrtanbieter wie auch als Mitfahrer. Jeweils ein Drittel der Befragungsteilnehmer kann sich vorstellen, Fahrten im Rahmen Pendlernetzwerken anzubieten oder solche Fahrtangebote in Anspruch zu nehmen. Voraussetzung hierfür wäre jedoch, dass entsprechende Vernetzungsplattformen im betriebseigenen Internet angeboten werden (25 % der Befragten). Auch eine Fahrer-/Mitfahrerbewertung sowie garantierte Stellplätze für Ridesharing-Anbieter (jeweils 25 % der Befragten) werden als Baustein angesehen.

## 2.4 Ergebnisse der Beschäftigtenbefragung im Detail

### 2.4.1 Teil A – Angaben zur Person

Frage 1 In welchem Unternehmen bzw. Betriebsstandort sind Sie beschäftigt?

- Stadtverwaltung Eberswalde
- Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde – HNEE
- Kreisverwaltung des Landkreises Barnim
- Landesbetrieb Straßenwesen, Dienststätte Eberswalde
- Wiese Backwaren GbR – Standort Eberswalde
- Wiese Backwaren GbR – Standort Britz

**Ergebnis:** Mehr als drei Viertel der Befragten (77 %) sind entweder Mitarbeiter bzw. Studierende der Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde HNEE (43 %) oder Mitarbeiter der Kreisverwaltung des Landkreises Barnim (34 %).

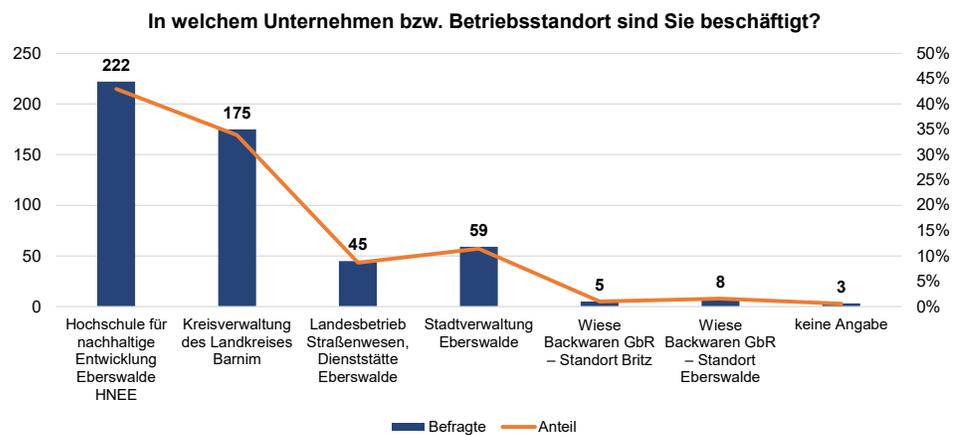


Abbildung 31: Befragungsteilnehmer nach Unternehmen

In welchem Unternehmen bzw. Betriebsstandort sind Sie beschäftigt?	Befragte	Anteil
Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde HNEE	222	43%
Kreisverwaltung des Landkreises Barnim	175	34%
Landesbetrieb Straßenwesen, Dienststätte Eberswalde	45	9%
Stadtverwaltung Eberswalde	59	11%
Wiese Backwaren GbR – Standort Britz	5	1%
Wiese Backwaren GbR – Standort Eberswalde	8	2%
keine Angabe	3	1%
<b>Gesamt</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Tabelle 21: Befragungsteilnehmer nach Unternehmen

**Frage 2** Sind Sie als Arbeiter/Angestellter oder als Auszubildender in Ihrem Unternehmen beschäftigt?

Arbeiter/Angestellter

Auszubildender

Ergebnis: Rund ein Viertel der Befragten zählt zu den Auszubildenden (23 %), die übrigen sind als Arbeiter oder Angestellte tätig.

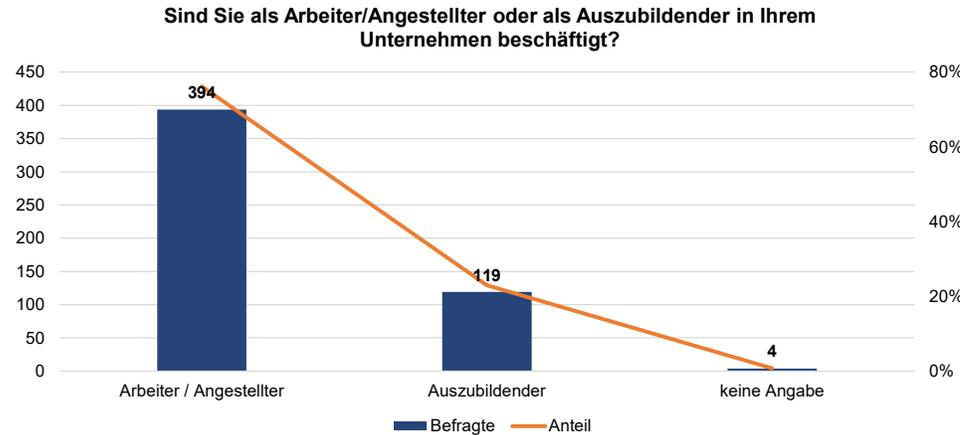


Abbildung 32: Anteil der Auszubildenden an den Befragungsteilnehmern

Sind Sie als Arbeiter/Angestellter oder als Auszubildender in Ihrem Unternehmen beschäftigt?	Befragte	Anteil
Arbeiter / Angestellter	394	76%
Auszubildender	119	23%
keine Angabe	4	1%
<b>Gesamt</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Tabelle 22: Anteil der Auszubildenden an den Befragungsteilnehmern

**Frage 3** Welches Arbeitszeitmodell haben Sie?

Vollzeit

Teilzeit - vormittags

Teilzeit - nachmittags

Schichtarbeit

Sonstiges (bitte angeben):

Ergebnis: Drei Viertel der Befragten arbeiten in Vollzeit (75 %). Mehr als 11 % sind in Teilzeitbeschäftigte, die abwechselnd vormittags und/oder nachmittags in Teilzeit arbeiten oder aber nur 30 bis 36 Wochenstunden arbeiten. 1% der Befragten arbeitet in Schichtarbeit. Einige der Befragten Personen sind z. B. auch als (Werk-) Student angestellt.

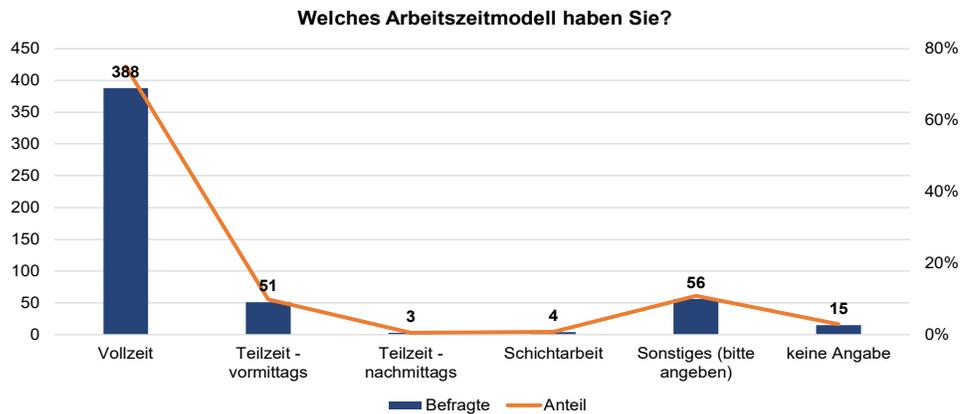


Abbildung 33: Verteilung der Arbeitszeitmodelle auf die Befragungsteilnehmer

Welches Arbeitsmodell haben Sie?	Befragte	Anteil
Vollzeit	388	75%
Teilzeit - vormittags	51	10%
Teilzeit - nachmittags	3	1%
Schichtarbeit	4	1%
Sonstiges (bitte angeben)	56	11%
keine Angabe	15	3%
<b>Gesamt</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Tabelle 23: Verteilung der Arbeitszeitmodelle auf die Befragungsteilnehmer

**Frage 4 Wann beginnen Sie Ihren Weg zur Arbeit in der Regel?**

- Vor 6 Uhr
- 6 - 8 Uhr
- 8 - 10 Uhr
- 10 - 12 Uhr
- 12 - 14 Uhr
- Nach 14 Uhr

Ergebnis: 60 % der Befragten beginnen mit der Arbeit zwischen 6 und 8 Uhr morgens. Vor 6 Uhr beginnen 16 % und nach 8 Uhr sind es 19 %.

