

„Machbarkeitsstudie Südroute“

Silke Leuschner
Leiterin des Stadtentwicklungsamtes

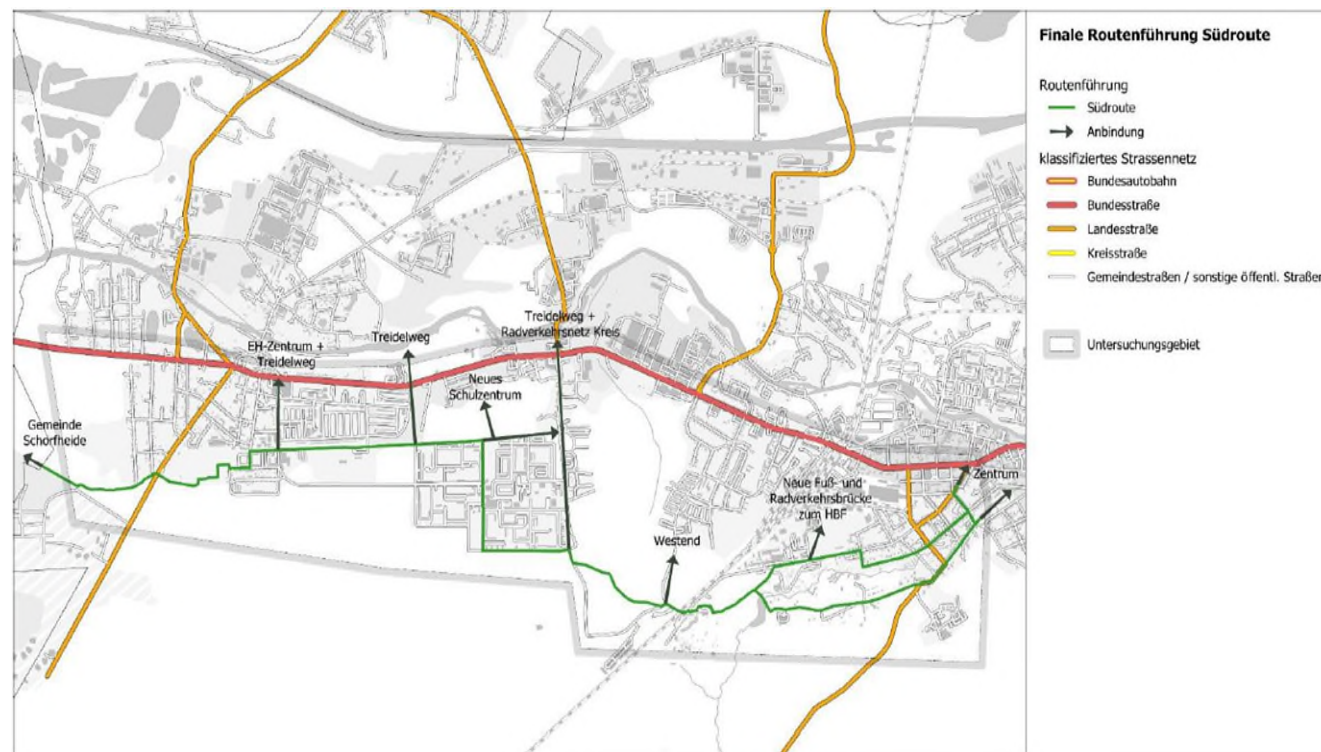
ASWU 05.03.2024

- **März 2024:**
05.03.2024
ASWU
Vorstellung des Entwurfes
und digitale Verfügbarkeit für Politik und Öffentlichkeit
<https://www.eberswalde.de/mbs-suedroute>

bis 27.03.2024 Rückmeldung unter
stadtentwicklungsamt@eberswalde.de
möglich

ab 30.04.2024 BV mit überarbeitetem Entwurf
im Bürgerinformationssystem

- **Mai 2024:**
14.05.2024 Vorberatung ASWU
30.05.2024 Beschluss StVV



Machbarkeitsstudie Südroute Stadt Eberswalde

Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt, 05.03.2024

Dipl.-Ing. Jens Rümenapp

Dipl.-Ing. Sylke Leonhardt

B. Eng. Moritz Brandner

B. Eng. Oscar Weiß

Gertz Gutsche Rümenapp – Stadtentwicklung und Mobilität, Hamburg/Berlin

Hintergrund

- B167 ist wichtige Achse zur Verbindung der Stadtteile Finow, Brandenburgisches Viertel und Westend mit dem Zentrum bzw. Bahnhof
- ... Verbesserung der Radverkehrsführung entlang der B167 eher langwieriges Vorhaben, gleichwohl (auch) erforderlich



