

STADT EBERSWALDE

Der Bürgermeister



DB/Vorlage Nr. **BV/1039/2024**

Datum: 19.04.2024

zur Behandlung in Sitzung:
- öffentlich -

Einreicher/zuständige Dienststelle:
61 - Stadtentwicklungsamt

Betrifft: Machbarkeitsstudie Südroute Eberswalde

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt	14.05.2024	Vorberatung
Stadtverordnetenversammlung	30.05.2024	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die Machbarkeitsstudie Südroute und beauftragt damit die Verwaltung, weiterführende Planungen zur Umsetzung und Zielerreichung vorzunehmen und entsprechende Fördermittel zu akquirieren.

Götz Herrmann
Bürgermeister

Anlagen

Anlage 1: Synopse der Rückmeldungen zum Berichtsentwurf vom 04.03.2024

Anlage 2: Machbarkeitsstudie Südroute Eberswalde – Schlussbericht vom 18.04.2024

(**Achtung!** Die Anlage ist aufgrund des Umfangs nicht beigelegt, sie ist digital im Bürgerinformationssystem hinterlegt oder kann im Stadtentwicklungsamt eingesehen werden.)

Finanzielle Auswirkungen:				☒ ja	☐ nein
a) Ergebnishaushalt:					
Haushalts-jahr	Ertrag/Aufwand	Produkt-gruppe	Sachkonto	Planansatz gesamt	aktueller Ertrag bzw. Aufwand
2028 ff	Ertrag	54.10	416100	1.398.798,00 €	0,00 €
2028 ff	Ertrag	54.10	416101	274.156,00 €	69.333,33 €
2028 ff	Aufwand	54.10	571100	1.998.814,00 €	*0,00 €
2028 ff	Aufwand	54.10	571101	631.334,00 €	*86.666,67 €
b) Finanzhaushalt: (für Investitionen Maßnahmennummer: 65060205)					
Haushalts-jahr	Einzahlung/Auszahlung	Produkt-gruppe	Sachkonto	Planansatz gesamt	aktuelle Ein- bzw. Auszahlung
2024	Auszahlung	54.10	785200	100.000,00 €	100.000,00 €
2025	Auszahlung	54.10	785200	100.000,00 €	100.000,00 €
2026	Auszahlung	54.10	785200	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €
2027	Auszahlung	54.10	785200	1.400.000,00 €	1.400.000,00 €
2028	Einzahlung	54.10	681900	2.080.000,00 €	2.080.000,00 €
Wirtschaftlichkeitsberechnung liegt als Anlage bei:				☒ ja	☐ nicht erforderlich
Erläuterung: Die Finanzierung der Maßnahme wurde bei der Haushaltsplanung 2024/2025 vom Tiefbauamt berücksichtigt und beplant. *Der aktuelle Aufwand der Abschreibung errechnet sich aus den Gesamtkosten der Maßnahme in den aufgeführten Produktgruppen.					
Abstimmung mit dem Klimaschutzmanagement erfolgt:				☒ ja	☐ nicht erforderlich
Einschätzung der Auswirkung auf das Klima:				☒ positiv	☐ neutral ☐ negativ
Abstimmung mit Behindertenbeauftragter erfolgt:				☐ ja	☒ nicht erforderlich
Mitzeichnung Amtsleiter/in:		Mitzeichnung Kämmerer/in:		Mitzeichnung Dezernent/in:	

Sachverhaltsdarstellung:

Die Stadt Eberswalde hat sich zum Ziel gesetzt, den Umweltverbund und damit auch den Radverkehr zu stärken. In diesem Sinne wurde die nun vorliegende Machbarkeitsstudie (MBS) – Südroute, die vor allem die Stadtteile Finow und Brandenburgisches Viertel mit dem Zentrum bzw. Bahnhof von Eberswalde verbindet, erarbeitet.

Aufgabe dieser MBS war es, die im Mobilitätsplan 2030+ (Baustein I: Verkehrsentwicklungsplan (VEP)) dargestellte Route zu prüfen und alternative Routenführungen vorzuschlagen. Dazu wurde eine detaillierte Bestandsaufnahme durchgeführt und die vorhandenen Planungen ausgewertet. Auf dieser Basis wurden weitere Maßnahmen entwickelt, die für die Herstellung einer attraktiven neuen Route von Bedeutung sind. Dabei handelt sich um Maßnahmen, die für eine attraktive und sichere Nutzung der Route erforderlich sind.