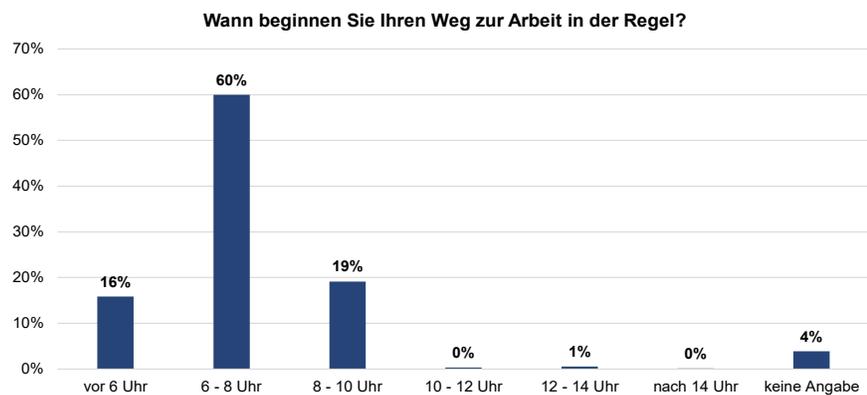


Abbildung 34: Verteilung des Arbeitsbeginns bei den Befragungsteilnehmern

Wann beginnen Sie Ihren Weg zur Arbeit in der Regel?	Befragte	Anteil
vor 6 Uhr	82	16%
6 - 8 Uhr	310	60%
8 - 10 Uhr	99	19%
10 - 12 Uhr	2	0%
12 - 14 Uhr	3	1%
nach 14 Uhr	1	0%
keine Angabe	20	4%
<b>Ergebnis</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Tabelle 24: Verteilung des Arbeitsbeginns bei den Befragungsteilnehmern

**Frage 5** Wann beenden Sie Ihren Weg zur Arbeit in der Regel?

Vor 8 Uhr

8 - 12 Uhr

12 - 14 Uhr

14 - 16 Uhr

16 - 18 Uhr

Nach 18 Uhr

Ergebnis: 77 % der Befragten beendet die Arbeit zwischen 14 und 18 Uhr, jeweils zur Hälfte zwischen 14 und 16 Uhr und zwischen 16 und 18 Uhr. Lediglich jeweils 4 % der Befragten beenden ihre Arbeit bereits zwischen 12 und 14 Uhr oder nach 18 Uhr.

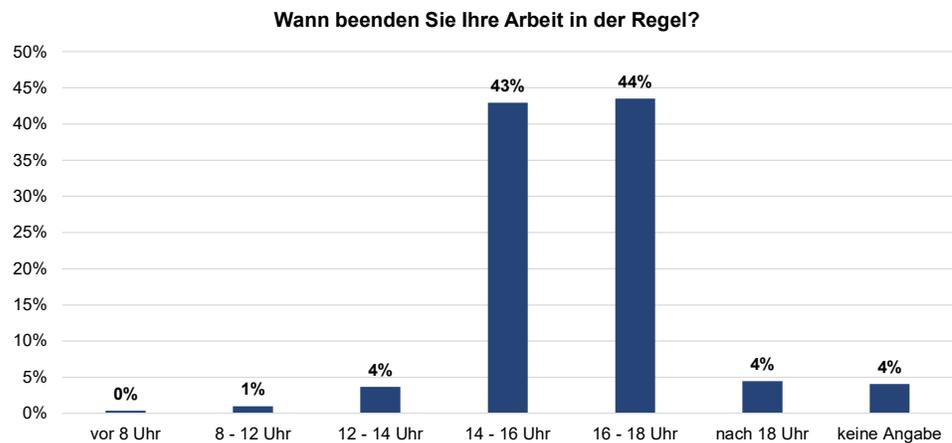


Abbildung 35: Verteilung des Arbeitsendes bei den Befragungsteilnehmern

Wann beenden Sie Ihre Arbeit in der Regel?	Befragte	Anteil
vor 8 Uhr	2	0%
8 - 12 Uhr	5	1%
12 - 14 Uhr	19	4%
14 - 16 Uhr	222	43%
16 - 18 Uhr	225	44%
nach 18 Uhr	23	4%
keine Angabe	21	4%
<b>Ergebnis</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Tabelle 25: Verteilung des Arbeitsendes bei den Befragungsteilnehmern

**Frage 23** Welcher Altersgruppe gehören Sie an?

Unter 18 Jahre

18 - 35 Jahre

36 – 50 Jahre

51 – 65 Jahre

Über 65 Jahre

Keine Angabe

**Ergebnis:** 40 % der Befragten sind zwischen 18 und 35 Jahre alt, 27 % zählen zur Altersklasse 36 bis 50 Jahre und 24 % zur Altersklasse 51 bis 65 Jahre. Beschäftigte unter 18 Jahre (0 %) und über 65 Jahre (1 %) sind in der Umfrage praktisch nicht vertreten.

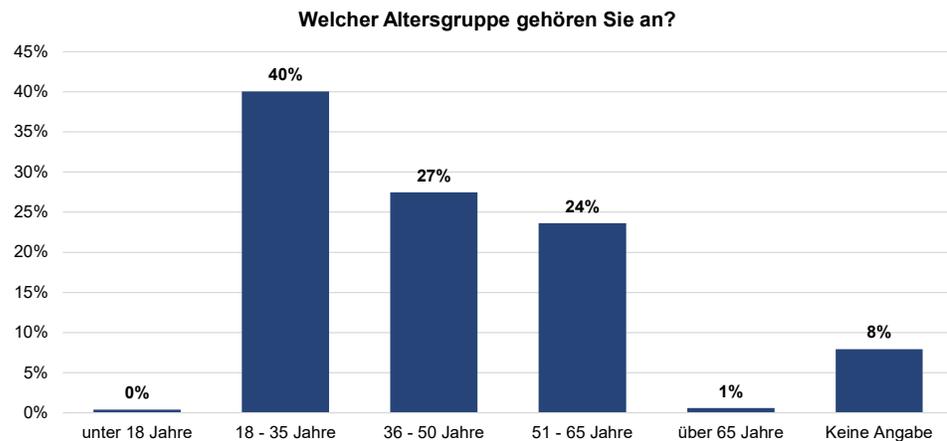


Abbildung 36: Altersverteilung der Befragungsteilnehmer

Welcher Altersgruppe gehören Sie an?	Befragte	Anteil
unter 18 Jahre	2	0%
18 - 35 Jahre	207	40%
36 - 50 Jahre	142	27%
51 - 65 Jahre	122	24%
über 65 Jahre	3	1%
Keine Angabe	41	8%
<b>Ergebnis</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Tabelle 26: Altersverteilung der Befragungsteilnehmer

**Frage 24** Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an:

männlich

weiblich

divers

**Ergebnis:** 60 % der befragten Mitarbeiter sind männlich und 30 % sind weiblich. Auf divers fallen 2% und 8 % machten keine Angabe zum Geschlecht.

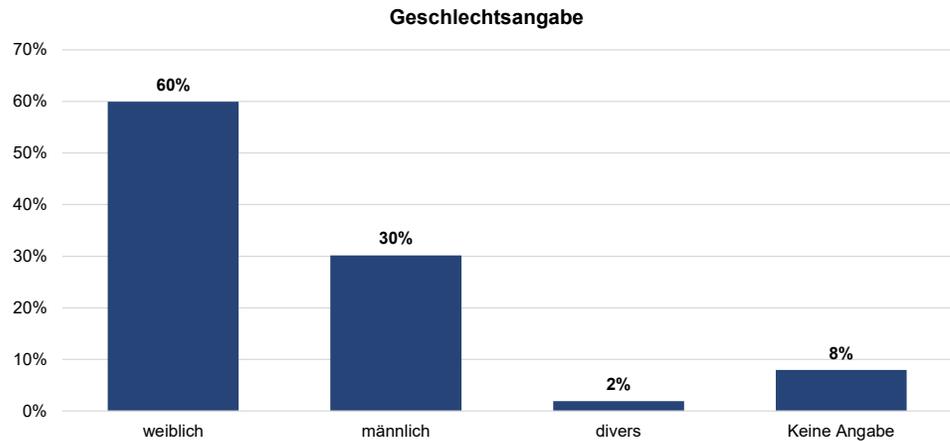


Abbildung 37: Geschlechter der Befragungsteilnehmer

Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an	Befragte	Anteil
weiblich	310	60%
männlich	156	30%
divers	10	2%
Keine Angabe	41	8%
<b>Ergebnis</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Tabelle 27: Geschlecht der Befragungsteilnehmer

**Frage 25** Bitte nennen Sie uns abschließend Ihre Postleitzahl (5-stellig) und Ihren Wohnort.

**Ergebnis:** 49 % der Befragten wohnen in Eberswalde, weitere 26 % wohnen in Umlandgemeinden.

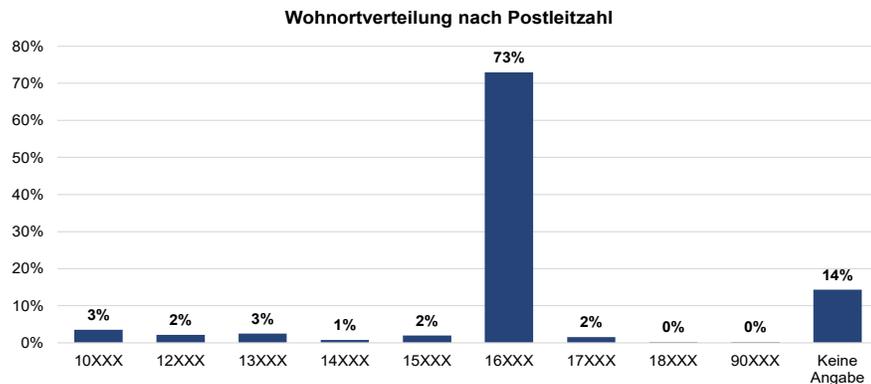


Abbildung 38: Wohnortverteilung der Befragungsteilnehmer nach Postleitzahlgebieten

Bitte nennen Sie uns abschließend Ihre Postleitzahl und Ihren Wohnort.	Befragte	Anteil
10XXX	18	3%
12XXX	11	2%
13XXX	13	3%
14XXX	4	1%
15XXX	10	2%
16XXX	377	73%
17XXX	8	2%
18XXX	1	0%
90XXX	1	0%
Keine Angabe	74	14%
<b>Ergebnis</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Tabelle 28: Wohnortverteilung der Befragungsteilnehmer nach Postleitzahlgebieten

## 2.4.2 Teil B – Angaben zur Verfügbarkeit von Führerschein und Pkw

Frage 6 Besitzen Sie einen Führerschein?