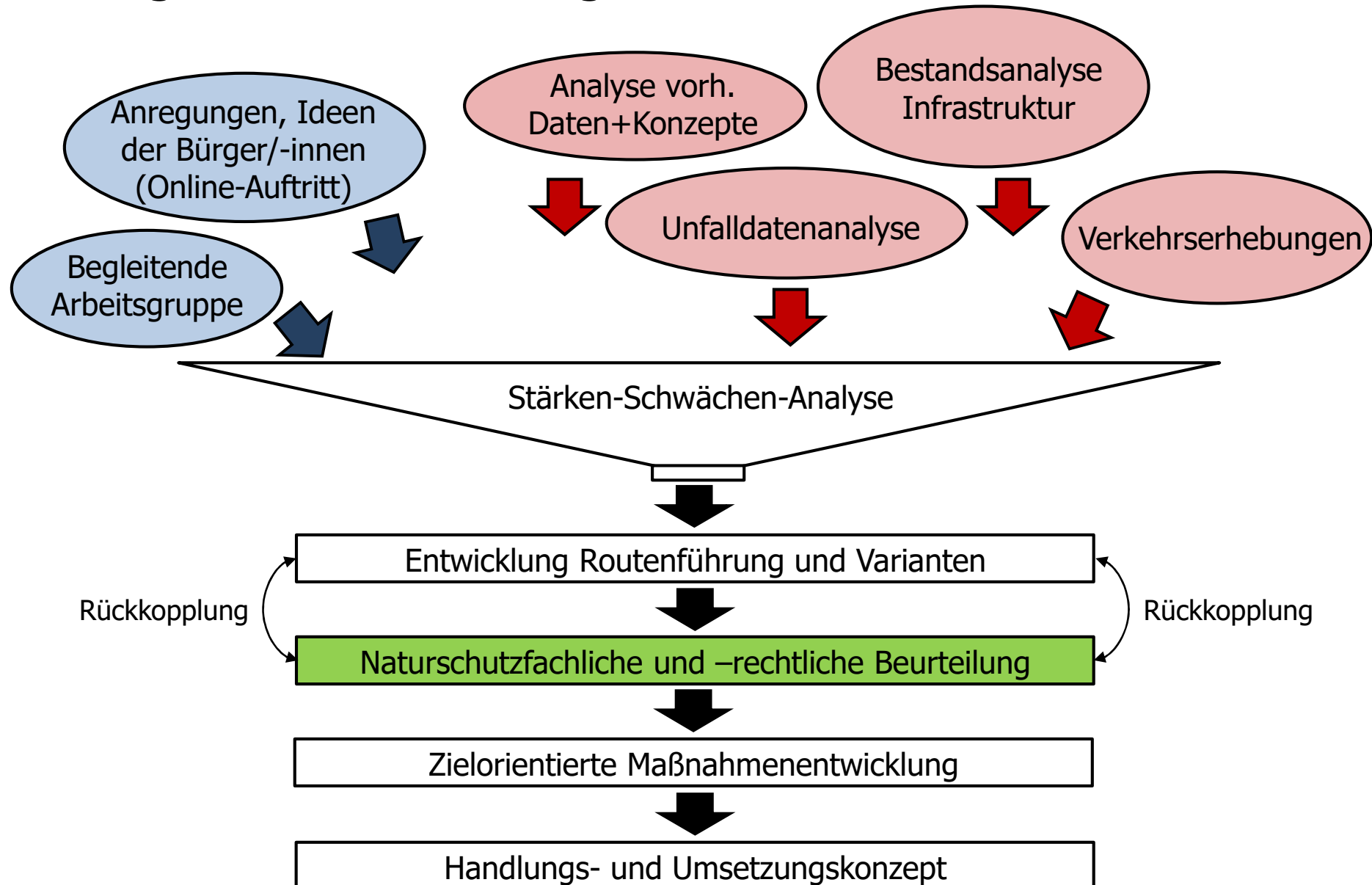
Vorschlag aus dem Mobilitätsplan 2030+

- Herstellen einer attraktiven Route parallel zur B167, die vom Radverkehr einfach, komfortabel, zügig, stressfrei sowie objektiv und subjektiv sicher befahren werden kann



Quelle: Mobilitätskonzept 2030+

Grundgerüst der Bearbeitung



Begleitende Arbeitsgruppe

- Zwei Arbeitsgruppensitzungen am 23.05.2023 und 12.02.2024
- Vorstellung und Diskussion des Arbeitsstands und der erzielten Ergebnisse

Teilnehmerkreis:

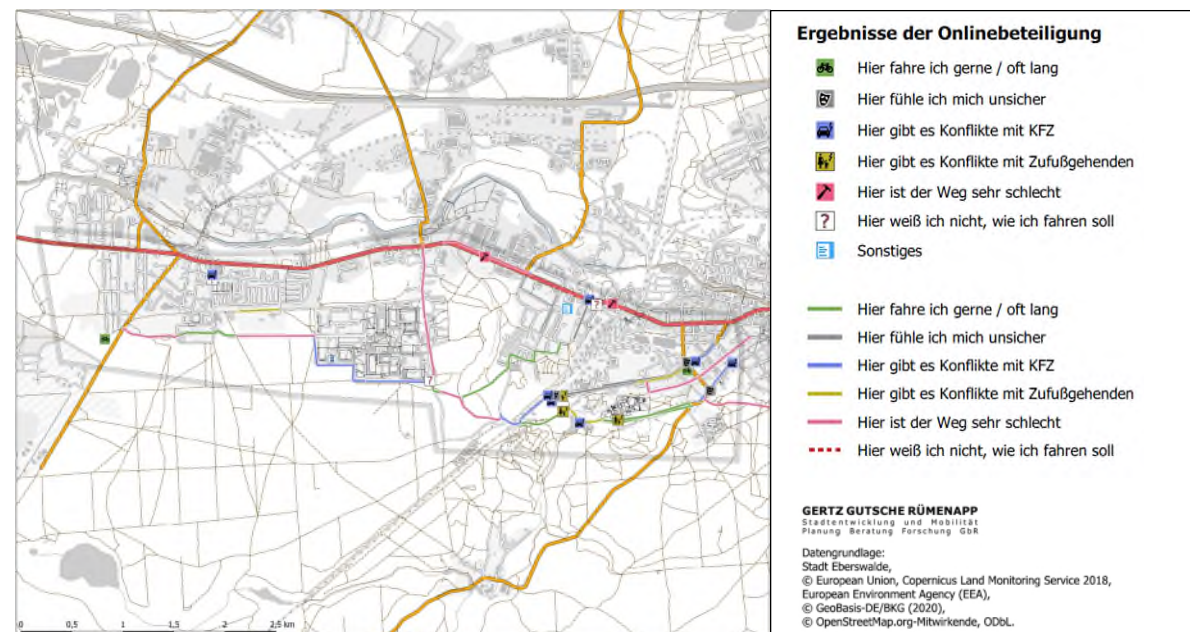
- WHG Wohnungsbau- und Hausverwaltungs-GmbH Eberswalde
- Wohnungsgenossenschaft Eberswalde 1893 eG
- Quartiersmanagement Brandenburgisches Viertel
- Kita Pustebume
- Gemeinde Schorfheide
- ADFC
- ALNUS e.V.
- Barnimer Busgesellschaft
- WITO Barnim GmbH
- Landkreis Barnim
- Stadtverwaltung (Amt f. Tourismus+Familiengarten, Tiefbauamt, Stadtentwicklungsamt, SG Verkehr)