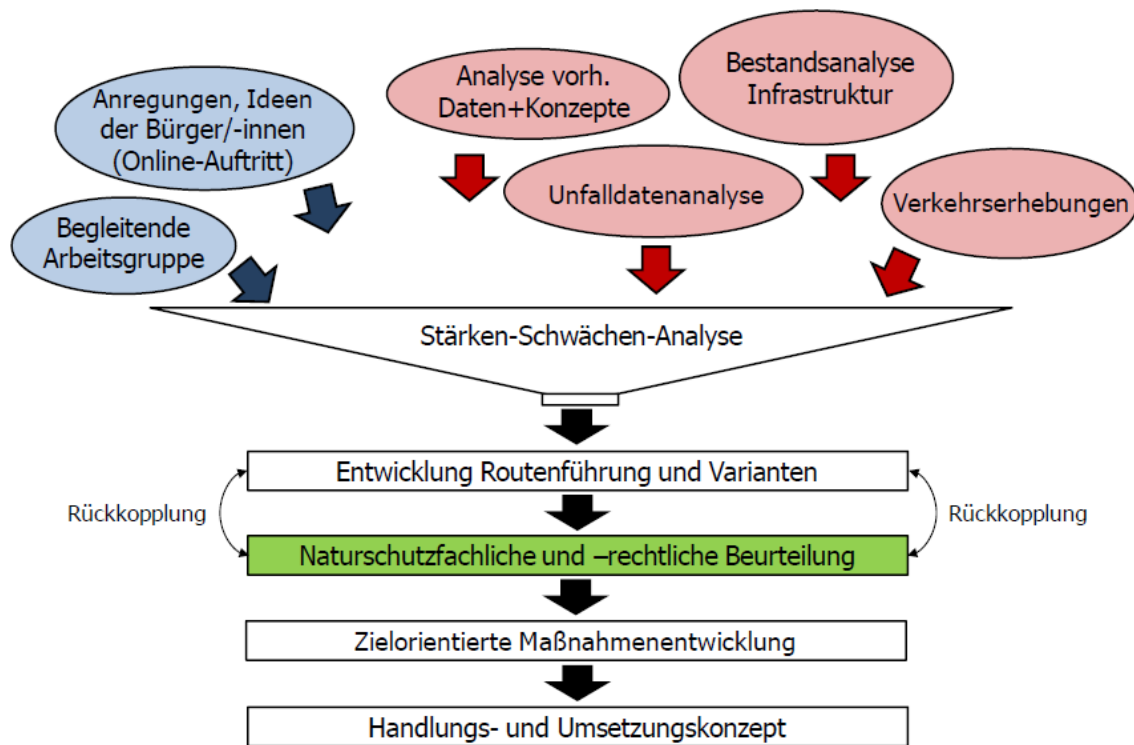
Es wurde außerdem eine naturschutzfachliche und -rechtliche Beurteilung der festgelegten

und mit der Stadt abgestimmten Routen durchgeführt, deren Ergebnisse ebenfalls in die Routenfindung und Maßnahmenentwicklung eingeflossen sind.

Die MBS wurde von Januar 2023 bis Februar 2024 erarbeitet.

Der Schlussbericht (Anlage I) fasst sämtliche Arbeiten aus diesem Zeitraum zusammen.

Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht den gesamten Bearbeitungsprozess.



Um auch die Meinungen und Ideen der Bürgerinnen und Bürger in die Machbarkeitsstudie einfließen lassen zu können, fand eine Öffentlichkeitsveranstaltung im Rahmen des Radverkehrsforums am 07.06.2023 inklusive PlanerInnen-Radtour statt. Außerdem gab es in der Zeit vom 10.07.2023 bis zum 03.09.2023 ein zweiteiliges Online-Beteiligungsverfahren.

Am 05. März 2024 wurde die Machbarkeitsstudie (im Entwurf), dem politischen Raum, im ASWU vorgestellt. Bis einschließlich dem 27.03.2024 erfolgte eine weitere Beteiligung, bei der weitere Hinweise zur Machbarkeitsstudie gegeben werden konnten. Die vorgebrachten Hinweise bzw. die Abwägung ist in der Anlage 1 der Beschlussvorlage beigelegt.

Neben der Beteiligung wurde auf Basis einer videogestützte Befahrungen des Hauptstraßen- und teilweise des Radwegenetzes im Untersuchungsraum, die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur (Linienführung, Art der Radverkehrsführung, Beschilderung und Markierungen, Trennung des Radverkehrs vom Kfz- und vom Fußverkehr, Oberflächenart, Baulicher Zustand, Lage, Art, funktionaler und baulicher Zustand von Querungsstellen, Besonderheiten (Hindernisse, Einbauten)) aufgenommen und bewertet.