Ja, besitze ich

Nein, besitze ich nicht

Ergebnis: Fast alle Befragungsteilnehmer (89%) haben einen Führerschein.

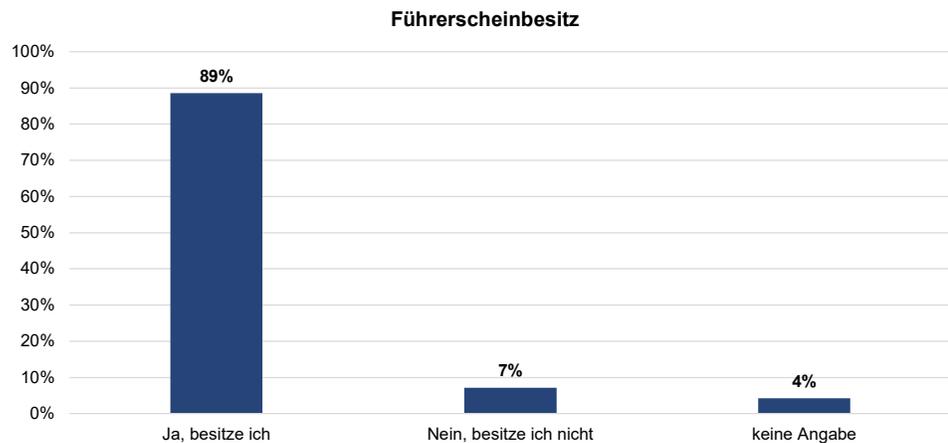


Abbildung 39: Führerscheinbesitz der Befragungsteilnehmer

Besitzen Sie einen Führerschein?	Befragte	Anteil
Ja, besitze ich	458	89%
Nein, besitze ich nicht	37	7%
keine Angabe	22	4%
<b>Ergebnis</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Tabelle 29: Führerscheinbesitz der Befragungsteilnehmer

Frage 7 Steht Ihnen ein Pkw für die Fahrt zur Arbeit zur Verfügung?

Ja

Nein

Ergebnis: Rund zwei Drittel der Befragungsteilnehmern steht ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung.

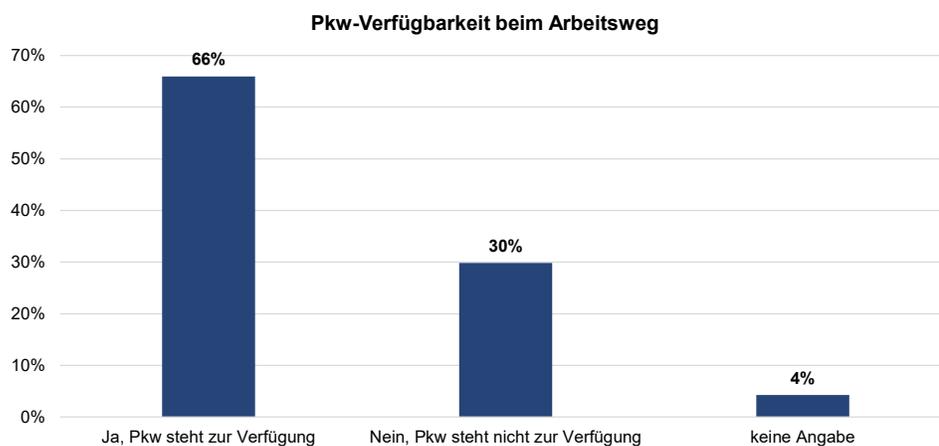


Abbildung 40: Pkw-Verfügbarkeit der Befragungsteilnehmer

Steht Ihnen ein Pkw für die Fahrt zur Arbeit zur Verfügung?	Befragte	Anteil
Ja, Pkw steht zur Verfügung	341	66%
Nein, Pkw steht nicht zur Verfügung	154	30%
keine Angabe	22	4%
<b>Ergebnis</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Tabelle 30: Verfügbarkeit der Befragungsteilnehmer

### 2.4.3 Teil C – Angaben zum Mobilitätsverhalten

Frage 8 Frage 9 Frage 10 Frage 13 Frage 14

Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für die Fahrt zur Arbeit? (Mehrfachnennungen sind möglich.)

	zu Fuß	Fahrrad/ E-Bike	ÖPNV	Pkw	Pkw als Mitfahrer
Täglich	<input type="checkbox"/>				
ein- bis mehrmals wöchentlich	<input type="checkbox"/>				
gelegentlich	<input type="checkbox"/>				
nie	<input type="checkbox"/>				

Ergebnis: Ein Drittel der Befragten geht häufig bis täglich zu Fuß zur Arbeit oder fährt mit dem Fahrrad (vergleichsweise hoher Wert für eine Mittelstadt!), fast die Hälfte nutzt diese Verkehrsmittel jedoch nie für den Arbeitsweg. Ein Viertel der Befragten nutzt den

ÖPNV häufig bis täglich, die Hälfte nutzt den ÖPNV nie für den Arbeitsweg. Nur ein Drittel der Befragten nutzt den Pkw häufig bis täglich (als Selbst- oder Mitfahrer). Pkw-Mitfahrer sind kaum vertreten und dann auch nur gelegentlich.

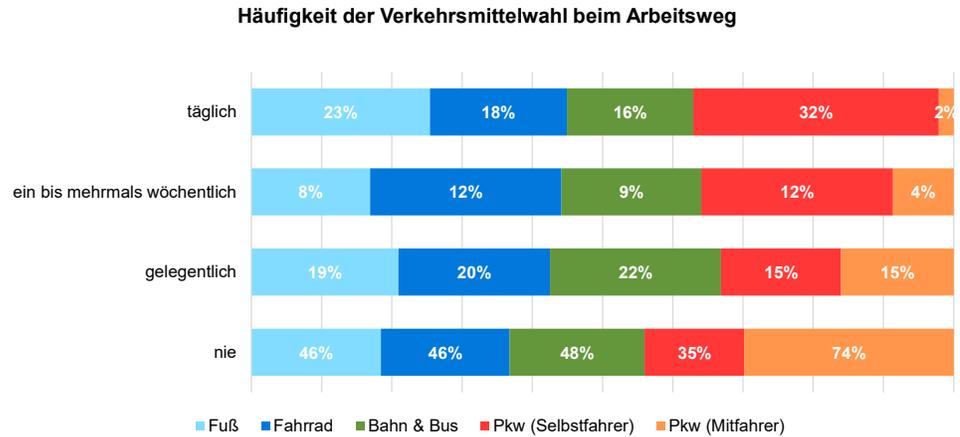


Abbildung 41: Genutzte Verkehrsmittel der Befragungsteilnehmer für den Arbeitsweg

Nachfolgend möchten wir wissen, wie häufig Sie die folgenden Verkehrsmittel für den Arbeitsweg nutzen? Bewerten Sie hier: zu Fuß gehen	Befragte	Anteil
täglich	120	23%
ein- bis mehrmals wöchentlich	39	8%
gelegentlich	98	19%
nie	238	46%
keine Angabe	22	4%
<b>Ergebnis</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für den Arbeitsweg? Bewerten Sie hier: Fahrrad	Befragte	Anteil
täglich	92	18%
ein- bis mehrmals wöchentlich	63	12%
gelegentlich	101	20%
nie	237	46%
keine Angabe	24	5%
<b>Ergebnis</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für den Arbeitsweg? Bewerten Sie hier: Bahn & Bus	Befragte	Anteil
täglich	85	16%
ein- bis mehrmals wöchentlich	46	9%
gelegentlich	114	22%
nie	248	48%
keine Angabe	24	5%
<b>Ergebnis</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für den Arbeitsweg? Bewerten Sie hier: Pkw (Selbstfahrer)	Befragte	Anteil
täglich	165	32%
ein- bis mehrmals wöchentlich	63	12%
gelegentlich	80	15%
nie	183	35%
keine Angabe	26	5%
<b>Ergebnis</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für den Arbeitsweg? Bewerten Sie hier: Pkw (Mitfahrer)	Befragte	Anteil
täglich	10	2%
ein- bis mehrmals wöchentlich	20	4%
gelegentlich	75	15%
nie	385	74%
keine Angabe	27	5%
<b>Ergebnis</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Tabelle 31: Genutzte Verkehrsmittel der Befragungsteilnehmer für den Arbeitsweg

**Frage 11** Welches sind für Sie die wichtigsten Gründe, Bus oder Bahn für den Weg zur Arbeit zu nutzen? (Es können maximal 4 Gründe angegeben werden.)