Planungsradtour + Radverkehrsforum 07.06.2023

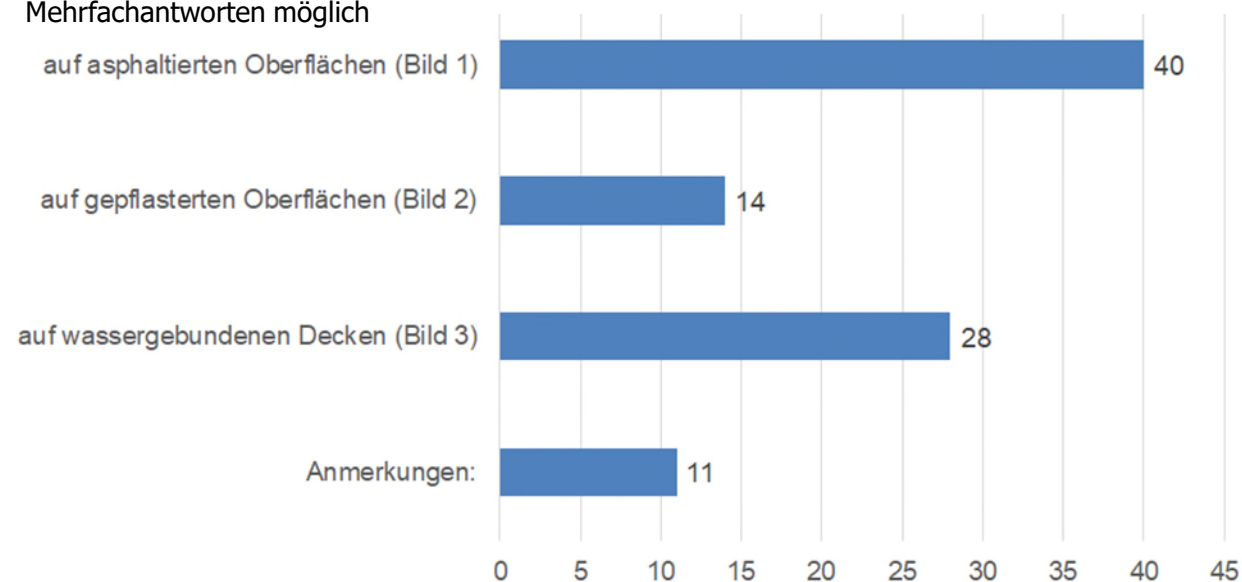


Online-Befragung

- Juni-Juli 2023
- 43 ausgefüllte Fragebögen
- überwiegend Alltagsradfahrende
- Konkrete Hinweise zu den möglichen Routenführungen
- Grundsätzliche Bewertungen unterschiedlicher Radverkehrsführungen und Oberflächen



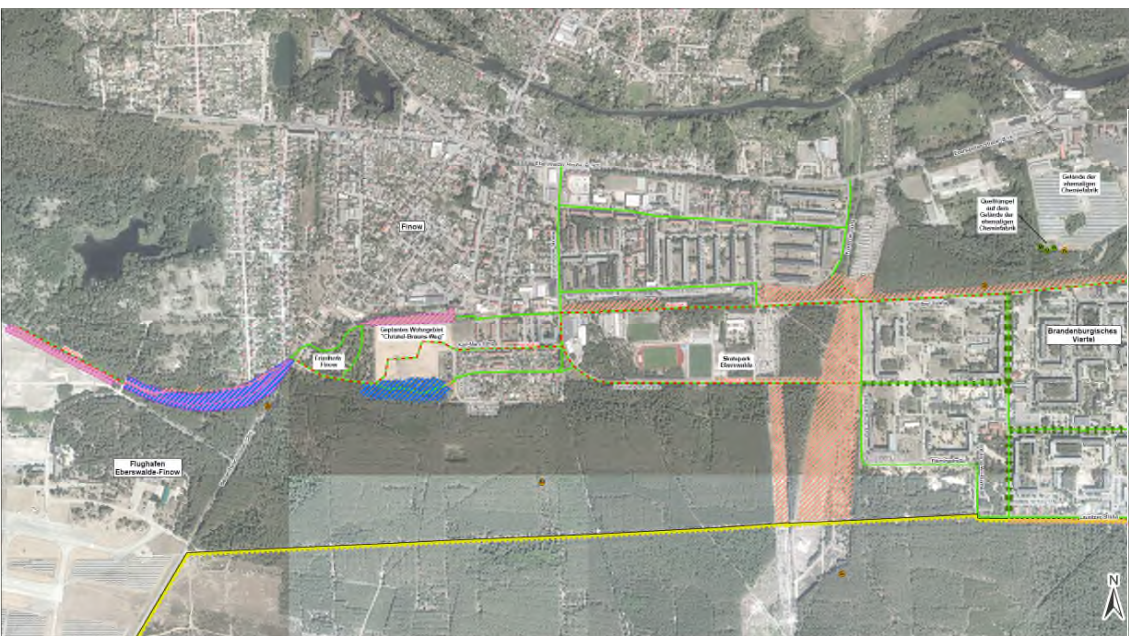
Auf welcher der drei dargestellten Oberflächen fahren Sie als Radfahrer*in gerne?
Mehrfachantworten möglich