Neben der Betrachtung der wichtigsten Quellen- und Ziele sowie Stärken und Schwächen im Einzugsbereich der beabsichtigten Trasse, erfolgte auch eine Unfallanalyse sowie die Bestimmung des Radverkehrsaufkommens.

Festlegung der Routenführung

Nach der Analysephase mit den Vorgaben aus dem Mobilitätskonzept, den Ideen aus der Bürgerbeteiligung und der Arbeitsgruppe, den Auswertungen der Zählraten, Gesprächen mit der Stadtverwaltung sowie eigenen Überlegungen sind eine Vielzahl möglicher Streckenführungen der Südroute entwickelt worden.

Diese wurden daraufhin nach verschiedenen Kriterien bewertet, so dass am Ende nur eine Routenführung – jedoch mit im östlichen Teil zwei Varianten – als finale Südroute bestehen blieb.

Da das Untersuchungsgebiet von verschiedenen Waldbereichen und anderen Naturräumen durchzogen ist, wurde bereits in der Ausschreibung der Machbarkeitsstudie ein großer Wert auf die naturschutzfachliche und -rechtliche Untersuchung gelegt. Für diesen Zweck wurde das Planungsbüro Förster im Unterauftrag mit dieser Aufgabe betraut.

Das Gutachten des Planungsbüros Förster hat ergeben, dass innerhalb des Untersuchungsraumes eine Vielzahl an Schutzgebieten und Schutzobjekten der Flora und Fauna vorhanden sind. Für die Erstellung der Südroute sollten Eingriffe in geschützte Bereiche minimiert werden. Die größte Auswirkung auf die mögliche Routenführung der Südroute hat das Vorkommen von Niedermoorböden innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Barnimer Heide“ im Bereich der Drehnitzniederung zwischen dem Stadtteil Westend und der Prignitzer Straße.

Die Strecke Drehnitzwiesen – Westend ist aus diesem Grunde aus den weiteren Überlegungen der Routenführung ausgeschlossen worden. Eine Verbindung vom Brandenburgischen Viertel mit dem Zentrum muss also stets im südlichen Bereich über die Zoostraße / „Schwarzer Weg“ erfolgen, da durch die Barrierewirkung der Bahnlinie keine anderen Überquerungsmöglichkeiten vorhanden sind.

Neben der naturschutzfachlichen und -rechtlichen Untersuchung flossen in die Bewertung der möglichen Routenführungen der Südroute auch die Kriterien Sicherheit, Erschließungswirkung, Direkte Verbindung und Kosten ein.

Aus den nach oben aufgeführten Bewertungen noch übrig gebliebenen Strecken wurde dann von West nach Ost die folgende finale Routenführung der Südroute entwickelt:

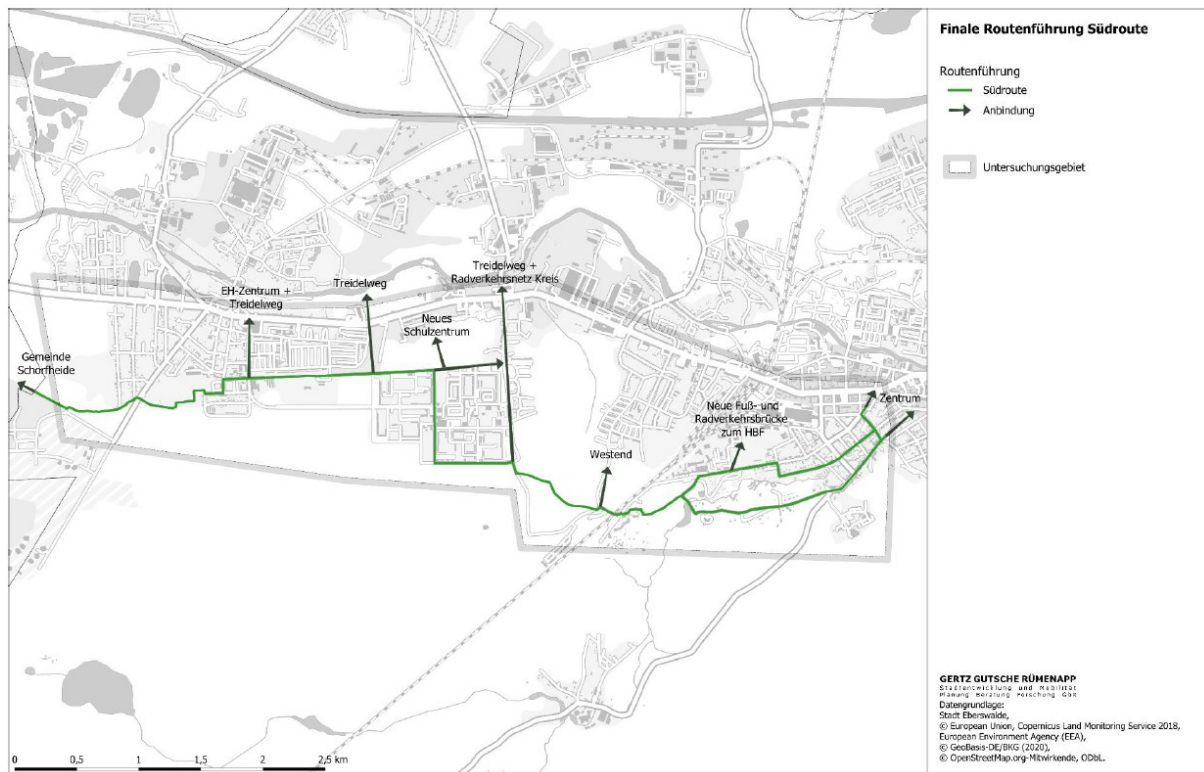


Abbildung 1: Finale Routenführung Südroute¹

Von der Ortsgrenze zur Nachbargemeinde Schorfheide geht es zunächst entlang des bereits vorhandenen Waldweges nördlich der Solaranlagen beim Flugplatz und dann entlang des Trampelpfades parallel zu den stillgelegten Bahnschienen in Richtung Friedhof Eberswalde Finow.

Von der Biesenthaler Straße wird die Südroute dann weiter entlang des Forstweges südlich des Friedhofs und durch das Neubaugebiet Christel-Brauns-Weg bis zur Jahnstraße geführt.

Über die Schönholzer Straße geht es weiter nördlich des Sportplatzes entlang eines straßenunabhängigen Weges, dann über die Prignitzer Straße bis zur Potsdamer Allee.

Von der Prignitzer Straße geht es dann in Richtung Süden entlang der gesamten Potsdamer Allee bis zur Lausitzer Straße und Zoostraße. Die Zoostraße wird durch eine Führung über den straßenunabhängigen Weg („Schwarzer Weg“) abgekürzt, dann geht die Südroute weiter über die Wildparkstraße bis zum Zoo und über den Parkplatz zum Startpunkt der Erlebnisachse Schwärzetal.

An der Straße Am Zainhammer sind dann zwei Varianten denkbar, bzw. die Südroute könnte hier auch geteilt und beide Varianten umgesetzt werden.

¹ vergrößerte Darstellung siehe Anlage 2 Machbarkeitsstudie Südroute Eberswalde – Schlussbericht vom 18.04.2024, Seite 53

Die nördliche Variante führt über die Straße Am Zainhammer in Richtung Norden und über die Rudolf-Breitscheid-Straße bis zur Straße Am Stadion. In diesem Abschnitt werden das Krankenhaus sowie die neue Geh- und Radwegbrücke zum Hauptbahnhof angeschlossen.

Dann führt die Route weiter über Am Stadion und Ruhlaer Straße bis zur Weinbergstraße.

Die südliche Variante führt weiter über die Erlebnisachse Schwärzetal bis zum Knotenpunkt Brunnenstraße / Weinbergstraße / Lessingstraße. Eine Anbindung an das Zentrum Eberswaldes erfolgt dann über den Park am Weidendamm bzw. die parallele Pfeilstraße.

Darstellung der Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen:

Mit der MBS Südroute wird das Ziel verfolgt, die klimafreundliche Mobilität mit dem Fahrrad zu fördern. Die MBS stellt die Grundlage für die planerische Konkretisierung und Umsetzung von Maßnahmen dar. Mit der Umsetzung der Maßnahmen verbessert die Stadt Eberswalde das städtische Radverkehrsnetz deutlich und trägt potenziell auch zur Anbindung der Gemeinde Schorfheide bei. Die Stadt Eberswalde schafft damit eine sichere und gut befahrbare Radinfrastruktur, was die Grundlage ist, um den realen Radverkehrsanteil am Modal Split zu erhöhen und damit einen Beitrag zur Erreichung der städtischen Klimaschutzziele zu leisten.

Weitere positive Nebeneffekte eines Anstieges des Radverkehrsanteils sind die Minderung von Schadstoff- und Geräuschemissionen sowie mögliche positive Effekte auf die Gesundheit durch die Zunahme körperlicher Aktivitäten.