- nahegelegene Haltestelle oder Bahnhof
- gutes Fahrtenangebot
- Schnelligkeit/Zeitvorteil
- Kosten
- Pünktlichkeit / Verlässlichkeit
- Sicherheit
- Komfort
- Umweltschutz
- fehlende Alternative
- Sonstiges (bitte angeben)

**Ergebnis:** Bei ÖPNV-Pendlern sind die wichtigsten Gründe für die Nutzung des ÖPNV der Umweltschutz (17 %), eine nahegelegene Haltestelle/Bahnhof (12 %) und die Schnelligkeit/Zeitvorteil (11 %). Pünktlichkeit/Verlässlichkeit und Sicherheit haben dagegen nur eine geringe Bedeutung (2 % bzw. 1 %).

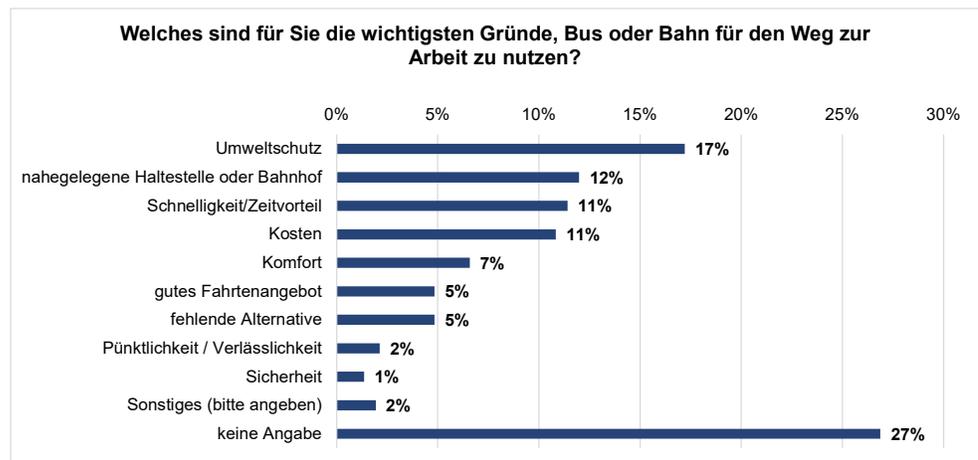


Abbildung 42: Gründe der ÖPNV-Nutzung für den Arbeitsweg

Welches sind für Sie die wichtigsten Gründe, Bus oder Bahn für den Weg zur Arbeit zu nutzen?	Befragte	Anteil
Umweltschutz	89	17%
nahegelegene Haltestelle oder Bahnhof	62	12%
Schnelligkeit/Zeitvorteil	59	11%
Kosten	56	11%
Komfort	34	7%
gutes Fahrtenangebot	25	5%
fehlende Alternative	25	5%
Pünktlichkeit / Verlässlichkeit	11	2%
Sicherheit	7	1%
Sonstiges (bitte angeben)	10	2%
keine Angabe	139	27%
<b>Ergebnis</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Tabelle 32: Genutzte Gründe der ÖPNV-Nutzung für den Arbeitsweg

## 2.4.4 Teil D – Bewertung der Mobilitätssituation im Unternehmen

### Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot

**Frage 12** Wie zufrieden sind Sie mit dem jetzigen Bus- und Bahnangebot?  
(Bitte wählen Sie eine Schulnote von 1 bis 6 aus.)

1

2

3

4

5

6

**Ergebnis:** 7 % der Befragten finden das ÖPNV-Angebot an ihrem Arbeitsplatz als sehr gut bzw. gut ein (Schulnoten 1 und 2). 4 % der Befragten geben dem ÖPNV hingegen ein schlechtes bzw. sehr schlechtes Zeugnis (Schulnoten 5 und 6). Insgesamt 15 % der Befragten sind mit dem ÖPNV befriedigend oder ausreichend bedient. Drei Viertel der Befragten die Frage nicht beantwortet.

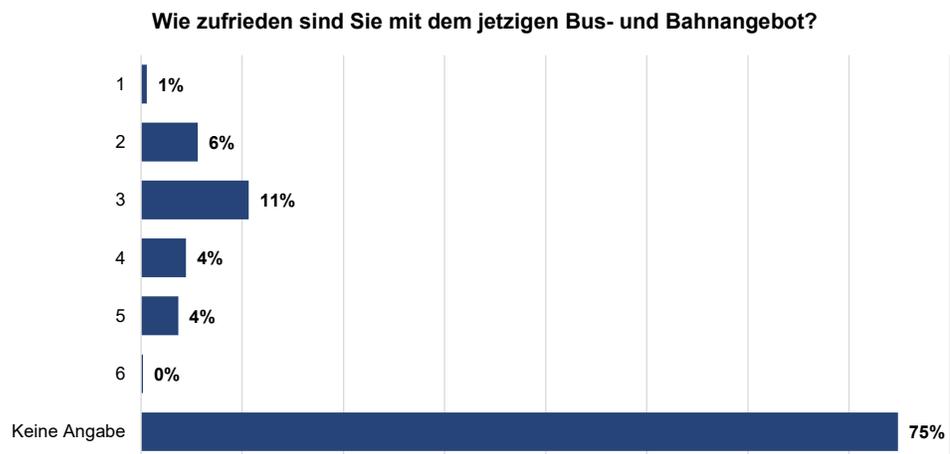


Abbildung 43: Bewertung ÖPNV-Angebots am Arbeitsplatz durch die Befragungsteilnehmer

Wie zufrieden sind Sie mit dem jetzigen Bus- und Bahnangebot?	Befragte	Anteil
1	3	1%
2	29	6%
3	55	11%
4	23	4%
5	19	4%
6	1	0%
Keine Angabe	387	75%
<b>Ergebnis</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Tabelle 33: Bewertung ÖPNV-Angebots am Arbeitsplatz durch die Befragungsteilnehmer

Frage 15 Welche Voraussetzungen müssten erfüllt sein, damit Sie den ÖPNV für die Fahrt zur Arbeit häufiger nutzen? (Es können maximal 4 Gründe angegeben werden.)

- nahegelegene Haltestelle oder Bahnhof
- gutes Fahrtenangebot
- Schnelligkeit/Zeitvorteil
- Kosten
- Pünktlichkeit / Verlässlichkeit
- Sicherheit
- Komfort
- Umweltschutz
- fehlende Alternative
- Sonstiges (bitte angeben)

Ergebnis: Als Voraussetzung für eine (häufigere) ÖPNV-Nutzung auf dem Arbeitsweg nennen die Befragungsteilnehmer vor allem mehr Fahrtmöglichkeiten (17 %), günstigere Fahrpreise und attraktive Tarifangebote/Jobticket (jeweils 10%) und bessere Anschlüsse/kürzeres Umsteigen (10 %). Bessere Fahrplaninformation und mehr Komfort und Sauberkeit spielen eine eher untergeordnete Rolle (je 3 %).

**Welche Voraussetzungen müssten erfüllt sein, damit Sie den ÖPNV für die Fahrt zur Arbeit häufiger nutzen?**

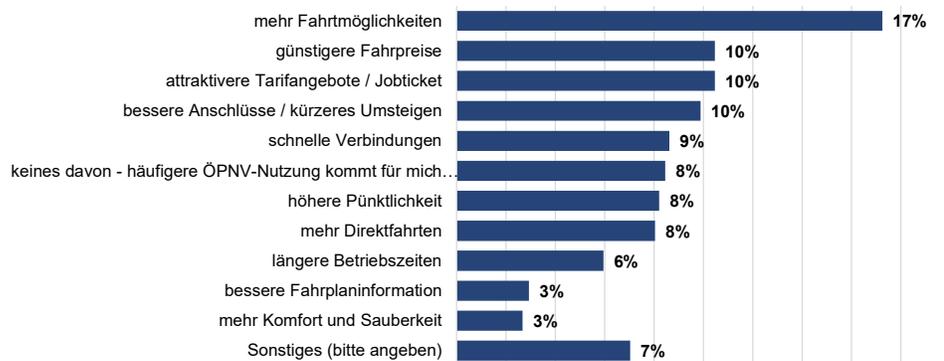


Abbildung 44: Voraussetzungen für eine (häufigere) ÖPNV-Nutzung auf Arbeitswegen

Welche Voraussetzungen müssten erfüllt sein, damit Sie den ÖPNV für die Fahrt zur Arbeit häufiger nutzen?	Befragte	Anteil
mehr Fahrtmöglichkeiten	206	17%
günstigere Fahrpreise	125	10%
attraktivere Tarifangebote / Jobticket	125	10%
bessere Anschlüsse / kürzeres Umsteigen	118	10%
schnelle Verbindungen	103	9%
keines davon - häufigere ÖPNV-Nutzung kommt für mich nicht in Frage	101	8%
höhere Pünktlichkeit	98	8%
mehr Direktfahrten	96	8%
längere Betriebszeiten	71	6%
bessere Fahrplaninformation	35	3%
mehr Komfort und Sauberkeit	32	3%
Sonstiges (bitte angeben)	84	7%
<b>Ergebnis</b>	<b>1194</b>	<b>100%</b>

Tabelle 34: Voraussetzungen für eine (häufigere) ÖPNV-Nutzung auf Arbeitswegen

### Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit mit Fahrrad/E-Bike

**Frage 16** Wie bewerten Sie die Erreichbarkeit Ihres Unternehmens mit Fahrrad/E-Bike?  
(Bitte wählen Sie eine Schulnote von 1 bis 6 aus.)