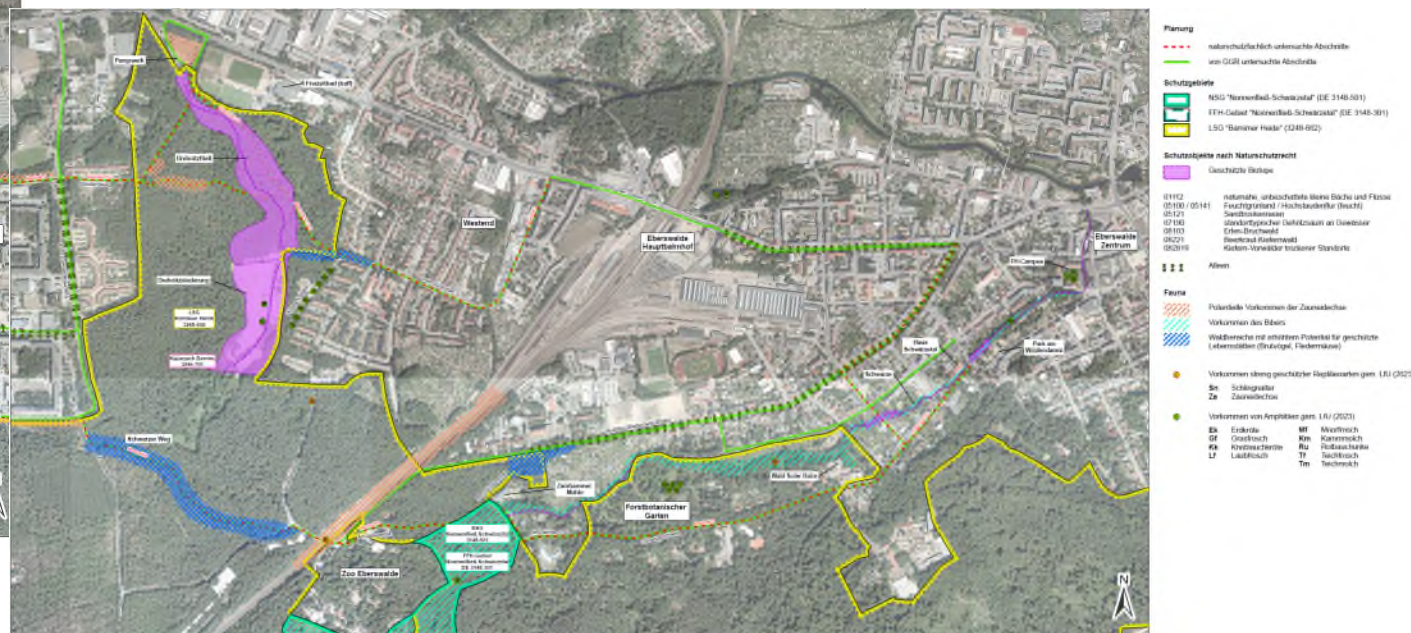
Naturschutzfachliche und -rechtliche Beurteilung der Trassen - Auswirkungen

Allgemein

- Weitere genauere Kartierungen erforderlich
- Minimierung von Eingriffen in geschützte Bereiche
- Schaffen von Ausgleichsflächen/-maßnahmen
- Genaue Planung von Bauphasen (Zeitpunkt, Zuwegung, Lage von Zusatzflächen, Zäunung relevanter Bereiche)