1

2

3

4

5

6

Keine Angabe – kann ich nicht beurteilen

Ergebnis: Die Erreichbarkeit der Unternehmen mit Fahrrad oder E-Bike wird als überwiegend als gut bzw. sehr gut bewertet (47%).

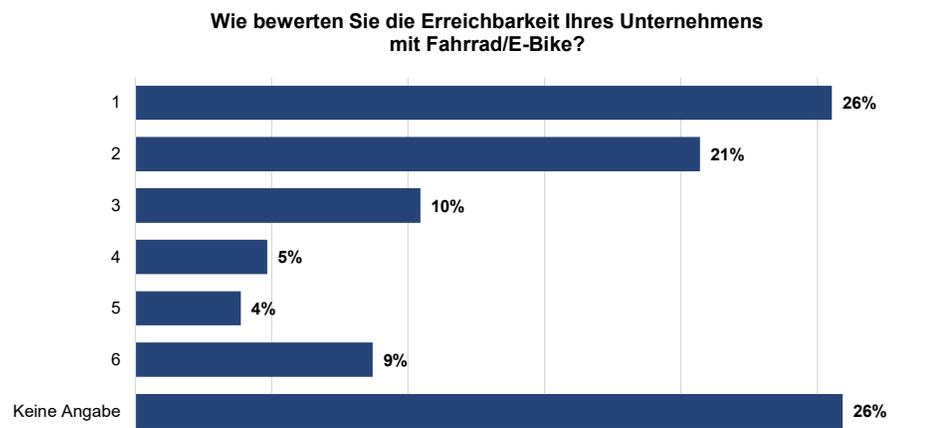


Abbildung 45: Bewertung der Erreichbarkeit des Unternehmens mit Fahrrad/E-Bike durch die Befragungsteilnehmer

Wie bewerten Sie die Erreichbarkeit Ihres Unternehmens mit Fahrrad/E-Bike?	Befragte	Anteil
1	132	26%
2	107	21%
3	54	10%
4	25	5%
5	20	4%
6	45	9%
Keine Angabe	134	26%
<b>Ergebnis</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Tabelle 35: Bewertung der Erreichbarkeit des Unternehmens mit Fahrrad/E-Bike durch die Befragungsteilnehmer

Frage 17 In welcher Form wird über die Möglichkeiten informiert, Ihr Unternehmen per Fahrrad bzw. E-Bike zu erreichen? (Mehrfachnennungen sind möglich.)

- Gar nicht
- Aushang einer Radwegenetzkarte
- Auslage von Info-Materialien
- Informationsveranstaltungen
- regelmäßige Information in unternehmensinternen Medien (z.B. Intranet, MA-Zeitschrift, Kunden/Besucher: Internet, Kundenzeitschrift)
- Sonstiges (bitte angeben):

Ergebnis: 72% der Befragten gaben an, dass in ihrem Unternehmen nicht über die Möglichkeiten informiert werden, wie der Arbeitsplatz mit dem Fahrrad/E-Bike zu erreichen ist. Nur wenige Befragten (12 %) gaben an, dass durch die Auslage von Informationen bzw. Radwegenetzkarten, über unternehmensinterne Medien oder auf Informationsveranstaltungen über die Erreichbarkeit des Unternehmens mit dem Fahrrad/E-Bike hingewiesen wird.

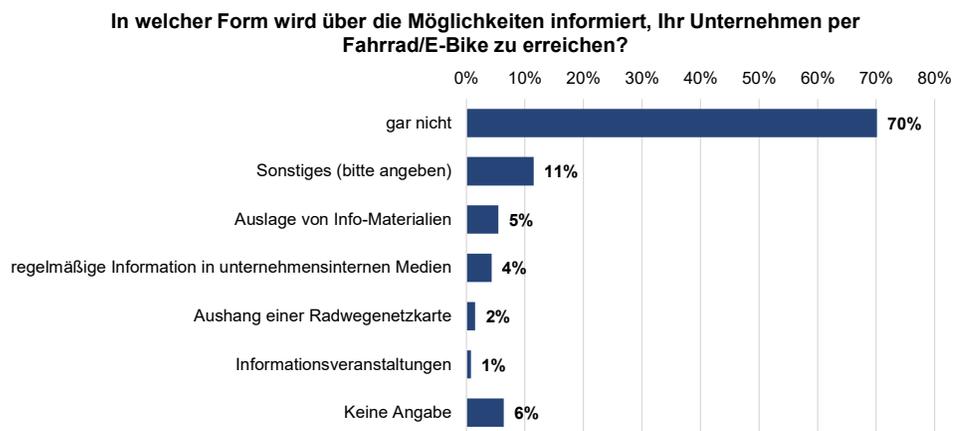


Abbildung 46: Informationsangebote in den Unternehmen zur Erreichbarkeit mit Fahrrad bzw. E-Bike

In welcher Form wird über die Möglichkeiten informiert, Ihr Unternehmen per Fahrrad/E-Bike zu erreichen?	Befragte	Anteil
gar nicht	373	70%
Sonstiges (bitte angeben)	61	11%
Auslage von Info-Materialien	29	5%
regelmäßige Information in unternehmensinternen Medien	23	4%
Aushang einer Radwegenetzkarte	8	2%
Informationsveranstaltungen	4	1%
Keine Angabe	34	6%
<b>Ergebnis</b>	<b>532</b>	<b>100%</b>

Tabelle 36: Informationsangebote in den Unternehmen zur Erreichbarkeit mit Fahrrad bzw. E-Bike

**Frage 18** Welche Verbesserungen wären Ihrer Meinung nach besonders wichtig, um den Anteil der Fahrrad-Nutzer unter Ihren Beschäftigten zu erhöhen?  
(Mehrfachnennungen sind möglich – maximal 4.)

- Mehr bzw. Bessere Information zur Fahrradnutzung
- Anschluss des Betriebsstandorts an das Radwegenetz
- Sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage auf dem Betriebsgelände
- E-Ladestation für E-Bikes/Pedelecs
- Umkleide- und Duschräume für Fahrradnutzer
- Finanzielle Anreize für die Fahrradnutzung
- Keine Verbesserungen nötig
- Sonstiges (bitte angeben):

**Ergebnis:** Ein Viertel der Befragten schätzt sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen am Arbeitsplatz als besonders wichtige Maßnahme ein, um den Anteil an Fahrrad-Nutzern unter den Beschäftigten zu erhöhen. Weiterhin halten 15 % Umkleide- und Duschräume und 15 % finanzielle Anreize als wichtige Akzente für eine höhere Fahrradnutzung.

**Welche Verbesserungen wären Ihrer Meinung nach besonders wichtig, um den Anteil der Fahrrad-Nutzer unter Ihren Beschäftigten zu erhöhen?**



Abbildung 47: Möglichkeiten zur Erhöhung des Anteils der Fahrrad-Nutzer auf Arbeitswegen

Welche Verbesserungen wären Ihrer Meinung nach besonders wichtig, um den Anteil der Fahrrad-Nutzer unter Ihren Beschäftigten zu erhöhen?	Befragte	Anteil
sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen auf dem Betriebsgelände	273	26%
Umkleide- und Duschräume für Fahrradnutzer	195	18%
finanzielle Anreize für die Fahrradnutzung	159	15%
E-Ladestation für E-Bikes/Pedelecs	109	10%
Anschluss des Betriebsstandorts an das Radwegenetz	104	10%
mehr bzw. bessere Information zur Fahrradnutzung	61	6%
keine Verbesserungen nötig	58	5%
Sonstiges (bitte angeben)	77	7%
Keine Angabe	34	3%
<b>Ergebnis</b>	<b>1070</b>	<b>100%</b>

Tabelle 37: Informationsangebote in den Unternehmen zur Erreichbarkeit mit Fahrrad bzw. E-Bike

### Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke

Frage 19 Bilden Sie bereits heute Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke mit Arbeitskollegen, die Sie kennen? Es geht hier nur um Ihren Arbeitsweg.

Ja, regelmäßig  
 Ja, gelegentlich  
 Nein, aber mit anderen Personen, die ich gut kenne  
 Nein, aber mit anderen Personen, die ich nicht kenne  
 Nein

Ergebnis: 18 % der Befragungsteilnehmer bilden gelegentlich oder regelmäßig Mitfahrgeheimenschaften mit anderem Personen, überwiegend mit Arbeitskollegen. Drei Viertel der Befragten nutzen diese Möglichkeit grundsätzlich nicht.

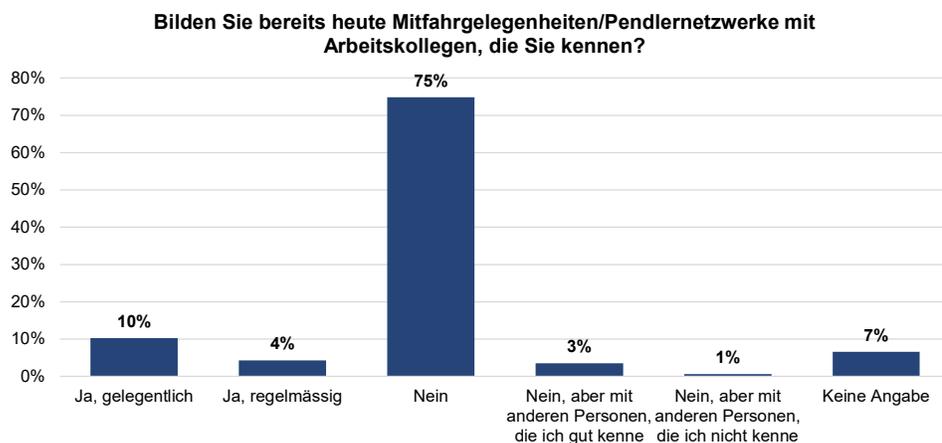


Abbildung 48: Nutzung von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerken unter den Befragungsteilnehmern

Bilden Sie bereits heute Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke mit Arbeitskollegen, die Sie kennen?	Befragte	Anteil
Ja, gelegentlich	53	10%
Ja, regelmässig	22	4%
Nein	387	75%
Nein, aber mit anderen Personen, die ich gut kenne	18	3%
Nein, aber mit anderen Personen, die ich nicht kenne	3	1%
Keine Angabe	34	7%
<b>Ergebnis</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Tabelle 38: Nutzung von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerken unter den Befragungs-teilnehmern

**Frage 20** Könnten Sie sich vorstellen, Personen mitzunehmen, die Ihnen vorher nicht bekannt sind, wenn solche Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke organisiert und vermittelt würden. Es geht hier nur um Ihren Arbeitsweg.

Ja  
 Ja, aber nur Arbeitskollegen  
 Nein

Ergebnis: 31% der Befragten könnten sich vorstellen, Personen mitzunehmen, die Ihnen vorher nicht bekannt sind, wenn solche Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke organisiert und vermittelt würden. 21 % der Befragten würden jedoch nur Arbeitskollegen mitnehmen. 41 % stehen nicht als Fahrthanbieter zur Verfügung.



Abbildung 49: Akzeptanz von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke unter den Befragungsteilnehmern als Fahrthanbieter

Könnten Sie sich vorstellen, Personen mitzunehmen, die Ihnen vorher nicht bekannt sind, wenn solche Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke organisiert und vermittelt würden?	Befragte	Anteil
Ja	159	31%
Ja, aber nur Arbeitskollegen	109	21%
Nein	214	41%
Keine Angabe	35	7%
<b>Ergebnis</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Tabelle 39: Akzeptanz von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke unter den Befragungs-teilnehmern als Fahrthanbieter

**Frage 21** Könnten Sie sich vorstellen, bei Personen mitzufahren, die Ihnen vorher nicht bekannt sind, wenn solche Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke organisiert und vermittelt würden. Es geht hier nur um Ihren Arbeitsweg.

Ja  
 Ja, aber nur Arbeitskollegen  
 Nein

**Ergebnis:** 30 % der befragten Mitarbeiter könnten sich vorstellen, bei Personen mitzufahren, die Ihnen vorher nicht bekannt sind, wenn solche Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke organisiert und vermittelt würden. 23 % würden jedoch nur bei Arbeitskollegen mitfahren. Für 41 % sind solche Angebote auch dann keine Alternative für den Arbeitsweg.



Abbildung 50: Akzeptanz von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke unter den Befragungsteilnehmern als Mitfahrer

Könnten Sie sich vorstellen, bei Personen mitzufahren, die Ihnen vorher nicht bekannt sind, wenn solche Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke organisiert und vermittelt würden?	Befragte	Anteil
Ja	154	30%
Ja, aber nur Arbeitskollegen	117	23%
Nein	210	41%
Keine Angabe	36	7%
<b>Ergebnis</b>	<b>517</b>	<b>100%</b>

Tabelle 40: Akzeptanz von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke unter den Befragungsteilnehmern als Mitfahrer

**Frage 22** Welche Verbesserungen wären Ihrer Meinung nach besonders wichtig, dass Sie Mitfahrgelegenheiten/Pendlerverkehre nutzen bzw. selbst anbieten?  
(Mehrfachnennungen möglich – maximal 4.)

- Schwarzes Brett für Mitfahrgelegenheiten
- Vernetzungsplattform im betriebseigenen Intranet
- Fahrer-/Mitfahrerbewertung (Vertrauenswürdigkeit)
- Finanzielle Förderung von Pendlernetzwerken
- Garantierte/bevorzugte Stellplätze für Ridesharing-Fahrzeuge
- Keine Verbesserungen nötig
- Sonstiges (bitte angeben):

**Ergebnis:** Fast ein Viertel der Befragten schätzt eine Vernetzungsplattform im betriebseigenen Internet als besonders wichtig ein, um Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke bekannter und attraktiver zu machen. Weiterhin halten 17 % eine Fahrer-/ Mitfahrerbewertung als wichtig und für 15 % sind garantierte Stellplätze für die Fahrtanbieter ein wichtiger Baustein.

**Welche Verbesserungen wären Ihrer Meinung nach besonders wichtig, dass Sie Mitfahrgelegenheiten/Pendlerverkehre nutzen bzw. selbst anbieten?**

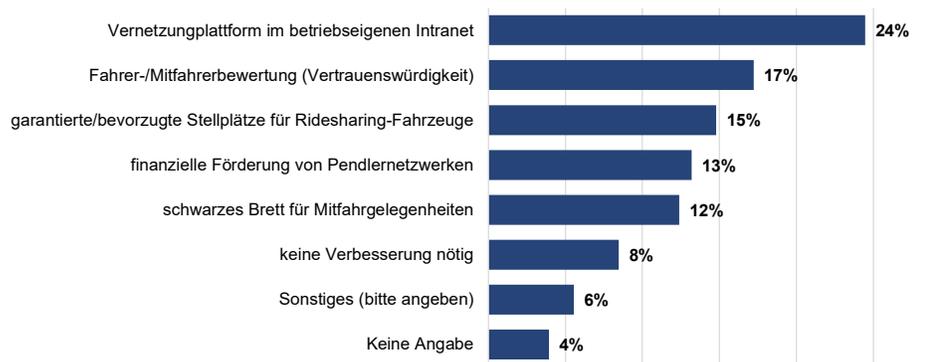


Abbildung 51: Möglichkeiten zur Attraktivierung von Mitfahrgelegenheiten/Pendlerverkehre

Welche Verbesserungen wären Ihrer Meinung nach besonders wichtig, dass Sie Mitfahrgelegenheiten/Pendlerverkehre nutzen bzw. selbst anbieten?	Befragte	Anteil
Vernetzungsplattform im betriebseigenen Intranet	243	24%
Fahrer-/Mitfahrerbewertung (Vertrauenswürdigkeit)	171	17%
garantierte/bevorzugte Stellplätze für Ridesharing-Fahrzeuge	147	15%
finanzielle Förderung von Pendlernetzwerken	131	13%
schwarzes Brett für Mitfahrgelegenheiten	123	12%
keine Verbesserung nötig	84	8%
Sonstiges (bitte angeben)	55	6%
Keine Angabe	39	4%
<b>Ergebnis</b>	<b>993</b>	<b>100%</b>

Tabelle 41: Möglichkeiten zur Attraktivierung von Mitfahrgelegenheiten/Pendlerverkehre

## 3 Managementbefragung

### 3.1 Ziel der Managementbefragung

Die Befragung von Entscheidern und Mobilitätsbeauftragten in ausgewählten Eberswalder Betrieben, öffentlichen Verwaltungen und der Hochschule war eine weitere wichtige Grundlage zur Konzeption von Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM). Um hier die richtigen Akzente bei den möglichen Maßnahmen setzen zu können, wurden Informationen zur Arbeitswegmobilität der Mitarbeiter, zur Erreichbarkeit des Betriebsstandortes bzw. der Betriebsstandorte mit ÖPNV und Fahrrad sowie zu den bisherigen Aktivitäten im Bereich des BMM benötigt. Darüber hinaus wurde das grundsätzliche Interesse der Befragten an einem Einstieg in BMM-Aktivitäten oder einer Vertiefung der bisherigen Aktivitäten ermittelt.