Quelle: Förster
Planungsbüro



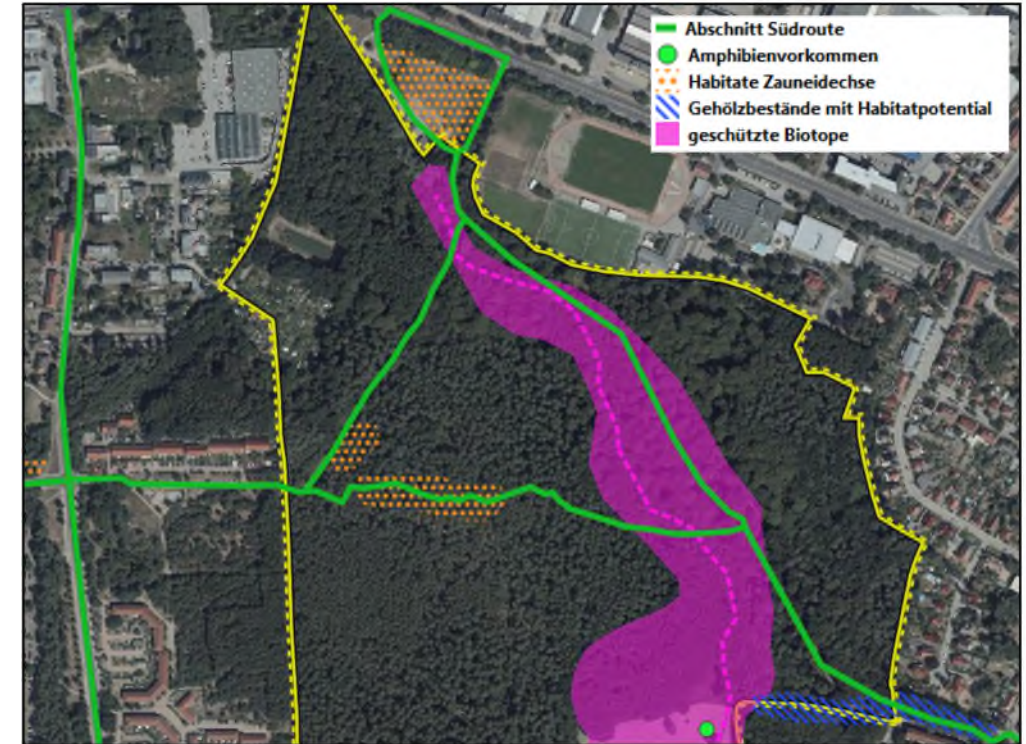
Naturschutzfachliche und -rechtliche Beurteilung der Trassen - Auswirkungen

Verlauf im Waldgebiet im Bereich der Drehnitzniederung

- Potenziell geschützte Waldbiotope von Erlen-Bruchwald (BT-Code 08103) (rosa)
- Mächtige Erd- und Mulmniedermoore (Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe (LBGR))

Auswirkungen:

- Route von Pumpwerk in Richtung Westend zu vernachlässigen, da größerer Wegeteil in geschützten Landschaftsbereichen liegt
- Moorböden haben hohen naturschutzfachlichen Wert, daher keine Genehmigung seitens der Naturschutzbehörde zum Eingriff zu erwarten
→ entweder **Kenntlichmachung der Route durch Beschilderung** oder **andere Routenführung für die Südroute suchen**



Quelle:

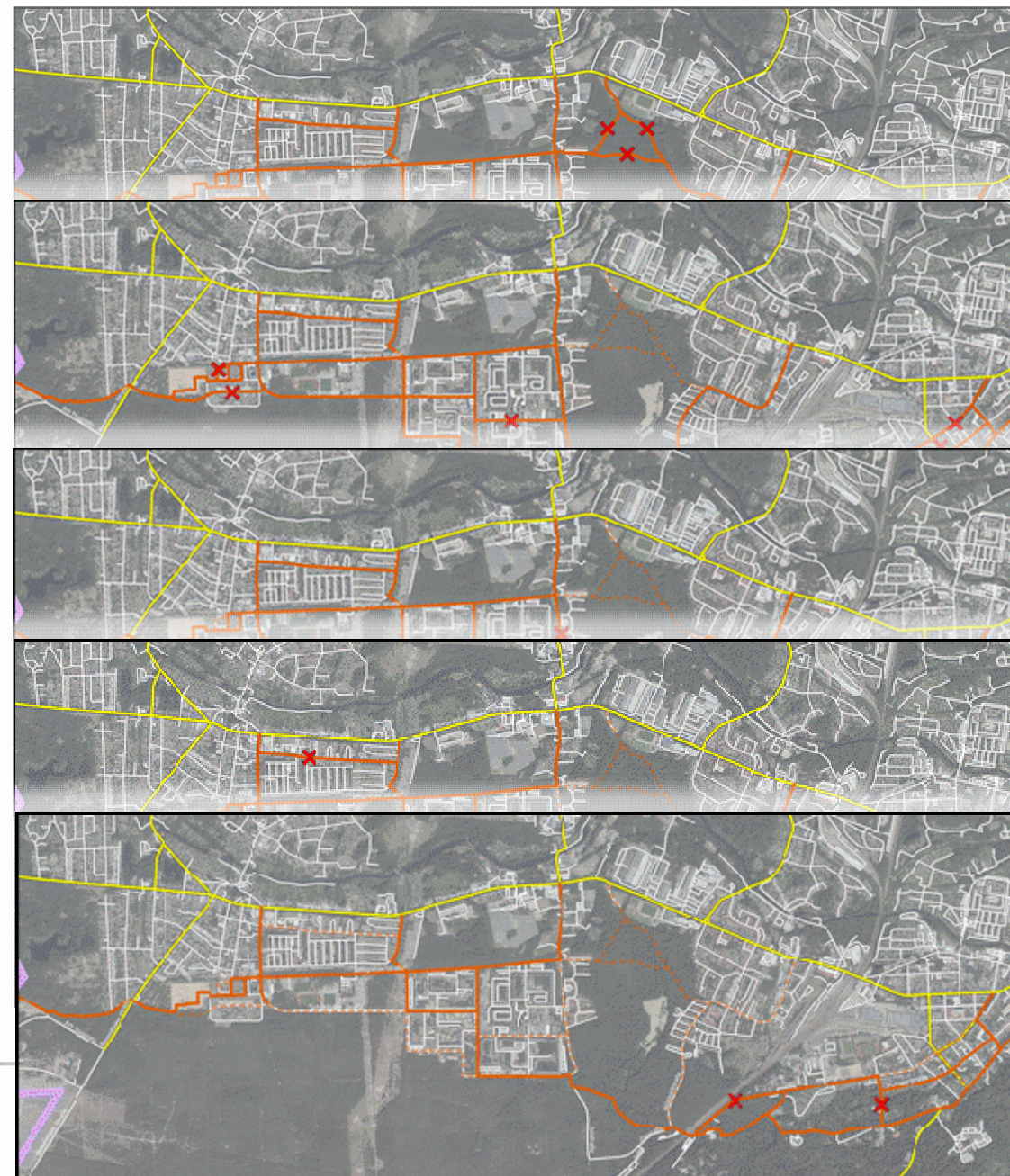
Förster
Planungsbüro

Festlegung der Routenführung – Betrachtete Streckenvarianten

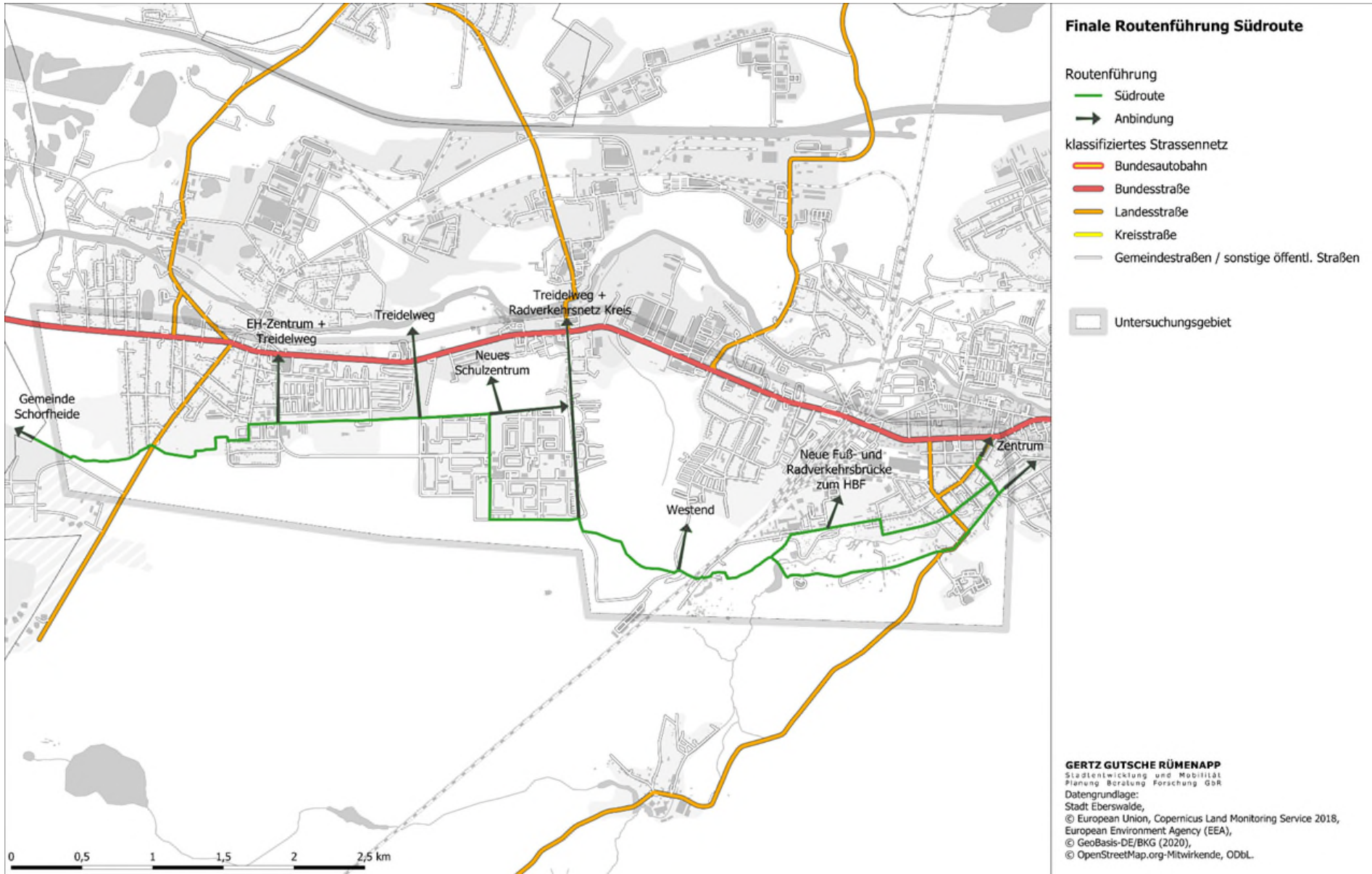


Kriterien zur Festlegung der Routenführung

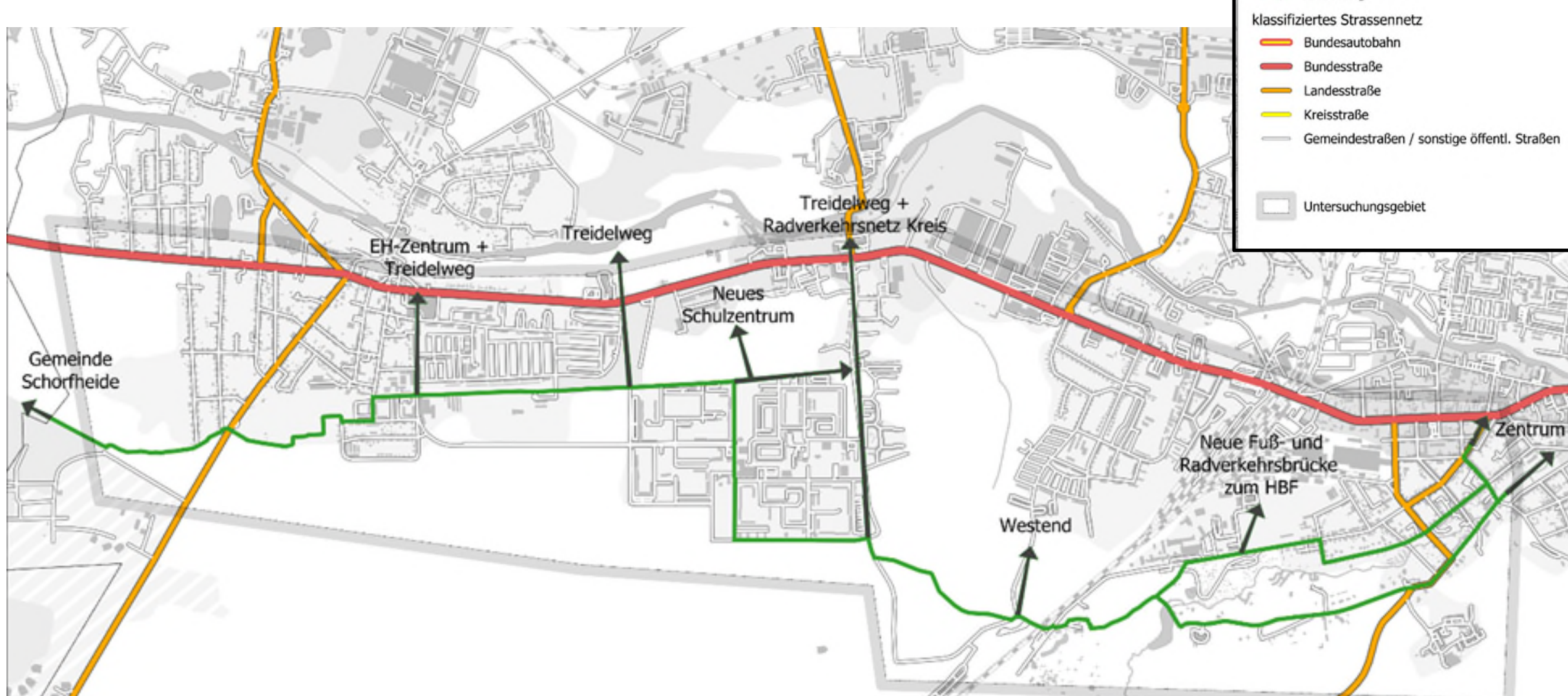
- Naturschutzfachliche und -rechtliche Untersuchung
- Verkehrliche und soziale Sicherheit
- Erschließungswirkung
- Direktheit der Verbindung
- Aufwand und Kosten



Zusammenfassung zur finalen Routenführung



Zusammenfassung zur finalen Routenführung



Maßnahmen – Darstellung in Steckbriefen

4

Abschnitt
Schönholzer Str. bis Prignitzer Straße

Ausgangssituation

Art der Radverkehrsführung
A: Zufahrt Gewerbe / Garagen
B: straßenunabhängiger Weg
C: Zufahrt Sportplatz / Kita

Oberfläche / Befahrbarkeit

A: Beton / unbefestigt
B: unbefestigt
C: unbefestigt

Kfz-Geschwindigkeit

A: 10 km/h
B: -
C: 10 km/h

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2+0
Download am: 27.01.2023

Textliche Beschreibung, Fotos

Der Abschnitt 4 besteht aus einem Teilabschnitt A, der aus einer Zufahrt zu sich dort befindenden Garagen- und Gewerbearealen, aus einem straßenunabhängigen Geh- und Radweg (B) sowie aus einer Zufahrt zu Kita und Sportplatz (C) besteht, von denen letzterer eher selten von Kfz genutzt wird, da die Haupteerschließung über die Ringstraße erfolgt. Abschnitt A weist eine Breite von ca. 5,80m und eine sehr schlecht mit dem Fahrrad befahrbare Oberfläche