### 3.2 Eckdaten der Managementbefragung

Im Oktober und November 2019 wurden Interviews mit Vertretern der Managementebene aus sechs in Eberswalde ansässigen Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen geführt:

1. GLG Gesellschaft für Leben und Gesundheit mbH:
  - ▶ vier Standorte (einschl. Hauptverwaltung) und elf Vertragspraxen in Eberswalde
  - ▶ Kliniken mit Schichtarbeit
2. Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde (HNEE)
  - ▶ rd. 275 Mitarbeitenden, davon rd. 100 Verwaltungsangestellte und rd. 175 wissenschaftliche Mitarbeitende
  - ▶ Verteilung der Mitarbeitenden auf die drei Standorte: Stadtcampus (rd. 150 – 170), Waldcampus (rd. 100) und Forstbotanischer Garten (rd. 10 – 15)
  - ▶ keine Schichtarbeit
3. Wiese Backwaren GbR
  - ▶ rd. 75 Beschäftigte, davon 25 in Teilzeit
  - ▶ Verteilung auf zwei Standorte in Eberswalde (Caféhaus Gustav Am Markt und Bäckerei Friedrich-Ebert-Straße) und einen Standort in Britz (Bäckerei)
  - ▶ Schichtbetrieb mit unterschiedlichen Anfangs- und Endzeiten
4. Kreisverwaltung des Landkreises Barnim
  - ▶ zukünftig rd. 800 Mitarbeitende, davon > 100 Mitarbeitende in Teilzeit

- ▶ Verteilung auf die Standorte Paul-Wunderlich-Haus am Markt und mehrere kleinere Standorte im Stadtgebiet (Schulen, Archiv)
- ▶ keine Schichtarbeit, aber teilweise Früh- oder Spätdienst

#### 5. Landesbetrieb Straßenwesen (LS)

- ▶ rd. 100 Mitarbeitende am Standort im Behördenzentrum Eberswalde
- ▶ keine Schichtzeiten, aber flexible Arbeitszeiten zwischen 6 und 23 Uhr (ohne Kernarbeitszeit)
- ▶ Die aktuell noch große Zahl an Mitarbeitende aus dem Raum Strausberg wird demografiebedingt in den kommenden Jahren stark abnehmen.

#### 6. Stadtverwaltung der Stadt Eberswalde

- ▶ rd. 650 Mitarbeitenden, davon rd. 150 Teilzeitbeschäftigte
- ▶ zwei Verwaltungsstandorte in der Innenstadt sowie der Bauhof im Stadtteil Westend

### 3.3 Zusammenfassung der Interviewergebnisse

#### 3.3.1 Einschätzung zur Verkehrsmittelwahl der Mitarbeitenden

- ▶ Bei den Mitarbeitenden in öffentlichen Verwaltungen (Stadt-/Kreisverwaltung, LS) dominiert der Pkw (Selbstfahrer und Mitfahrer) für Fahrten zum Arbeitsplatz (72 – 85 %). Die Bedeutung des ÖPNV einerseits und des Rad-/ Fußverkehrs andererseits werden sehr unterschiedlich eingeschätzt.
- ▶ Unternehmen mit einem höheren Anteil an Mitarbeitenden aus Eberswalde (GLG, Bäckerei Wiese) wird der Pkw-Anteil für Fahrten zum Arbeitsplatz mit 40 – 50 % deutlich geringer eingeschätzt, die Bedeutung des Rad-/Fußverkehrs mit 40 – 50 % jedoch als relativ hoch. Dem ÖPNV wird mit ca. 10 % eine untergeordnete Rolle zugeordnet.
- ▶ Ein deutlich anderes Bild ergibt sich für die HNEE. Hier ergab sich aus früheren Befragungen, dass rd. 54 % der Arbeitswege im Rad- und Fußverkehr durchgeführt werden, gefolgt von 35 % ÖPNV-Wegen (vor allem Studierende und Angestellte mit Wohnort Berlin). Der Pkw spielt mit einem Anteil von rd. 12 % an den Arbeitswegen nur eine untergeordnete Rolle.

### 3.3.2 ÖPNV-Nutzung

#### Bewertung der Erreichbarkeit des Unternehmensstandorts mit dem ÖPNV

- Die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV wird aufgrund der zentralen Lage der Verwaltungsstandorte bzw. Betriebsstätten überwiegend als gut bis sehr gut bewertet.
- Dies gilt jedoch nicht für Standorte in städtischen Randlagen (z. B. Behörden-campus im Süden, Waldcampus der HNEE). Hier wird die ÖPNV-Erreichbarkeit als verbesserungswürdig eingeschätzt, auch weil umsteigefreie Busverbindungen zum Bahnhof fehlen.
- Aus Sicht der GLG wären zusätzliche Regionalbushalte im Umfeld der GLG-Standorte in Eberswalde wünschenswert, damit Patienten und deren Angehörige möglichst umsteigefreie ÖPNV-Verbindungen aus dem Umlandgemeinden nutzen können.

#### Information der Mitarbeitenden zu den Möglichkeiten und Vorteilen des ÖPNV-Angebots

- Eine kontinuierliche Information der Mitarbeitenden zum ÖPNV-Angebot ist derzeit in keinem der befragten Unternehmen/Behörden etabliert. Teilweise wird im Internet bei den jeweiligen Lage- und Anreiseinformationen nur sehr allgemein darauf hingewiesen, dass der jeweilige Standort auch mit dem ÖPNV erreichbar ist. Darüber hinaus erfolgt dies, wenn überhaupt, nur anlassbezogen (Mitarbeitenden-Information per Email oder über das firmeneigene Intranet zu Fahrplanpassungen, bei Betriebsstörung im ÖPNV oder zu VBB-Jobticket bzw. VBB-Azubi-Ticket).

#### Praktizierte Ansätze oder Maßnahmen zur Förderung der ÖPNV-Nutzung

- Ansätze oder Maßnahmen zur Förderung der ÖPNV-Nutzung beschränken sich im Wesentlichen darauf, den Mitarbeitenden, das VBB-Firmenticket oder das VBB-Azubi-Ticket anzubieten bzw. diese Möglichkeit aktuell zu prüfen.
- Die Stadtverwaltung Eberswalde bietet ihren Mitarbeitenden einen garantierten P+R-Stellplatz am Bahnhof für stadteigene Poolfahrzeuge; damit sollen Dienstfahrten mit der Bahn nach Berlin gefördert werden.
- Wenn kein VBB-Firmenticket angeboten wird, werden als Gründe hierfür die (vermutlichen) damit verbundenen Kosten für das Unternehmen sowie die geringe Preiserparnis für die Mitarbeitenden genannt.

#### Vorgeschlagene Verbesserungen beim ÖPNV zur Erhöhung des Anteils der ÖPNV-Nutzer unter den Mitarbeitenden, Kunden und Besuchern

- Folgenden Verbesserungsbedarf beim ÖPNV sehen die befragten Unternehmens- bzw. Behördenvertreter:
  - mehr bzw. bessere Information zu ÖPNV-Angebot und Fahrplan
  - mehr über den Tag verteilte Fahrtmöglichkeiten
  - mehr Direktfahrten im Busverkehr zur Vermeidung von Umstiegen

- Teilweise genannt wurden auch günstigere Fahrpreise, Frühfahrten für Mitarbeitende im Schichtdienst sowie bessere Anschlüsse zwischen Bus und Bahn mit kürzeren Umsteigezeiten genannt.

### 3.3.3 Fahrrad- und E-Bike-Nutzung

#### Bewertung der Erreichbarkeit des Unternehmensstandorts mit Fahrrad und E-Bike

- Die Erreichbarkeit der Betriebs- und Behördenstandorte mit Fahrrad bzw. E-Bike wird mehrheitlich als gut bis befriedigend bewertet.
- Verbesserungsbedarf wird vor allem bei der Durchgängigkeit und beim Zustand der Radwegeinfrastruktur gesehen. Hierbei sollten möglichst direkt Radverbindungen zum Bahnhof berücksichtigt werden.

#### Information der Mitarbeitenden zu den Möglichkeiten und Vorteilen des Radverkehrs

- Mitarbeitende sowie Kunden und Besucher werden im Allgemeinen nicht über die Möglichkeiten informiert, ob und wie das Fahrrad für die An- und Abfahrt zum Unternehmens- bzw. Behördenstandort genutzt werden kann.
- Lediglich die GLG informiert ihre Mitarbeitenden über die Nutzungsmöglichkeiten des betriebseigenen GLG-Rads im Rahmen des Einstellungsgesprächs.