auf. Abschnitte B und C sind unbefestigte Wege. Ein Teilstück weist nur eine Breite von 2,10m auf, der Rest liegt bei einer Breite von 4,00m. Da der Abschnitt 4 für Kfz nicht durchgängig befahrbar ist, ist das Kfz-Verkehrsaufkommen sehr gering und damit eine attraktive Rad- und Fußverkehrs-Verbindung. Bei diversen Befahrungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde festgestellt, dass viele Fußgänger diesen Abschnitt nutzen, was v.a. an der Engstelle zu Konflikten mit den Radfahrenden führen kann.

Teilabschnitt A in Richtung Westen



Quelle: GGR

Teilabschnitt B in Richtung Osten



Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Die Überquerung der Schönholzer Straße zwischen dem vorherigen Abschnitt 3 und diesem Abschnitt 4 wird nicht beplant. Hier ist derzeit bereits eine gute Sichtbarkeit aller Verkehrsteilnehmenden gegeben und das Kfz-Verkehrsaufkommen auf der Schönholzer Straße ist nicht sehr hoch, so dass das Unfallrisiko beim Überqueren als gering eingestuft wird.

Im Teilabschnitt A kann die vorhandene Fahrbahnbreite auf 4,50m reduziert werden und es ist auf jeden Fall eine Oberflächenverbesserung in Form einer Asphaltdecke erforderlich, um die Befahrbarkeit dieses Abschnitts zu verbessern.

Die Radverkehrsführung in den Abschnitten B und C wird als asphaltierter gemeinsamer Geh- und Radweg geplant. Es muss geprüft werden, ob die Zufahrt zur Kita und zum Sportplatz stillgelegt werden kann.

Aufgrund des recht hohen Fußverkehrsaufkommens in diesem Bereich wird die erforderliche Breite des Weges auf 4,00m festgelegt, um Konflikte mit Radfahrenden zu vermeiden. Dafür muss der insgesamt 150m lange schmale Abschnitt um knapp 2,00m verbreitert werden, wodurch insgesamt ca. 7 Bäume gefällt werden müssen. Außerdem ist dieser Abschnitt ein potenzielles Zauneidechsen-Habitat. Dies erfordert Schutzmaßnahmen während der Bauphase und es müssen entsprechende Ausgleichsflächen gefunden werden.

Da derzeit Abschnitte B und C unbefestigt sind, wird diese Maßnahme als Neubau eingestuft.

Querschnitt Teilabschnitte B + C (Konzept)

Quelle: GGR

Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
A: 210 m B+C: 490 m	Stadt Eberswalde	A: Zufahrt Gewerbe / Garagen B+C: gemeinsamer Geh- und Radweg
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
410.000 €	v: hoch / s: mittel	kurz- bis mittelfristig

Natureingriffe

Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fallende Bäume (ca.)
Habitate Zauneidechse	1.700 qm	7

Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
A: 210 m B+C: 490 m	Stadt Eberswalde	A: Zufahrt Gewerbe / Garagen B+C: gemeinsamer Geh- und Radweg
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
410.000 €	v: hoch / s: mittel	kurz- bis mittelfristig

Natureingriffe

Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fallende Bäume (ca.)
Habitate Zauneidechse	1.700 qm	7

Umsetzungskonzept

Nr.	Beschreibung	Umsetzungszeitraum	Anmerkung	Priorität
5A+B	Prignitzer Straße von Ringstr. bis Potsdamer Allee	kurz- bis langfristig	Eine Abmarkierung von Schutzstreifen könnte als erster Schritt umgesetzt werden. Aber auch die langfristige Planung eines getrennten Geh- und Radwegs im nördlichen Seitenraum sollte bereits zeitnah angegangen werden.	sehr hoch
7	Lausitzer Str. + Zoostr. von Potsdamer Allee bis Schwarzer Weg	kurz- bis langfristig	Vor dem Sicherheitsaspekt ist eine Umgestaltung des Knotenpunkts Zoostr. / Lausitzer Straße dringend erforderlich.	sehr hoch
9	Wildparkstr. + Parkplatz Zoo		Vor allem die Planung des Abschnitts B über entlang des Parkplatzes am Zoo sollte aufgrund von Sicherheitsbedenken zeitnah umgesetzt werden.	sehr hoch
S 3	Instandhaltung, Reinigung, Winterdienst	kurzfristig, Daueraufgabe	Diese Maßnahme kann bereits zeitnah entlang der Routenführung der Südroute umgesetzt werden. Und trägt maßgeblich zur Sicherheit und Nutzungserhöhung bei.	sehr hoch
3	Neubaugebiet Christel-Brauns-Weg bis Schönholzer Str.	kurz- bis mittelfristig	Der Teilabschnitt 3A (Jahnstraße) wird derzeit bereits im Zuge der Erschließung des neuen Wohngebietes geplant. Es wird empfohlen Abschnitt 3 und 4 für einen gemeinsamen Förderantrag zu planen.	hoch
4	Schönholzer Str. bis Prignitzer Straße	kurz- bis mittelfristig	Es wird empfohlen Abschnitt 3 und 4 für einen gemeinsamen Förderantrag zu planen.	hoch
2	Biesenthaler Straße bis Zuwegung Neubaugebiet Christel-Brauns-Weg	langfristig	Abschnitt 2 dient auch als Erschließung des Neubaugebiets und sollte daher zeitnah nach dessen Fertigstellung angegangen werden. Da Absprachen mit der Landesforst erforderlich sind, kann die Umsetzung langwierig werden.	hoch
14	Weinbergstr. + Rudolf-Breitscheid-Str. von Ruhlaer Str. in Ri. Innenstadt	mittelfristig		mittel
17	Brunnenstraße von Schwappachweg bis Lessingstr.	kurzfristig		mittel
16	Am Zainhammer + Schwappachweg von Am Zainhammer bis Brunnenstr.	mittel- bis langfristig	Da anstatt des Schwappachwegs auch die Erlebnisachse Schwärzetal in diesem Abschnitt übergangsweise genutzt werden kann, ist die Priorität gering.	gering

	Priorität
Rechten Linksabbiegen sind im Zuge nach Fertigstellung der Fuß- und Potsdamer Bahnhof erforderlich.	hoch
n nur recht wenige Maßnahmen werden schnell einen Meilenstein der	hoch
sichtaspekten notwendigen Umbaus str. / Brunnenstr. / Weinbergstr. umgesetzt werden.	hoch
dhalter mit Rahmenhaltern sollte eine Erweiterung des Angebots ist legen.	hoch
	mittel
des geplanten Umbaus der Ruhlaer	mittel

	Priorität
, sollte auch sichergestellt te der Route sicher nutzbar	mittel
beit ist es erforderlich, dass tzt sind, damit die Route	mittel
imen mit der Gemeinde d kann daher auch erst e grünes Licht gibt.	gering
s ist hier kein dringender	gering

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

VERKEHR UND MOBILITÄT



BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG UND INFRASTRUKTUR



IEDLUNGSENTWICKLUNG UND FINANZEN



PROGNOSE REGIONALER ENTWICKLUNGEN