#### Praktizierte Ansätze oder Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung

- Auch ohne aktive Informationspolitik sind in den befragten Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen bereits Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung umgesetzt:
  - So stellt die GLG ihren Mitarbeitenden 133 firmeneigene Fahrräder zur persönlichen Nutzung für Fahrten zum Arbeitsplatz von zu Hause bzw. vom Bahnhof Eberswalde sowie für Dienstreisen zwischen den GLG-Standorten im Stadtgebiet zur Verfügung. Am Bahnhof, an der Hauptverwaltung (Rudolf-Breitscheid-Straße) und an den Klinikstandorten stehen überdachte und abgeschlossene Fahrradabstellanlagen zur Verfügung.
  - An der HNEE gibt es eine AG Radverkehr, die u. a. auch an der an der Mitmach-Aktion „Stadtradeln“ teilnimmt. Am Standort Mertensstraße (Waldcampus) soll eine zusätzliche überdachte Fahrradabstellanlage installiert werden.
  - Die Stadtverwaltung stellt ihren Mitarbeitenden zwei Dienstfahrräder für Dienstreisen im Stadtgebiet zur Verfügung. Außerdem gibt es zwei Fahrradabstellanlagen (davon eine überdacht) für private Fahrräder bzw. E-Bikes.
  - In der Kreisverwaltung gibt es Vorüberlegungen, in dem an das Paul-Wunderlich-Haus angegliederten Parkhaus witterungsgeschützte Stellplätze mit E-Ladefunktion einzurichten.

- Die Bäckerei Wiese wirbt bei ihren Mitarbeitenden und Kunden für die Teilnahme an der Mitmach-Aktion „Stadtradeln“. Darüber hinaus gibt es erste Überlegungen zur Teilnahme am Dienstradleasing „JobRad“ sowie zur Erweiterung und ggf. Überdachung der Fahrradständer im Innenhof des Standorts Friedrich-Ebert-Straße“ (in Diskussion mit Vermieter).

### Vorgeschlagene Verbesserungen beim Fahrrad zur Erhöhung des Anteils der Fahrrad-Nutzer unter den Mitarbeitenden, Kunden und Besuchern

- Als besonders wichtige und grundlegende Verbesserung wird der Anschluss der Betriebs- bzw. Behördenstandorte an ein gutes und durchgängiges Radwegenetz im Stadtgebiet gesehen. Auch sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen auf dem Betriebsgelände bzw. im direkten Umfeld haben eine hohe Priorität.
- Als weitere Möglichkeit zur Förderung des Radverkehrs werden Ladestation für E-Bikes und Pedelecs sowie mehr bzw. bessere Information zur Fahrradnutzung genannt.
- Umkleide- und Duschräume für Fahrradnutzer, finanzielle Anreize für die Fahrradnutzung, die Teilnahme an Fahrrad-Wettbewerbs-Kampagnen sowie die Beschaffung von Diensträdern bzw. die Teilnahmen am Dienstrad-Leasing „JobRad“ erscheinen den Befragten nur im Einzelfall als geeignet oder werden als rechtlich/organisatorisch nur schwer umsetzbar eingeschätzt.

## 3.3.4 Pendlernetzwerke

### Potenzial für Pendlernetzwerke

- Das Potenzial für Pendlernetzwerke wird mehrheitlich als eher gering eingeschätzt. Als Gründe werden genannt, dass Mitarbeitenden aus Eberswalde keinen Bedarf für geteilte Fahrten mit dem Pkw haben die Möglichkeit haben, während Mitarbeitende von außerhalb, die den Pkw nutzen, verstreut liegende Wohnorte im Umland haben, so dass sich die Arbeitswege nur schwer bündeln lassen. Auch flexible Arbeitszeiten oder Schichtzeiten erschweren die Bildung von Pendlernetzwerken.

### Information der Mitarbeitenden zu den Möglichkeiten und Vorteilen von Pendlernetzwerken

- Lediglich die GLG und die HNEE bietet ihren Mitarbeitenden über das Intranet die Möglichkeit, Fahrtangebote und Fahrtgesuche auf Pendelwegen zu vernetzen. Dies wird jedoch praktisch nicht genutzt.
- Darüber hinaus werden die Mitarbeitenden in keinem der Unternehmen bzw. Behörden aktiv über die Möglichkeiten und Vorteile von Pendlernetzwerken informiert.

### Vorschlag zu geeigneten Maßnahmen zur Förderung von Pendlernetzwerken

- ▶ Ungeachtet der erfahrungsgemäß geringen Nutzung werden vor allem digitale Vernetzungsplattformen und deren Bewerbung als geeignete Maßnahmen zur Förderung von Pendlernetzwerken erachtet, entweder im betriebseigenen Intranet oder auch als unternehmensübergreifende digitale Vernetzungsplattform.
- ▶ Die GLG fördert bereits Fahrgemeinschaften bzw. Pooling bei Dienstfahrten /-reisen über finanzielle Anreize (Reisekostenerstattung).

### 3.4 Zusammenfassung zu bereits umgesetzten und möglichen Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements

Umgesetzte BMM-Maßnahmen	GLG	HNEE	BAR	LS	EW	Wiese
Mobilitätsberatung der Mitarbeiter (Intranet)						
Mobilitätsberatung der Mitarbeiter (Veranstaltung)						
Kunden-/Besucherinformation im Internet zu Mobilitätsalternativen zum Pkw						
ÖPNV-Job-Ticket				x		(x)
überdachte/gesicherte Fahrradabstellplätze					x	
Umkleide-/Duschgelegenheiten für Radfahrer		x				
finanzielle Anreize für Fahrradnutzer						
Schwarzes Brett zur Vermittlung von Fahrge- meinschaften/Pendlernetzwerken	x					
Intranet-Plattform zur Vermittlung von Fahrge- meinschaften/Pendlernetzwerken	x	(x)				
garantierte Stellplätze für Ridesharing-Fahrzeuge						
Fuhrpark-Fahrzeuge als Carsharing-Fahrzeuge für Mitarbeiter		x <sup>1</sup>	x <sup>1</sup>			x
finanzielle Anreize für Pendlernetzwerke						
Betriebliches Fuhrparkmanagement	x				(x)	(x) <sup>2</sup>
unregelmäßige Info-Email mit Mobilitätsinforma- tionen	x	x	x			(x)

<sup>1</sup> E-Fahrzeuge von BARshare für Mitarbeiter und Studierende auch privat nutzbar.

<sup>2</sup> Lastenrad ist vorhanden.

BAR = Kreisverwaltung des Landkreises Barnim / EW = Stadtverwaltung der Stadt Eberswalde /  
GLG = Gesellschaft für Leben und Gesundheit mbH / HNEE = Hochschule für nachhaltige Entwicklung  
Eberswalde / LS = Landesbetrieb Straßenwesen / Wiese = Wiese Backwaren GbR

Tabelle 42: Bereits umgesetzte Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements in den befragten Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen

Geplante bzw. mögliche BMM-Maßnahmen	GLG	HNEE	BAR	LS	EW	Wiese
Mobilitätsberatung der Mitarbeiter (Intranet)	(x) <sup>1</sup>				x	
Mobilitätsberatung der Mitarbeiter (Veranstaltung)					x	
Kunden-/Besucherinformation im Internet zu Mobilitätsalternativen zum Pkw		x			x	
ÖPNV-Job-Ticket		(x)	(X)		x	
überdachte/gesicherte Fahrradabstellplätze		x	(x)	x	x	(x)
Umkleide-/Duschgelegenheiten für Radfahrer				x	x	
finanzielle Anreize für Fahrradnutzer						(x)
Schwarzes Brett zur Vermittlung von Fahrge- meinschaften/ Pendlernetzwerken	x			x		
Intranet-Plattform zur Vermittlung von Fahrge- meinschaften/ Pendlernetzwerken	x			x	x	
garantierte Stellplätze für Ridesharing-Fahrzeuge					x	
Fuhrpark-Fahrzeuge als Carsharing-Fahrzeuge für Mitarbeiter						
finanzielle Anreize für Pendlernetzwerke						
Betriebliches Fuhrparkmanagement	x				x	x <sup>2</sup>
Bikesharing für Dienstfahrten (und Fahrten z./v. Arbeitsplatz)					x	
mobiles Arbeiten / Home Office (→ Verkehrsver- meidung)					x	

<sup>1</sup> In der GLG gibt es weitergehende Überlegungen, über die firmeneigene GLG-App zur Mitarbeiter-Info auch ÖPNV-Information (Fahrplan-Info, Verspätungsinformation mit Vorschlägen) mit alternativen Mitfahrgelegenheiten zu verknüpfen.

<sup>2</sup> gemeinsames Projekt mit HNEE in 2020.

BAR = Kreisverwaltung des Landkreises Barnim / EW = Stadtverwaltung der Stadt Eberswalde /  
GLG = Gesellschaft für Leben und Gesundheit mbH / HNEE = Hochschule für nachhaltige Entwicklung  
Eberswalde / LS = Landesbetrieb Straßenwesen / Wiese = Wiese Backwaren GbR

Tabelle 43: Geplante bzw. mögliche Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements in den befragten Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen