

Stadt Eberswalde
Baudezernat
Stadtentwicklungsamt



Verkehrsplanerische Untersuchung zu den Entwicklungspotenzialen der Biesenthaler Straße



Arbeitsstand 9. September 2013

Inhaltsverzeichnis

<i>Abbildungsverzeichnis</i>	3
<i>Tabellenverzeichnis</i>	3
<i>Anlagenverzeichnis</i>	3
<i>Abkürzungsverzeichnis</i>	4
<i>Vorwort</i>	5
<i>1. Ausgangssituation und historische Entwicklung</i>	6
<i>2. Methodisches Vorgehen</i>	11
<i>3. Verkehrsbedeutung/Verkehrsbelastungen der Biesenthaler Straße</i>	12
3.1. Bundesverkehrswegeplan (BVWP)	12
3.2. Landesentwicklungsplan (LEP B-B)	12
3.3. Flächennutzungsplan (FNP)	14
3.3.1. Verkehrsentwicklungsplan (VEP)	14
<i>4. Wirtschaftliche Auswirkungen</i>	17
<i>5. Auswirkungen auf die Umwelt</i>	20
5.1 Schutzmaßnahmen auf Naturschutzgebiete und Flora-Fauna-Habitat-Gebiete	20
5.2. Vorschriften für besonders geschützte bzw. streng geschützter Tier- und Pflanzenarten nach BNatSchG	21
<i>6. Variantenuntersuchung</i>	23
<i>6.1. Planfall 1 – Einziehung</i>	25
<i>6.2. Planfall 2 – Ortsverbindungsstraße</i>	26
<i>6.3. Planfall 3 – Fahrradstraße</i>	29
<i>6.4. Planfall 4 – Radweg</i>	30
6.4.1. Radweg durch komfortable Neubau	30
6.4.2. Radweg durch moderaten Netzlückenschluss	32
<i>6.5. Unterscheidungsmerkmale</i>	34
6.5.1. Kosten und Finanzierung	34
6.5.2. Planverfahren	37
<i>7. Zusammenfassung und Vorzugsvariante</i>	38
<i>Literatur-/Quellenverzeichnis</i>	42
<i>Anlagen</i>	43
<i>Impressum</i>	63

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: "via Bysdal"	6
Abbildung 2: Lageplan Biesenthaler Straße	7
Abbildung 3: Teilabschnitte der Biesenthaler Straße	8
Abbildung 4: Straßennetzkonzeption für Eberswalde (mit der B 167 Ortsumgehung Finowfurt–Eberswalde)	13
Abbildung 5: Biesenthaler Straße (Wegevorteil)	16
Abbildung 6: NSG und FFH – Gebiete	21

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Planfälle	33
Tabelle 2: Kostenteilung	34
Tabelle 3: Kosten–Nutzen-Vergleich	40

Anlagenverzeichnis

Anlage A: Lageplan Biesenthaler Straße	44
Anlage B: Teilabschnitt der Biesenthaler Straße	45
Anlage C: Straßennetzkonzeption des Landes Brandenburg (mit B167 Ortsumgehung Finowfurt – Eberswalde)	46
Anlage D: NSG und FFH - Gebiete	47
Anlage E: Gegenüberstellung der Planfälle	48
Anlage F: Kostenschätzung für Planfall 1 - Einziehung	49
Anlage G: Kostenschätzung für Planfall 2 - Ortsverbindungsstraße	50
Anlage H: Kostenschätzung für Planfall 4.1 – Radweg durch komfortablen Neubau	51
Anlage I: Kostenschätzung für Planfall 4.2. – Radweg durch moderaten Netzlückenschluss	52
Anlage J: Übersichtskarte - Fotostandorte – Ortsbesichtigung Biesenthaler Straße (April 2013)	53
Anlage K: Ermittlung der Bauklasse – Planfall 2 – Ortsverbindungsstraße	54
Anlage L: Biesenthaler Straße (Wegevorteil)	55
Anlage M: Artenschutzfachbeitrag für das Bauvorhaben – „Grundhafter Ausbau der L 293“ Biesenthal-Eberswalde/Finow	56
Anlage N: FFH – Verträglichkeitsprüfung FFH-Gebiete „Finowtal – Pregnitzfließ“ (DE 3147 – 301) und „Nonnenfließ – Schwärzetal“ (DE 3148 – 301)	56
Anlage O: Fotodokumentation – April 2013	56
Anlage P: Beschlüsse	57

Abkürzungsverzeichnis

%	Prozent
§ 34	Paragraf (mit Nummer)
20 t	20 Tonnen
24h	24 Stunden
B 167	Bundesstraße (mit Nummer)
BA	Bauabschnitt
BAB 11	Bundesautobahn (mit Nummer)
BauGB	Baugesetzbuch
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BbgStrG	Brandenburgisches Straßengesetz
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
cm	Zentimeter
d. h.	das heißt
DTV ₂₀₀₆	durchschnittlicher, täglicher Verkehr (mit Jahr)
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
etc.	et cetera
FFH	Flora–Fauna–Habitat
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GRW	Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure
inkl.	inklusive
Kfz	Kraftfahrzeug
Kfz/24h	Kraftfahrzeuge je 24 Stunden
kg	Kilogramm
km	Kilometer
km/h	Kilometer je Stunde
L 293	Landesstraße (mit Nummer)
LEP B-B	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg
Lkw	Lastkraftwagen
LRT 9110	Lebensraumtyp 9110 (Hainsimsen–Buchenwälder)
LS	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
m	Meter
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MwSt.	Mehrwertsteuer
Nr.	Nummer
OU	Ortsumgehung
Pkt.	Punkt
RAS – Q	Richtlinie für die Anlage von Straßen - Querschnitt
RASt 06	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006
Rili KStB Bbg	Richtlinie Kommunalen Straßenbau Brandenburg
RQ	Regelquerschnitt
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
RWK	Regionaler Wachstumskern
StVO	Straßenverkehrsordnung
u. a.	unter anderem
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
vgl.	vergleiche

Vorwort

Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 26.06.2008¹ über den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) wurde die verkehrspolitische Zielstellung der Stadt Eberswalde verabschiedet. Der VEP untersuchte u.a. die Biesenthaler Straße hinsichtlich des momentanen Zustandes, der aktuellen verkehrlichen Bedeutung und der künftigen Entwicklungsmöglichkeiten. Im Ergebnis dieser Untersuchungen wurde festgestellt, dass die Biesenthaler Straße künftig als Radverkehrsverbindung in Richtung Stadt Biesenthal genutzt werden sollte, eine gesamtstädtische wirtschaftliche Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr aber nicht herleitbar ist.

In der Stadt Eberswalde bestehen zu diesem Ergebnis unterschiedliche Auffassungen, weshalb mit dem Beschluss des VEP „Die Stadt Eberswalde [...] beauftragt [wurde], den Ausbau der Telekomstraße (L 293) in den Verkehrsentwicklungsplan 2008 mit aufzunehmen und die Durchführung [zu] sichern.“ Die SPD-Fraktion hat für den Ausschuss für Bau, Planung und Umwelt am 27.11.2012 und die Stadtverordnetenversammlung am 13.12.2012 die Vorlagen-Nr.: BV/892/2012 „Wiederbefahrbarmachung der L293 („Telekomstraße“) zwischen der Stadt Eberswalde und der Stadt Biesenthal“ eingereicht. In der Stadtverordnetenversammlung wurde die o. g. Vorlage und der von der Fraktion Bündnis90/Die Grünen eingereichte Änderungsantrag („...Wiederbefahrbarmachung der Verbindungsstraße ... mit Fahrrädern...“) in den Ausschuss für Bau, Planung und Umwelt am 15.01.2013 verwiesen. In diesem Ausschuss wurde vorgeschlagen, dass eine Entscheidung bzgl. der „Telekomstraße“ erst nach Vorlage entsprechender Untersuchungen von vier Varianten (Einziehung der Straße, Ortsverbindungsstraße, Fahrradstraße, Radweg) getroffen werden kann. *Dabei ist zu beachten, dass eine Realisierung, egal welchen Planfalls, immer der Kooperation zwischen den beiden Städten Biesenthal und Eberswalde bedarf.* Der hier in Rede stehende Straßenabschnitt – Telekomstraße/L293/Biesenthaler Straße – ist als Teil der Landesstraße L 293 der Abschnitt 010 (zwischen B167 und L 200) und wird im Rahmen dieser Untersuchung nachfolgend als Biesenthaler Straße betitelt. Das Land Brandenburg plant die Entwidmung und Einziehung der Biesenthaler Straße (L 293), da aufgrund der parallel verlaufenden BAB 11 und L 200 kein Bedarf einer weiteren überregionalen Verbindungsstraße gesehen wird. Alternativ trägt das Land Brandenburg auch einen Baulastwechsel und damit verbunden, die Abstufung der Biesenthaler Straße zur Kreis- oder Gemeindestraße mit. Die Städte Biesenthal und Eberswalde haben 2005 (mit Unterstützung durch den Landkreis Barnim) beschlossen, die Biesenthaler Straße perspektivisch als Gemeindestraße in ihre Baulast zu übernehmen, da auf kommunaler Ebene ein potenzieller verkehrlicher Bedarf gesehen wird, der über die Biesenthaler Straße organisiert werden soll.

¹ vgl. Anlage P

Dieser Tatbestand wurde mit der Unterzeichnung der Umstufungsvereinbarung (Mai 2010) bekräftigt, d. h. dass mit der Verkehrsfreigabe (nach derzeitigem Stand 2020) der B167 Ortsumgehung (OU) Finowfurt/Eberswalde (L 220 – L 200) unter anderem der Straßenabschnitt in die kommunale Baulast (Stadt Eberswalde und Stadt Biesenthal) übergeht.

Derzeit ist der bauliche Zustand der Biesenthaler Straße nur im Bereich zwischen B 167 und Verkehrslandeplatz Eberswalde–Finow geeignet, Kfz–Verkehr aufzunehmen. Im verbleibenden Verlauf sind teilweise erhebliche bauliche Schäden festzustellen. Des Weiteren ist die Nutzung der Trasse zwischen dem Verkehrslandeplatz Eberswalde–Finow und Biesenthal – „Grüner Weg“ für Fahrzeuge aller Art gesperrt.

Ziel ist es, für den Abschnitt der Biesenthaler Straße mögliche Entwicklungsalternativen (nachfolgend als Planfälle betitelt) zu erarbeiten und zu vergleichen.

1. Ausgangssituation und historische Entwicklung

Die Biesenthaler Straße befindet sich im Westen des Stadtgebietes von Eberswalde im Ortsteil Finow und ist die historische Verbindung² (sogenannte „Lange Nacht“³) der heutigen Städte Eberswalde und Biesenthal (vgl. Abbildung 1 und 2).

Abbildung 1: "via Bysdal"⁴



Über 700 Jahre alt ist die „via Bysdal“, hier der Abschnitt zwischen Biesenthal und Finow, die sogenannte „Lange Nacht“.

Bereits im 13. Jahrhundert entwickelten sich neue Heer- und Handelsstraßen im Barnim. Hierzu zählt unter anderem die schon 1267 urkundlich erwähnte „via Bysdal (Bizdal)“ (Ladeburg-Biesenthal–Finow). Während andere Handelsstraßen (wie die Prenzlauer Landstraße oder die Landstraße über Werneuchen) Anfang des 19. Jahrhunderts befestigt, d. h. Chaussees wurden, blieb die „via Bysdal“ größtenteils unbefestigt. Ihre Benutzung reicht

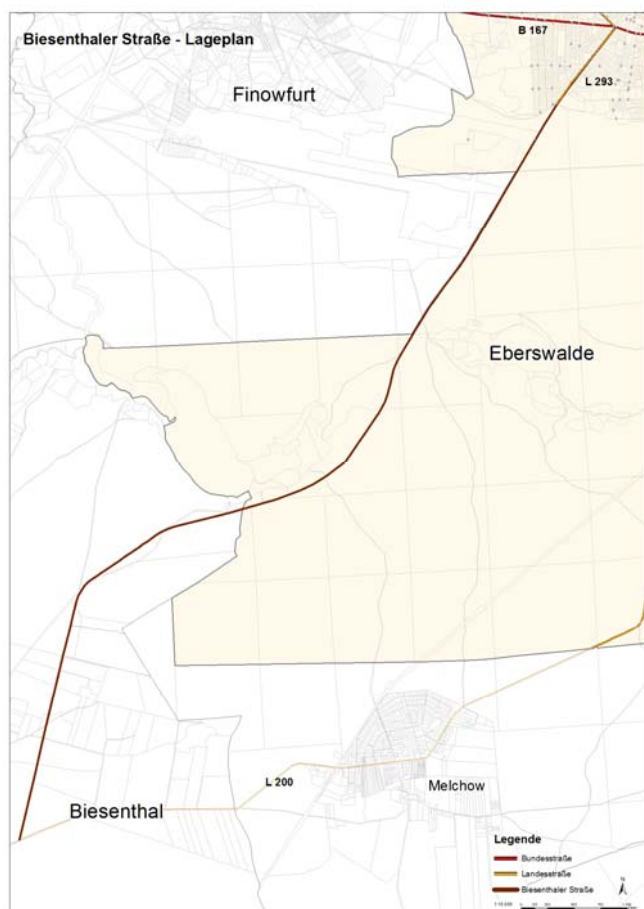
mehr als 100 Jahre zurück, verlor jedoch ihre Bedeutung mit der Herstellung der Chaussees „Biesenthal-Bernau“ sowie „Eberswalde-Biesenthal“. Mit der Verkehrsfreigabe 1936 des Abschnittes der BAB 11 Berlin-Joachimsthal kam es zum weiteren Bedeutungsverlust der historischen Wegeverbindung. Mit Kriegsbeginn wurde die Biesenthaler Straße für den öffentlichen Verkehr gesperrt, da sie sich nunmehr im Militärgelände, auch in der Zeit nach 1945, befand.

² Die über 700 Jahre alte „via Bysdal“ als alte Heer- und Handelsstraße von Berlin über Buch – Zepernick - Bernau/Blumenhag – Fichtestraße – Kirschgarten – Ladeburg Dorf und Biesenthaler Weg – an Lobetal vorbei – Langerönnner Mühle – Biesenthaler Marktplatz – Kirschallee – „Lange Nacht“ – Heegermühle (Finow) – weiter nach Norden.

³ „Wem die Ausspannhöfe zu kostspielig waren, der übernachtete eben die lange Nacht im Wald, vor Biesenthal“ (Bernauer Kurier, 10.07. 1991)

⁴ Rudi Schinkel (29.05. 1993)

Abbildung 2: Lageplan Biesenthaler Straße⁵



Neben den Siedlungsbereichen von Eberswalde und Biesenthal und dem Verkehrslandeplatz Eberswalde–Finow werden die Flora–Fauna–Habitat–Gebiete (FFH–Gebiete) „Finowtal–Pregnitzfließ“ und „Nonnenfließ–Schwartzetal“ im Trassenverlauf tangiert. Die untersuchte Trasse weist eine Länge von rund zehn Kilometer auf, von denen fast sechs Kilometer in den Gemarkungen Finow und Spechthausen liegen. Die Biesenthaler Straße ist zurzeit noch verkehrsrechtlich als Landesstraße 293 (L 293 Abschnitt 010) gewidmet und befindet sich in der Baulast des Landes Brandenburg. Durch die B 167 (Eberswalder Straße) in Eberswalde und die L 200 in Biesenthal ist die L

293 mit dem Bundesfernstraßennetz verknüpft

1.1. Entwicklungen der Biesenthaler Straße mit Beginn des 21. Jahrhundert

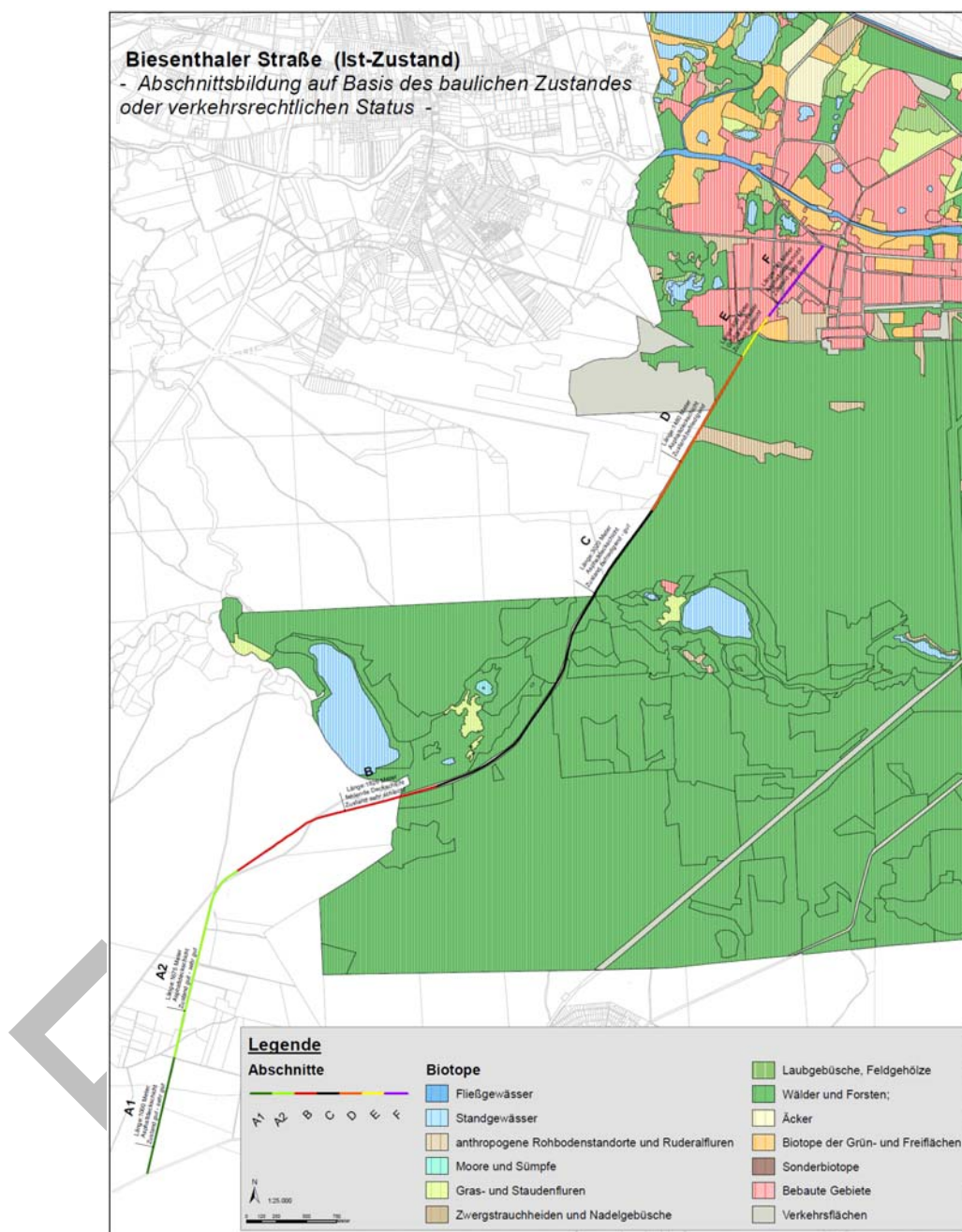
Im Jahr 2000 wurde durch das Brandenburgische Straßenbauamt Strausberg (jetzt: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg) der Ausbau der Landesstraße 293 von Kilometer 0+100 bis Kilometer 7+520 vorbereitet. Der Ausbau war zum damaligen Zeitpunkt als notwendig erachtet worden, da die vorhandene Streckenführung und Fahrbahnbreite der L 293 nicht den richtliniengemäßen Entwurfparametern entsprachen. Im Jahr 2002 wurden die Ausbaurbeiten bei Kilometer 2+675 abgebrochen, weil Belange des Natur- und Artenschutzes in den damals vorliegenden Planunterlagen zum Ausbau nicht hinreichend berücksichtigt waren. Im Zuge der Überarbeitung der Planunterlagen erfolgte eine Neuordnung der Klassifizierung des überregionalen Straßennetzes durch die Bundesrepublik Deutschland und das Land Brandenburg. Dabei wurde festgestellt, dass die L 293 keine Bedeutung für das übergeordnete Landesstraßennetz hat, was zur Einstellung des Plangenehmigungsverfahrens führte.

⁵ vergrößerte Darstellung siehe Anlage A

1.2. Streckenabschnitte der Biesenthaler Straße

Die Biesenthaler Straße wurde im April 2013 im Rahmen einer Ortsbesichtigung in sieben Teilabschnitte unterteilt, welche sich nach dem baulichen Zustand, der Funktion und/oder dem verkehrsrechtlichen Status unterscheiden (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Teilabschnitte der Biesenthaler Straße⁶



Beginnend am Kilometer 0+000 bis Kilometer 2+675 (Teilabschnitt A1 und A2) ist die Biesenthaler Straße in einem guten baulichen Zustand. Die Fahrbahn ist 6,0 Meter breit, in Asphalt ausgeführt und nur vereinzelt leicht beschädigt. Insbesondere sind Oberflächenschäden durch Verwitterung und Schäden am Asphalt durch eindringende Vegetation in den Seitenbereichen festzustellen.

⁶ vergrößerte Darstellung siehe Anlage B

Der **Teilabschnitt A1** ist bis zur Einmündung „Grüner Weg“ (Telekom-Gelände) für den Verkehr freigegeben. Ab dieser Einmündung, d. h. ab dem **Teilabschnitt A2** ist das Befahren der Trasse durch Zeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) untersagt, aber aufgrund fehlender Barrieren problemlos möglich. Bei Kilometer 2+675 wurden die begonnenen Ausbauarbeiten abgebrochen, weshalb ein deutlicher Absatz in der Fahrbahnoberfläche festzustellen ist, der für Kraftfahrzeuge und den Radverkehr ein erhebliches Gefahrenpotenzial darstellt.

Der **Teilabschnitt B** (Kilometer 2+675 bis Kilometer 4+500) ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Im Rahmen der begonnenen Ausbauarbeiten wurde die bestehende Fahrbahnoberfläche aus Großgranitpflaster, welche mit einem Dünnschicht-Asphalt überbaut wurde, teilweise bzw. vollständig abgetragen. Darüber hinaus ist durch den vorhandenen, illegalen Kfz-Verkehr eine zweite „Fahrbahn“ in den an der Oberfläche anstehenden Sandschichten angelegt worden. Der gesamte Teilabschnitt B darf nicht mit Fahrzeugen befahren werden und grenzt an die FFH - Gebiete (Finowtal-Pregnitzfließ“ und „Nonnenfließ-Schwärzetal“).

Bei Kilometer 4+500 beginnt **Teilabschnitt C** und erstreckt sich bis etwa Kilometer 7+520. Dieser Abschnitt kennzeichnet sich durch eine einstreifige, asphaltierte Fahrbahn. Im gesamten Teilabschnitt ist die Fahrbahn schätzungsweise rund 3,0 bis 3,5 Meter breit, was gemäß anzuwendenden Richtlinien einen Begegnungsfall von Kraftfahrzeugen, auch bei langsamer Fahrweise, ausschließt. Aufgrund des baulichen Zustands ist ein verhältnismäßig sicheres Befahren möglich, woraus sich vermuten lässt, dass im Begegnungsfall stets in die unbefestigten Seitenbereiche ausgewichen wird. Die Fahrbahnoberfläche weist einen befriedigenden bis guten baulichen Zustand auf. Insbesondere sind Verwitterungsschäden an der Fahrbahnoberfläche und vereinzelt Wurzelschäden im Fahrbahnunterbau festzustellen. Teilabschnitt C darf nicht befahren werden. Eine entsprechende Beschilderung durch Zeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) befindet sich bei Kilometer 7+520, d. h. ein Befahren der Trasse ist in den Abschnitten A2 – C (Kilometer 2+675 – Kilometer 7+520) verkehrsrechtlich untersagt. Der gesamte Teilabschnitt C grenzt ebenfalls an die FFH-Gebiete (Finowtal – Pregnitzfließ“ und „Nonnenfließ-Schwärzetal“).

Der **Teilabschnitt D** erstreckt sich auf einer Länge von rund 1,5 Kilometern (Kilometer 7+520 bis 9+000). Bei diesem Teilabschnitt handelt es sich um den Teil der Biesenthaler Straße, der aus Richtung Norden von der Zufahrt zum Verkehrslandeplatz Eberswalde–Finow bis zum Ende von Teilabschnitt C führt und damit als Erschließung zum Schwärzensee für Badegäste, zum Forsthaus und zur Wohnsiedlung dient. Teilabschnitt D ist durch einen befriedigenden baulichen Zustand der asphaltierten und ca. 5,0 – 6,0 breiten Fahrbahnoberfläche gekennzeichnet, welcher ein Befahren der Trasse (bei geminderter Geschwindigkeit) gefahrlos zulässt. Der Begegnungsfall von Kraftfahrzeugen ist möglich, ohne dass in die unbefestigten Seitenbereiche ausgewichen werden muss.

Teilabschnitt E beginnt bei Kilometer 9+000 und erstreckt sich über ca. 400 Meter. Aufgrund der stark beschädigten und verschlissenen Fahrbahnoberfläche (Großgranitpflaster) ist ein Befahren jedoch nur mit einem reduzierten Geschwindigkeitsniveau sicher möglich und ist durch Zeichen 274-53 (zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) flankierend abgesichert. Die Fahrbahnbreite beträgt circa 6,0 Meter und ist für den Begegnungsfall mit Kraftfahrzeugen geeignet. Erst ab Höhe des Friedhofes sind beidseitig unbefestigte schmale Gehwege vorhanden.

Von Kilometer 9+400 bis zum Ende des Abschnitts 010 der L 293 bei Kilometer 10+142 ist **Teilabschnitt F** abzugrenzen. Die Fahrbahn und der östliche Gehweg in Teilabschnitt F wurden bisher nicht grundhaft ausgebaut, sondern nur instandgesetzt bzw. saniert. Dabei wurde die Fahrbahn mit einer Asphaltdeckschicht (10-12 cm) überzogen, welche einen guten bis sehr guten baulichen Zustand aufweist. Im gesamten Teilabschnitt ist das Parken am Straßenrand möglich, weshalb der verbleibende Fahrbahnquerschnitt für den Begegnungsfall mit Kraftfahrzeugen nicht ausreicht und die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer gefordert ist. Zudem wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Es sind beidseitig Gehwege, teilweise nur in einem befriedigenden Zustand, vorhanden. Der Abschnitt charakterisiert sich durch Wohn- und Geschäftsbebauung sowie insbesondere eine Schule.

2. Methodisches Vorgehen

Die Erarbeitung dieser Machbarkeitsstudie zu den Entwicklungspotenzialen der Biesenthaler Straße basiert auf:

- der Untersuchung vor Ort (Analyse der Ausgangssituation)
- Berücksichtigung aktueller verkehrsplanerischer Grundsätze und anzuwendender Fachgesetze sowie
- verkehrsplanerischer Rahmenbedingungen und
- der Berücksichtigung aktueller Erschließungserfordernisse.

Im April 2013 wurde hierzu eine Ortsbesichtigung durchgeführt, deren Ziel es war, den im Untersuchungsraum liegenden Straßenabschnitt nach seinem baulichen Zustand und tatsächlichen sowie dem verkehrsrechtlichen Status zu untersuchen beziehungsweise zu beurteilen.

In einem zweiten Schritt wurden ausgehend vom aktuellen Zustand und der Funktion der Trasse insgesamt vier Planfälle bzw. Varianten näher betrachtet:

- Planfall 1: Einziehung der Straße
- Planfall 2: Ortsverbindungsstraße
- Planfall 3: Fahrradstraße
- Planfall 4: Radweg

Besonderes Augenmerk wird dabei auf die verkehrliche Wirkung, die zu erwartenden Herstellungskosten sowie prognostizierten Auswirkungen auf die Umwelt gelegt, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Herstellung dieser Verbindungsachse aufzeigen zu können.

Abschließend werden die untersuchten Planfälle gutachterlich bewertet, wobei die Abwägung der Vor- und Nachteile sowie finanzielle Auswirkungen hierbei die Basis bilden.

3. Verkehrsbedeutung/Verkehrsbelastungen der Biesenthaler Straße

Im Jahr 2002 wurde durch die Bundesrepublik Deutschland und das Land Brandenburg festgestellt, dass eine überregionale Verbindungsfunktion der L 293 nicht erforderlich sei, insbesondere da sich die Trasse in Parallellage zur Bundesautobahn 11 (Berlin–Stettin) und zur Landesstraße (L 200) befindet, welche in Verbindung mit der Bundesstraße 167 die verkehrliche Anbindung der Stadt Eberswalde an die transeuropäischen, nationalen und regionalen Verkehrsnetze ausreichend absichern.

Für die Abschätzung der Verkehrsbedeutung der Biesenthaler Straße werden nachfolgende Planwerke näher betrachtet:

- 3.1. Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
- 3.2. Landesentwicklungsplan
- 3.3. Flächennutzungsplan
 - 3.3.1. Verkehrsentwicklungsplan

3.1. Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

Der Bundesverkehrswegeplan ist ein Planungsinstrument, welches vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) für einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren aufgestellt wird und ist ein wesentlicher Teil der deutschen Infrastruktur. Er beinhaltet alle beabsichtigten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte des Bundes. Auch mit der vorgesehenen Fortschreibung des seit 2003 und derzeit gültigen BVWP, aufgrund veränderter ökonomischer, ökologischer, politischer und raumordnerischer Rahmenbedingungen, erfährt die Biesenthaler Straße keine Bedeutung.

3.2. Landesentwicklungsplan (LEP B-B)

Durch den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) vom 31.03. 2009 sind inzwischen neue Randbedingungen für die Nutzung und Entwicklung des Flugplatzes geschaffen worden. So wurden die Höchstabflugmasse für den Flugplatz auf 14.000 kg begrenzt und die frühere Absicht, den Flugplatz zum Regionalflughafen zu entwickeln, durch die Landesregierungen Berlin und Brandenburg aufgegeben. Sollte durch zukünftige Entwicklungen ein erhöhter Erschließungsbedarf festgestellt werden, muss nach einer Anbindung gesucht werden, welche eine Belastung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen des Ortschafts Finow oder Wohngebiete der Gemeinde Finowfurt ausschließt.

Die gemeinsame Landesplanung der Länder Berlin und Brandenburg hat mit dem Beschluss des Landesentwicklungsplanes Berlin–Brandenburg das Gelände des Verkehrslandeplatzes Eberswalde–Finow als Vorsorgestandort für gewerblich–industrielle Vorhaben festgelegt. Eine derartige Nutzung wird derzeit nur eingeschränkt möglich sein, da der größte Teil der nicht für den Flugbetrieb benötigten Fläche mit Freiflächen Photovoltaik (PV)-Anlagen seit 2012 überbaut ist

Im Zuge der Neuordnung der Klassifizierung des überregionalen Straßennetzes wurde festgestellt, dass im Bereich Bernau, Eberswalde und Angermünde die Fernstraßen BAB 11, B 2 und L 293 in einem sehr geringen räumlichen Abstand mit Parallellage zueinander verlaufen. Um die Netzmaschen im Bundesfernstraßennetz zu vergrößern, wurde 2009 die B 2 zwischen Bernau und Angermünde zur L 200 abgestuft. Das Land Brandenburg sieht ebenfalls nur den Bedarf für eine zweite Fernstraße neben der BAB 11, welcher auch künftig durch die L 200 abgedeckt werden soll. Aus diesem Grund wurde der geplante Ausbau der L 293 gestoppt und die geplante Entwidmung und Einziehung der Biesenthaler Straße (L 293, Abschnitt 010) angestrebt. Im Zusammenhang mit dem Neubau der B167 Ortsumgehung (OU) Finowfurt/Eberswalde (L 220 – B 2) verändern sich die Verkehrsbeziehungen im vorhandenen Straßennetz.

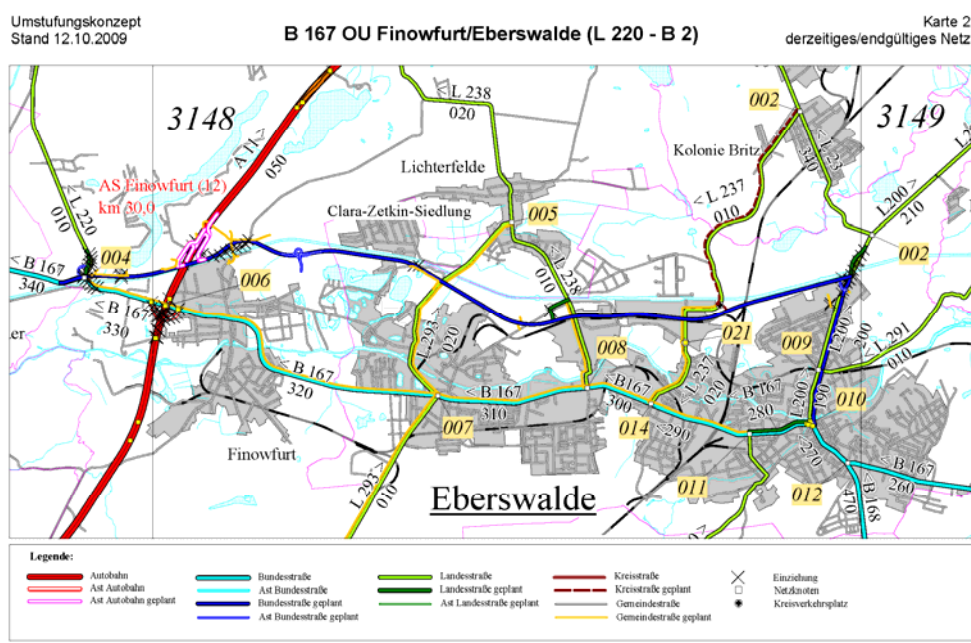


Abbildung 4: Straßennetzkonzeption für Eberswalde (mit der B 167 Ortsumgehung Finowfurt–Eberswalde)⁷

⁷ Vergrößerte Abbildung im Anhang C

Die OU wird mit ihrer Verkehrsfreigabe die Funktion der Bundesstraße übernehmen und den weiträumigen Verkehr aufnehmen. Dieser wird dann nicht mehr durch die Ortsdurchfahrten Eberswalde und Finowfurt geführt. Die bisherigen Abschnitte der B167 werden vorwiegend dem Verkehr und der Erschließung innerhalb der Gemeinden und deren Anschluss an das überörtliche Straßennetz dienen und sind in die Gruppe der Gemeindestraßen abzustufen. Als Zeitpunkt der Umstufung wird der Tag der Verkehrsfreigabe der Baumaßnahme B167 OU Finowfurt/Eberswalde (L 220–L 200) vereinbart.

In diesem Zusammenhang wird der Biesenthaler Straße mit der Neuordnung der Klassifizierung des überregionalen Straßennetzes sowie in Bezug auf den Landesentwicklungsplan der Länder Berlin und Brandenburg keine Bedeutung zugemessen.

3.3. Flächennutzungsplan (FNP)

Mit Erarbeitung der Planunterlagen zur Aufstellung des Flächennutzungsplanes, welche durch die Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung über die Arbeitsgemeinschaft (AG)–FNP begleitet wurde, wurde auch über die Darstellung der Biesenthaler Straße in diesem Planwerk intensiv diskutiert. Die Biesenthaler Straße ist dabei als Verkehrsfläche (wichtige Sammelstraße) nur bis Höhe Friedhof (ehemaliger Bahnübergang) dargestellt und südlich davon als Trassenfreihaltungsbereich in der Planzeichnung aufgenommen. Entsprechend des Haupttroutennetzes aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2008 der Stadt Eberswalde ist der Bereich der Trassenfreihaltung entlang der Biesenthaler Straße als „Radweg-Hauptnetz (Planung)“ übernommen worden, was durch den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung (Beschluss – Nr. 39/430/12)⁸ auch so gebilligt wurde.

3.3.1. Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Die Biesenthaler Straße nimmt aktuell für die Teilabschnitte A1, D, E und F eine Erschließungsfunktion im Stadtgebiet Eberswalde (Teilabschnitte D-F) beziehungsweise Biesenthal (Teilabschnitt A1) wahr. Die verbleibenden Teilabschnitte erfüllen aufgrund der verkehrrechtlichen Untersagung des Befahrens durch Zeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) keine verkehrliche Erschließungs- beziehungsweise regionale oder überregionale Verbindungsfunktion. Im Jahr 2006 wurde im Rahmen einer Verkehrszählung für die Abschnitte D – F ein Verkehrsaufkommen von 1.270 Fahrzeugen/24h festgestellt. Der Schwerverkehrsanteil lag dabei unter 2,5 %.⁹ Bei der Ortsbesichtigung konnte beobachtet werden, dass die gesamte Trasse von/nach Eberswalde/Biesenthal *ordnungswidrig* (durch Kfz/Krad/Rad) genutzt wurde, was wiederum auf den Mangel an baulichen Einrichtungen, welche ein Befahren der Trasse unterbindet, zurückzuführen ist.

⁸ Beschluss befindet sich im Anhang unter Punkt O: Beschlüsse

⁹ vgl. Verkehrsentwicklungsplan 2008

Für die Untersuchung und der damit verbundenen Beurteilung der Planfälle 1 bis 4, ist jedoch allein der maßgebende Verkehr ausschlaggebend. („Das bedeutet, maßgeblich ist nur der zulässige öffentliche Verkehr.“¹⁰) Somit ist der sogenannte unzulässige Verkehrsfluss, basierend auf dem Zeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) für die (verkehrs-) planungsrechtliche Beurteilung irrelevant.

Die Untersuchungen des Verkehrsnetzes von Eberswalde im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes 2008 ergaben, dass die Biesenthaler Straße im untersuchten Abschnitt auch künftig nicht für den Kfz- Verkehr benötigt wird. Der Ausbau der Biesenthaler Straße wurde sowohl aus wirtschaftlichen als auch aus verkehrlichen Erwägungen abgelehnt, da Verkehre aus dem übergeordneten Bundesfernstraßennetz (BAB 11) und Landesstraßennetz (L 200) auf eine ländlich geprägte Straßenverbindung einschließlich der zugehörigen Ortsdurchfahrten Biesenthal und Eberswalde, OT Finow verlagert würden. Zudem zerschneidet die Trassenführung ein weitestgehend zusammenhängendes Waldgebiet im Naturpark Barnim südlich des Siedlungsraumes Eberswalde/Finowfurt, mit erheblichen natur- und artenschutzrechtlichen Auswirkungen, deren Kompensierbarkeit zu prüfen ist.

Mit dem Ausbau der Biesenthaler Straße wäre zudem eine weitere Abnahme der Verkehrsbedeutung der L 200 zu erwarten. Gemäß der Untersuchungen im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes, wurde eine Verkehrsbelegung am Ortseingang der L 200 aus Richtung Süden mit ca. 4.420 Kfz/24h¹¹ sowie eine von der L 200 auf die Biesenthaler Straße verlagerbaren Verkehrsmenge von ca. 800 Kfz/24h festgestellt. Des Weiteren sind Verlagerungseffekte von der BAB 11 auf die Biesenthaler Straße in einer Größenordnung von ca. 2.800 Kfz/24h zu erwarten. Eine erhebliche Zunahme der bisher prognostizierten Verkehrsbelastung von 3.600 Kfz/24h kann unter Berücksichtigung der bisherigen Entwicklung ausgeschlossen werden.

Éine künftige Verkehrsfreigabe der Biesenthaler Straße und die Anbindung dieser an die B 167 im Ortsteil Finow würde zu neuen Lärmbetroffenheiten (Biesenthaler Straße 244 und Poststraße 149 Einwohnern) führen. Für den Kfz-Verkehr kann der Verbindungsstraße auch zum heutigen Zeitpunkt keine gesamtstädtisch hohe Bedeutung zugemessen werden, die einen Ausbau rechtfertigen würde.

¹⁰ vgl. M. Sauthoff: Öffentliche Straßen – Straßenrecht – Straßenverkehrsrecht - Verkehrssicherungspflichten, Teil 1: Straßenbestandsrecht, § 2 Ein- und Umstufung, S. 74f; Verlag C.H. Beck München 2010

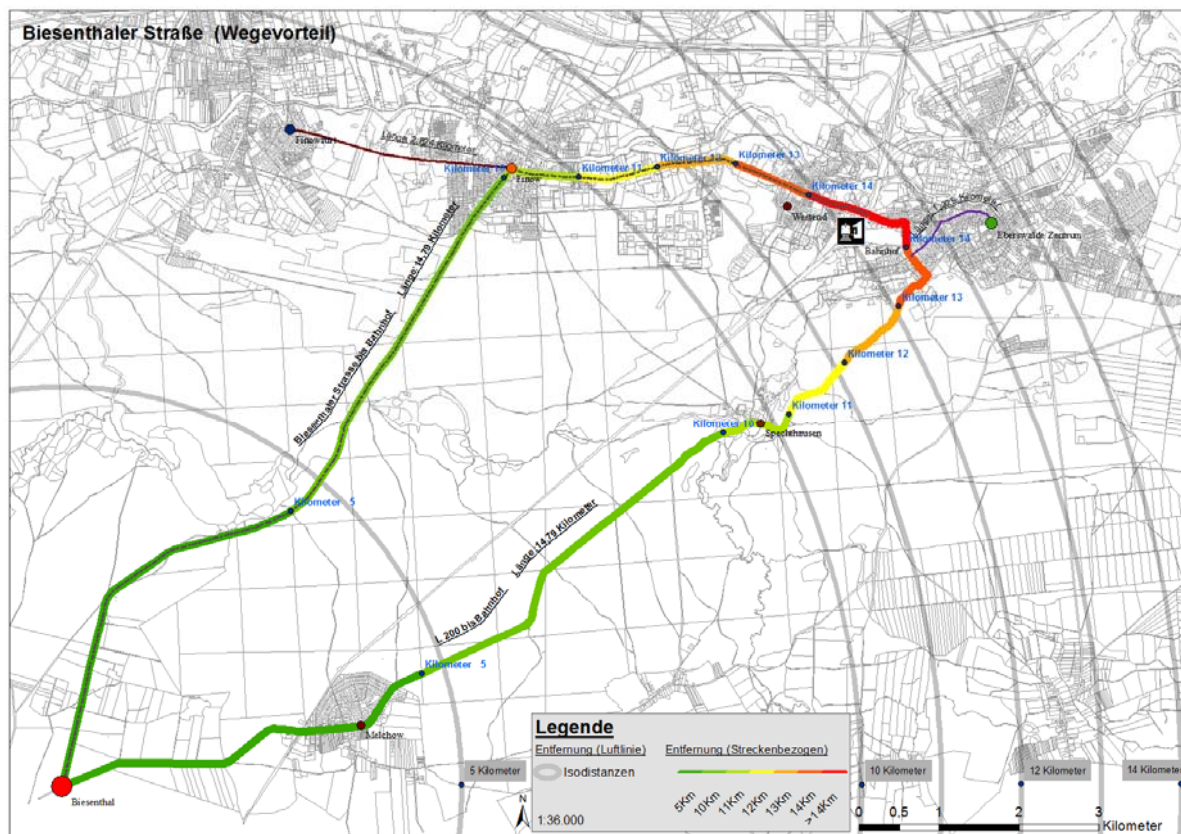
¹¹ Vgl. Verkehrsentwicklungsplan 2008, S. 31f.

In diesem Zusammenhang sind die von Biesenthal ausgehenden Wegebeziehungen:

- Biesenthal – Biesenthaler Straße – Eberswalder Straße – Heegermühler Straße
- Biesenthal – L 200 – Raumerstraße – Grabowstraße - Eisenbahnstraße

in der nachfolgende Karte bezüglich der Entfernung (Luftlinien beziehungsweise Streckbezogen) vergleichend gegenübergestellt.

Abbildung 5: Biesenthaler Straße (Wegevorteil) ¹²



Hierbei wird deutlich, dass sich durch die Nutzung der Biesenthaler Straße als Verbindungsstraße nur geringe Wegevorteile ergeben würden. In Höhe des Bahnhofes neutralisieren sich beide Wegebeziehungen. Das bedeutet einerseits, dass auch mit der Verbindungsstraße von Biesenthal sich in Bezug auf den „Ankerpunkt“ – Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe kein Wegevorteil ergibt und sich damit einhergehend auch keine erheblichen zeitlichen Vorteile einstellen werden. Andererseits ergeben sich für die Stadtteile westlich des Bahnhofes, d. h. Westend, Brandenburgisches Viertel und Finow, Wegevorteile. Des Weiteren wird deutlich, dass mit der Biesenthaler Straße als Verbindungsstraße möglicherweise nicht nur die Verbindung nach Finow, sondern insbesondere auch die Verbindung nach Finowfurt an Attraktivität gewinnt. Umgekehrt kann dieser Aspekt in ähnlicher Weise auch für die Richtung nach Bernau beziehungsweise Berlin zutreffen. Denn durch die „einfachere“ Verbindung nach Biesenthal kann es beispielsweise auch zu einer Abwanderung von Käufern in Richtung Biesenthal, Finowfurt oder Bernau beziehungsweise Berlin kommen.

¹² Vergrößerte Darstellung siehe .Anlage L – Biesenthaler Straße (Wegevorteil)

„Für den Radverkehr ist die Aufwertung der Wegebeziehung im Zuge der Biesenthaler Straße jedoch sinnvoll, da im Zuge der [...] L 200 aufgrund der schwierigen Randbedingungen (Alleebestand, Waldgebiete) keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind und auch auf absehbare Zeit, deren Einordnung schwierig ist. Um trotzdem eine attraktive Verbindung in Richtung Bernau zu gewährleisten, sollte die Biesenthaler Straße als Radverkehrsverbindung ausgebaut werden.“¹³

Das im Rahmen des VEP erarbeitete Votum, die Biesenthaler Straße ausschließlich als Radverkehrsverbindung zu nutzen, wurde durch die Stadtverordnetenversammlung nicht unterstützt und eine tiefer gehende Untersuchung zu den Entwicklungsmöglichkeiten der Biesenthaler Straße veranlasst.¹⁴

4. Wirtschaftliche Auswirkungen¹⁵

Ein Wertschöpfungsgrad beziehungsweise die wirtschaftlichen Auswirkungen können berechnet werden, wenn man z. B. die Zeitdauer eines Wertschöpfungsprozesses bestimmt und die Anteile der jeweiligen Leistungsschritte ermittelt, um Redundanzen zu beseitigen (Bestimmung des Zeitkontingents für wertschöpfende Prozesse als Synonym für Anlagen- bzw. Personaleffektivität). Aufgrund der Vielzahl an Prozessen in den verschiedenen Betrieben bzw. Bereichen sowie der vielen notwendigen Informationen, die einem Außenstehenden nicht bekannt sind, ist demnach eine trennscharfe klare Aussage zu den tatsächlich positiven Auswirkungen einzelner Betriebe bzw. Bereiche nicht zu treffen.

Neben der Erhöhung der Zeiteffektivität von Wirtschaftsprozessen kann sich jedoch durch den Ausbau der Straße auch das Einzugsgebiet der ansässigen Wirtschaft erhöhen. In dem vorliegenden Fall lautet demnach die Frage: Gehört Biesenthal durch einen möglichen Ausbau der Biesenthaler Straße zum Einzugsgebiet Finow oder Bernau?

Unter Verwendung des in der Regionalökonomie bekannten Gravitationsmodells kann

dies durch das Verhältnis
$$K = \frac{E_{Finow} \cdot D_{Ber,Bi}^2}{E_{Ber} \cdot D_{Finow,Bi}^2}$$
 bestimmt werden, wobei $E_{Finow}; E_{Ber}$ die Attraktivität von Finow bzw. Bernau misst (als Proxi für die Attraktivität dient meist die Anzahl der im Einzelhandel sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten) und $D_{Finow,Bi}; D_{Ber,Bi}$ die Entfernung Finow-Biesenthal bzw. Bernau-Biesenthal darstellt (die Quadrierung erfolgt durch den Hin- und Rückweg und dient der Vereinfachung).

¹³ vgl. Verkehrsentwicklungsplan 2008

¹⁴ vgl. Anhang O – Beschlüsse (Beschluss-Nr.:50-632/08)

¹⁵ vgl. Dr. Jan König, Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie „Biesenthaler Straße“

Für die Entfernung ergeben sich:

<u>Route</u>	<u>Entfernung in km</u>
Biesenthal-Finow über B2	20,3
Biesenthal-Finow über Biesenthaler Straße	12,1
Biesenthal-Bernau über B2	10,4

Die Statistik der Arbeitsagentur zählt für die Stadt Eberswalde 977 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Einzelhandel (ohne Handel mit Kfz, Stand: 2012), für die Stadt Bernau sind dies 990. Zur Vereinfachung wird unterstellt, dass alle in der Stadt Eberswalde im Einzelhandel sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in Finow arbeiten (Grund ist hier die nicht auf Stadtteile bezogene vorhandene statistische Grundlage der Agentur für Arbeit). Der errechnete Koeffizient gibt hierbei die Anzahl der Einkaufsfahrten nach Finow pro Einkaufsfahrt nach Bernau an. Verwendet man diese Daten, ergeben sich folgende Koeffizienten:

<u>Route</u>	<u>Koeffizient</u>
Biesenthal-Finow über B2	0,26
Biesenthal-Finow über Biesenthaler Straße	0,73

Das Ergebnis verdeutlicht, dass von Biesenthal nun mehr Fahrten nach Finow pro Fahrt nach Bernau unternommen werden und somit für den Einzelhandel positive Auswirkungen durch eine Ortsverbindungsstraße zu erwarten sind. Da auf jede Fahrt nach Bernau aber weiterhin weniger als eine Fahrt nach Finow unternommen wird, zeigt das Ergebnis, dass Biesenthal auch mit dem Ausbau der Biesenthaler Straße im Einzugsgebiet von Bernau liegt. Aus der objektiven wirtschaftswissenschaftlichen Perspektive verändert der Straßenausbau damit nicht das Einzugsgebiet, wodurch das Käuferverhalten der Mehrheit der Biesenthaler Einwohner sich nicht vollständig durch die bessere Infrastruktur ändert und sie auch künftig eher in Bernau konsumieren.

Zusammenfassend bleibt demnach festzuhalten, dass als Vorteil des Ausbaus der Biesenthaler Straße demnach die mögliche bzw. unter Umständen vereinzelte Erhöhung des Wertschöpfungsgrades durch die gesunkene Gesamtbearbeitungszeit bestimmter Prozesse oder Tätigkeiten bleibt, wobei jedoch nicht die Anzahl an Wertschöpfenden Prozessen der Bestandunternehmen positiv beeinflusst wird. Eine monetäre Bewertung der Standortvorteile ist jedoch nicht möglich. Des Weiteren ist eine Auswirkung auf Neuansiedlungen nicht ausgeschlossen, kann jedoch auch nicht direkt beziffert werden.

Der Einzelhandelsstandort wird, objektiv betrachtet, durch die Straße aus Biesenthaler Sicht attraktiver und demnach profitieren. Allerdings sind die Auswirkungen als relativ moderat einzuschätzen, da keine Änderung des Einzugsgebietes erfolgt.

Negativ aus Sicht der Gewerbeunternehmen sind die mit dem Ausbau der Straße zu entrichtenden Straßenbaubeiträge und mögliche Verkehrsbelastungen. In diesem Zusammenhang kann die Verteilung von Lasten und Erträgen als ungerecht empfunden werden, da nicht jeder Straßenbaubeitragspflichtige auch positive Auswirkungen erfährt.

Sollte es Einschränkungen bei der Verkehrsnutzung geben, so dass eine Geschwindigkeits-, Gewichts- beziehungsweise Typenbeschränkung bei der Straßennutzung eingeführt wird, ist anzunehmen, dass sich die positiven Auswirkungen stärker verringern als die negativen Effekte. In diesem Fall scheint für den gesamten Standort Finow der Ausbau der Biesenthaler Straße nach Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten fragwürdig.

Eine genaue Gegenüberstellung der Kosten und Erträge des Ausbaus lässt sich nicht vornehmen, da mögliche Erträge nicht abzuschätzen sind. Es ist nicht eindeutig festzustellen, ob Betriebe, welche Straßenbaubeiträge entrichten auch tatsächlich positive Effekte realisieren. Aufgrund der auch weiterhin geringeren Entfernung von Biesenthal nach Bernau wird sich höchstwahrscheinlich das Einzugsgebiet des Einzelhandels von Finow nicht signifikant ausweiten.

Sicher scheint nur, dass eine ausschließlich für den Radweg freigegebene Verbindung so gut wie keine direkten positiven wirtschaftlichen Effekte mit sich bringt. Aber auch im Falle einer Ortsverbindungsstraße sind diese, obwohl nicht final bestimmbar, aufgrund der relativ geringen Streckenverkürzung vermutlich kleiner als die insgesamt anfallenden Straßenausbaukosten.

5. Auswirkungen auf die Umwelt

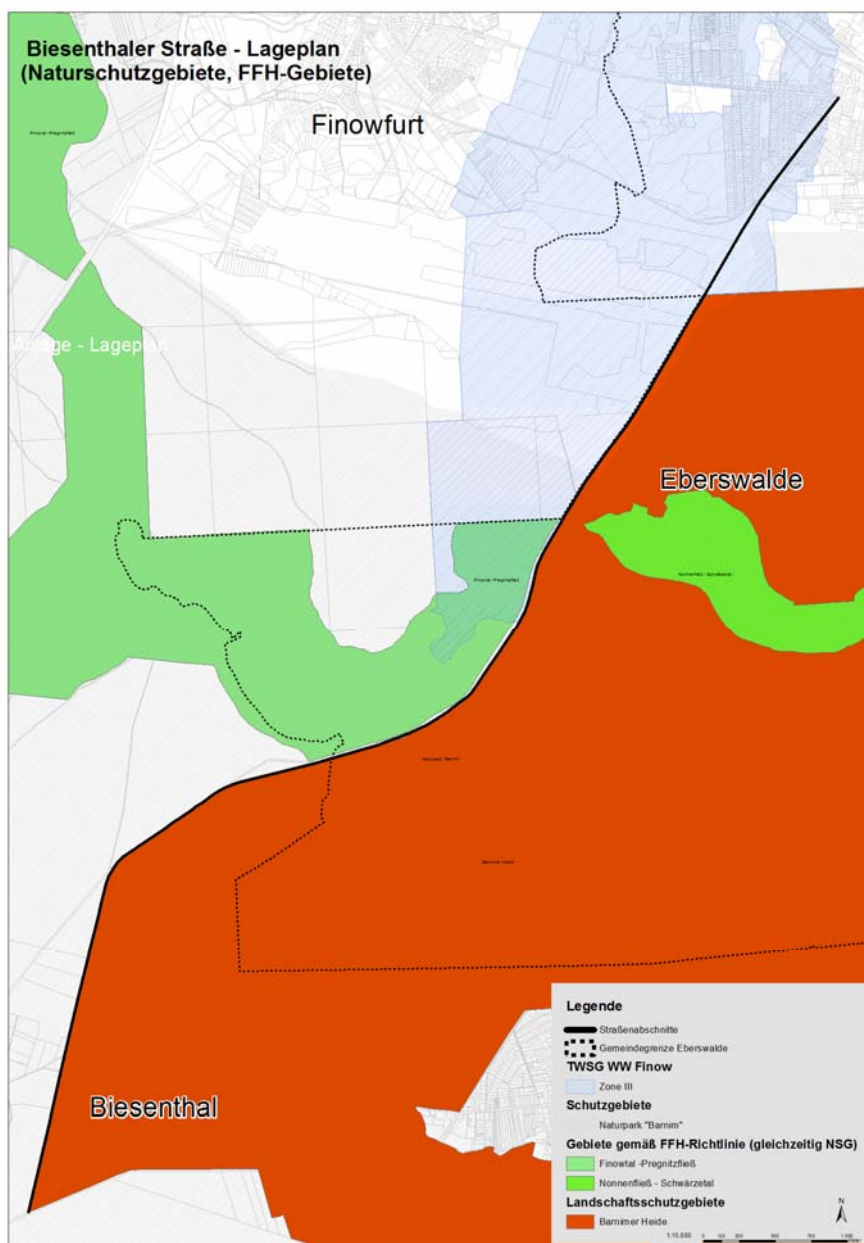
5.1 Schutzmaßnahmen auf Naturschutzgebiete und Flora–Fauna–Habitat–Gebiete

Die Biesenthaler Straße befindet sich im Naturpark Barnim, welcher sich räumlich über das Städtedreieck Oranienburg, Eberswalde, Bernau bis in den Norden von Berlin erstreckt.

Des Weiteren stellt die Biesenthaler Straße die westliche Grenze des Landschaftsschutzgebietes Barnimer Heide dar. Außerdem grenzt die Biesenthaler Straße sowohl an das Flora – Fauna–Habitat–Gebiet (FFH–Gebiet) „Finowtal–Pregnitzfließ“ (westlich der Straße) als auch an das FFH – Gebiet „Nonnenfließ– Schwärzetal“ (östlich der Straße). Durch die unmittelbare Nähe zu beiden Gebieten sind im Zuge der Planung bei beabsichtigten Veränderungen eventuelle Auswirkungen auf diese Schutzgebiete zu erfassen und zu bewerten. Es ist gemäß § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) auszuschließen, dass es durch den Ausbau der Biesenthaler Straße zu erheblichen Beeinträchtigungen beider Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen kommt, da sonst das Projekt von vornherein unzulässig wäre! Bei Bedarf sind entsprechenden Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Auswirkungen durchzuführen, um die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen auszuschließen.

Im Jahr 2006 hat die Stadt Eberswalde eine FFH–Verträglichkeitsprüfung für ein mögliches Bauvorhaben „Grundhafter Ausbau der L 293“ durchführen lassen, um zu prüfen, inwieweit erhebliche Auswirkungen auf die angrenzenden FFH-Gebiete durch dieses Bauvorhaben hervorgerufen werden können und inwieweit die gesetzlichen Vorgaben des § 34 BNatSchG berührt werden. Die Ergebnisse dieser FFH–Verträglichkeitsprüfung haben weiterhin Gültigkeit und wurden für dieses Gutachten herangezogen. Es wurde dazu geprüft, inwieweit die Erhaltungsziele für den Lebensraumtyp Hainsimsen - Buchenwald und die relevanten Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie europäischer Biber, Fischotter und Kammmolch berührt werden. Es hat sich herausgestellt, dass bei Realisierung diverser kostenintensiver Kompensationsmaßnahmen die Bestimmungen des § 34 BNatSchG eingehalten werden können und somit das Vorhaben bei Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen hinsichtlich der möglichen Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete zulässig ist.

Abbildung 6: NSG und FFH – Gebiete¹⁶



5.2. Vorschriften für besonders geschützte bzw. streng geschützter Tier- und Pflanzenarten nach BNatSchG

Neben den gesetzlichen Regelungen im BauGB (§§ 1(6, Nr. 7b), 1a(3), 2(4)) und im BNatSchG (§§ 32 bis 38) zur Beachtung von Erhaltungszielen und dem Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) und der europäischen Vogelschutzgebiete sind die Vorschriften des BNatSchG zum Artenschutz ebenfalls für die Planung relevant. Diese sind in den §§ 39 bis 46 BNatSchG enthalten und beziehen sich auf besonders bzw. streng geschützte Arten.

¹⁶ vergrößerte Darstellung im Anhang beigegefügt

Die Auflistung der betreffenden Arten ist der Bundesartenschutzverordnung, der europäischen Artenschutzverordnung, dem Anhang IV der FFH-Richtlinie bzw. der Vogelschutzrichtlinie (betrifft alle europäischen Vogelarten) zu entnehmen. Um die Beeinträchtigung zu ermitteln, wurde im Jahr 2006 für den möglichen Ausbau der Biesenthaler Straße ebenfalls ein Fachbeitrag zum Artenschutz beauftragt. Dieser hat untersucht, inwieweit durch den Ausbau der Biesenthaler Straße Verstöße gegen die Verbote für wild lebende Pflanzen und Tiere gemäß § 44 BNatSchG ermöglicht werden.

Die Untersuchung hat ergeben, dass verschiedene Verbotstatbestände mit dem Ausbau der Biesenthaler Straße verbunden sind (vgl. Anlage M und N).

Zwar können durch geeignete Maßnahmen Eingriffe vermieden bzw. gemindert werden, dennoch verbleiben Schädigungs- bzw. Störungstatbestände gemäß § 44 (1) BNatSchG. Es handelt sich hierbei um die Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Nist- Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten von drei Reptilienarten und 20 Schmetterlingsarten.

Weiterhin können Störungen an Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten von 32 Vogelarten und die Beschädigung oder Vernichtung einer geschützten Pflanzenart nicht ausgeschlossen werden.

Somit ist eine Befreiung gemäß § 67 BNatSchG erforderlich. Diese Befreiung kann im Einzelfall erteilt werden, wenn die Durchführung der Vorschriften des § 44 BNatSchG zu einer unzumutbaren Belastung führen würde. Dafür ist es notwendig nachzuweisen, dass die ökologische Funktion für die betreffenden Arten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird und dass überwiegende Gründe des Gemeinwohls die Verletzungen von Vorschriften gemäß § 44 BNatSchG erfordern. Dieser Nachweis könnte im Fall der Biesenthaler Straße und ihrer geringen verkehrlichen Bedeutung¹⁷ gemäß Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2008) schwierig werden. Somit kann nicht abschließend eingeschätzt werden, ob der Stadt Eberswalde die erforderliche Ausnahmegenehmigung gemäß § 67 BNatSchG für den Ausbau der Biesenthaler Straße von der zuständigen Naturschutzbehörde erteilt wird. Ab dem 01. Juni 2013 gilt das Brandenburgische Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (Brandenburgisches Naturschutzausführungsgesetz - BbgNatSchAG) vom 21. Januar 2013 (GVBl. I/2013, Nr. 3). Das bedeutet, dass die Erteilung einer möglichen Ausnahmegenehmigung nicht mehr durch die Untere Naturschutzbehörde (UNB), sondern nunmehr durch die Obere Naturschutzbehörde zu erfolgen hat.

¹⁷ vgl. Punkt 3 – Verkehrsbedeutung/Verkehrsbelastungen der Biesenthaler Straße
Seite 22 von 63

6. Variantenuntersuchung

Gegenstand dieses Kapitels ist die Betrachtung verschiedener Planfälle in Bezug auf die „Wiederbefahrbarmachung der L 293 („Telekomstraße“), hierbei als Biesenthaler Straße betitelt.

Der Wiederherstellung der „alten Handelsstraße“ zwischen Biesenthal und Finow zieht verkehrsplanerisch die Gewährleistung des Begegnungsfalles Lkw/Pkw nach sich und wird nachfolgend mit dem Planfall 2 berücksichtigt.

Der Planfall einer Verkehrsverbindung für den Kfz-Verkehr (einspurige Bauweise mit ca. 2,50 m Fahrbahnbreite) mit geeigneten Ausweichmöglichkeiten wird im Rahmen dieser verkehrsplanerischen Untersuchung aus nachfolgenden Gründen nicht gesondert betrachtet:

- Es kann planerisch nicht gewährleistet werden, dass ein einheitliches Geschwindigkeitsniveau, welches alle Nutzergruppen (Radverkehr, Fußgänger, MIV,...) gerecht und gleichwertig berücksichtigt, eingehalten wird. Somit entsteht ein erhöhtes Gefährdungspotenzial schwächerer Verkehrsteilnehmer.
- Bei einem anzunehmenden Geschwindigkeitsniveau >50 km/h ist eine separate Führung des Radverkehrs notwendig und spiegelt damit den Planfall 2 wieder.
- Bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal Tempo 30, würde dies dem Planfall 3 – Fahrradstraße (Betriebsart 1¹⁸) entsprechen.

Für die verkehrsplanerische Untersuchung werden folgende Planfälle betrachtet:

- 6.1. Planfall 1: *Einziehung der Straße*
- 6.2. Planfall 2: *Ortsverbindungsstraße*
- 6.3 Planfall 3: *Fahrradstraße*
- 6.4 Planfall 4: *Radweg*
 - 6.4.1. Radweg durch komfortablen Neubau
 - 6.4.2. Radweg durch moderaten Netzlückenschluss

Die Planfälle wurden unter der Annahme, dass die Biesenthaler Straße sich in der Baulast der Gemeinden Biesenthal und Eberswalde befindet, konzipiert und detailliert untersucht, d. h. eine Realisierung ist nur mit Inkrafttreten der Umstufungsvereinbarung im Zuge des Baus der Ortsumgehung (OU) B167 Finowfurt/Eberswalde (L 220 – L 200) möglich oder durch eine separate Vereinbarung mit dem Land herbeizuführen.

¹⁸ Ausweisung als Fahrradstraße und zusätzliche Freigabe für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 t, vgl. Kapitel 6: Planfall 3

Für die Ermittlung der zu erwartenden Baukosten wurden Preise (je Mengeneinheit), welche auf aktuellen Marktpreisen und Erfahrungswerten basieren, zugrunde gelegt. Inwiefern bereits eingebautes Material wieder verwendet werden kann, müsste im weiteren Planverfahren durch ein Baugrundgutachten festgestellt werden. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird sich bei eventueller Wiederverwendung von einzelnen Materialien eine Kostenreduzierung für die jeweilige Baumaßnahme ergeben. Eine detaillierte Abschätzung dieser Minderung kann im Rahmen dieser Untersuchung aber nicht vorgenommen werden.

Nachfolgend werden die einzelnen Planfälle näher beschrieben sowie die wesentliche Unterscheidungsmerkmale:

- *Auswirkungen bezüglich:*
 - *Verkehr (prognostische Verkehrsbelegung, Art der Verkehrsanlage, etc. pp.)*
 - *Umwelt (Anforderung an FFH-NatSch-Gebiete, Artenschutzvorgaben gem. BNatSchG, etc. pp.)*
- *Erfordernis eines Planverfahrens (Aufwand, Kosten, etc. pp.)*
- *Kostenschätzung (Grundkosten, Baukosten, Nebenkosten, etc. pp.)*
- *Finanzierung (Aufwand, Möglichkeit der Akquise von Fördermitteln, etc. pp.)*

näher beschrieben.

Im Anschluss sind in der Tabelle 1 „Vergleich der Planfälle“¹⁹ die Planfälle zusammengefasst und vergleichend gegenübergestellt. Dabei ist aus Gründen der Vergleichbarkeit allen Planfällen davon ausgegangen, dass der bestehende Straßenkörper, auch im Rahmen einer Neuherstellung der Trasse vollständig zurückgebaut werden muss.

¹⁹ Eine vergrößerte Darstellung der Tabelle 1 ist der Anlage E enthalten.

6.1. Planfall 1 – Einziehung

Grundsätzlich ist die Einziehung beziehungsweise Entwidmung einer Straße nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich, d. h. wenn sie für den Verkehr entbehrlich ist oder wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Einziehung erforderlich machen. Bereits im Jahr 2002 wurde durch das Land Brandenburg festgestellt, dass für die L 293 kein weiterer Bedarf mehr besteht und damit die Entscheidung bzgl. der Entbehrlichkeit vorliegt.²⁰

Variantenbeschreibung und Bewertung

Im Rahmen der verkehrsrechtlichen Entwidmung beziehungsweise Einziehung der Trasse wird das Ziel verfolgt, die bestehende Verkehrsanlage vollständig zurückzubauen sowie die Renaturierung der Trasse zwischen Biesenthal „Grüner Weg“ und Kilometer 7+520 (Teilabschnitte A2; B und C). In diesem Zusammenhang könnte dieser Planfall als Kompensationsmaßnahme für andere Eingriffe in Natur und Landschaft angerechnet werden. Dadurch würde sich für die Stadt Eberswalde die Möglichkeit ergeben, Eingriffe in Natur und Landschaft bei kommunalen Projekten mit dem Rückbau der Biesenthaler Straße ausgleichen oder die Flächen anderen Vorhaben- und Planungsträgern (Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Untere Naturschutzbehörde Brandenburg, etc.) als Kompensationsmaßnahme zur Verfügung stellen.

Der vollständige Rückbau der Biesenthaler Straße zwischen den Kilometern 1+000 und 7+520 ist vor allem aus Sicht des Naturschutzes sehr positiv zu bewerten.

Der Biotopverbund zwischen den FFH-Gebieten „Finowtal–Pregnitzfließ“ sowie „Nonnenfließ–Schwartzetal“ könnte nachhaltig vor negativen, anthropogenen Einflüssen geschützt und die Weiterentwicklung des Naturpark Barnim unterstützt werden.

Allerdings müsste eine bestehende Verkehrsstrasse aufgegeben werden, sodass eine künftige Nutzung der Biesenthaler Straße als Verkehrsweg ausgeschlossen wäre und damit der Zielstellung des Verkehrsentwicklungsplanes (Entwicklung einer Radwegeverbindung) widersprechen würde.

Des Weiteren lassen sich Kosten, welche mit einer Renaturierung einhergehen könnten (Entsorgungskosten, evtl. Kontaminierungsgrad der Bausubstanz, etc. pp.) nicht unmittelbar abschätzen. In diesem Zusammenhang wird empfohlen, entsprechende Einziehung der Trasse und damit einhergehende Renaturierungsmaßnahmen durch den bisherigen Baulastträger durchführen zu lassen.

²⁰ Vgl. Abschnitt 1.1. zurückliegende Entwicklung der Biesenthaler Straße
Seite 25 von 63

6.2. Planfall 2 – Ortsverbindungsstraße

Variantenbeschreibung und Bewertung

Ziel dieser Variante ist es, die Verbindungsfunktion der Biesenthaler Straße für den Kfz-Verkehr wieder herzustellen und eine kürzere Alternativroute zur BAB 11 und L 200 zwischen Biesenthal und Eberswalde Ortsteil Finow anzubieten, d. h. der Ausbau als Ortsverbindungsstraße. In diesem Zusammenhang müssten die Teilabschnitte B bis F grundhaft ausgebaut beziehungsweise neu angelegt sowie die Teilabschnitte A1, A2 angebunden werden.

Bei der Bemessung von Straßen nach RStO werden insgesamt 7 Bauklassen in Abhängigkeit der Verkehrsbelastung unterschieden. Die Bauklasse für die höchste Verkehrsbelastung ist die Bauklasse SV (z.B. für Autobahnen), gefolgt von Bauklassen I, II, III, IV, V, VI. Bei der Ermittlung der Bauklassen wird nur der Schwerverkehr berücksichtigt.

Unter Schwerlastverkehr - auch Schwerverkehr - versteht man den Transport von Gütern und Personen mit Nutzfahrzeugen. In der Regel werden bei der Beschreibung des Verkehrsablaufes die Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Art unterschieden. Im einfachsten Fall trennt man Pkw und Fahrzeuge des Schwerverkehrs. Die Zuordnung der Fahrzeuge erfolgt normalerweise über das Gesamtgewicht, allerdings existiert derzeit keine einheitliche Klassifizierung. Im Rahmen dieser Untersuchung definiert sich der Schwerverkehr als Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t ohne und mit Anhänger, Sattelzügen, Kraftomnibussen mit >9 Sitzplätzen einschl. Fahrersitz.²¹

Wie bereits im Kapitel 3 erwähnt, wird der Schwerverkehrsanteil auf maximal 2,5% prognostiziert. Aufgrund des geringen prognostizierten Schwerverkehrsanteils ist aus verkehrsplanerischer Sicht vorrangig der Begegnungsfall Pkw/Lkw zu berücksichtigen, wobei sich gemäß Regelwerk eine Fahrbahnbreite von 5,55 Meter ergibt.²² Es ist jedoch davon auszugehen, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich über 50 km/h liegen werden und damit eine sichere Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ausgeschlossen werden kann. In diesem Zusammenhang ist die Herstellung einer baulich von der Fahrbahn getrennten Radverkehrsanlage vorzusehen.

Mit Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche ergibt sich für diesen Planfall eine Bauklasse IV²³ sowie eine Kronenbreite von 11,85 Meter für die Teilabschnitte B-D und 11,00 m für die Teilabschnitte E und F.

²¹ Hierbei gilt das 4. Potenzgesetz, d. h. 10.000 x 1-t-Achsenlast hat die gleiche schädliche Wirkung wie 1x 10-t-Achsenlast.

²² vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): „Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006“, S. 27

²³ Vgl. eigene Berechnung der Bauklasse Anlage J

Im Rahmen des grundhaften Ausbaus des Teilabschnittes F muss neben der Herstellung der Entwässerung auch zukünftig das Parken im Straßenraum verhindert sowie in Teilbereichen der Straßenquerschnitt angepasst werden.

Nicht außer Acht gelassen werden darf, dass gemäß dem Kommunalabgabengesetz für das Land Brandenburg (KAG) in Verbindung mit der Satzung über die Erhebung von Beiträgen für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Eberswalde (Straßenbaubeitragsatzung) die vorgenannte Straßenbaumaßnahme eine beitragsfähige Maßnahme ist. Die betroffenen Grundstückseigentümer müssen dementsprechend Straßenbaubeiträge bezahlen. Zu den beitragspflichtigen Grundstücken gehören die, die durch die Anlage (Straße) einen wirtschaftlichen Vorteil haben. Dieser wirtschaftliche Vorteil liegt in der Möglichkeit der Inanspruchnahme der Anlage und entspricht im Wesentlichen dem Begriff des Erschlossenseins. Die geplante Straßenbaumaßnahme (Teilabschnitte B bis F) ist in zwei verschiedene beitragsrelevante Anlagen zu unterscheiden. Zum einen in die Innenbereichsstraße (B167 (Eberswalder Straße) bis Höhe des Friedhofs, Teilabschnitt F und tlw. E) und zum anderen in die Außenbereichsstraße (Höhe des Friedhofs bis zur Gemarkungsgrenze Biesenthal; Teilabschnitt B bis tlw. E).

Die Innenbereichsstraße ist im beitragsrechtlichen Sinne zurzeit eine Haupterschließungsstraße: sie dient der Erschließung von Grundstücken und gleichzeitig dem Verkehr innerhalb von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen. Dementsprechend beträgt hier der Anteil der Beitragspflichtigen am Aufwand im Mittel 50 %.

Die Außenbereichsstraße ist im beitragsrechtlichen Sinne eine Gemeindeverbindungsstraße: sie befindet sich außerhalb der geschlossenen Ortslage und dient überwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Gemeinden. Hier beträgt der Anteil der Beitragspflichtigen am Aufwand 10 %.

Um die Förderung des Vorhabens im Rahmen des Entflechtungsgesetzes zu ermöglichen, wäre eine Überarbeitung des VEP notwendig und eine Neueinschätzung der verkehrlichen Bedeutung der Trasse erforderlich, da die Maßnahme aus dem gesamten Verkehrssystem und dessen abgestuften perspektivischen Bedeutung heraus begründet und entwickelt werden muss²⁴. Die Überarbeitung des VEP wäre auch aus naturschutzrechtlicher Sicht zwingend notwendig, da eine artenschutzrechtliche Befreiung nur gewährt werden kann, wenn das Gemeinwohl deutlich schwerer wiegt als die Belange des Artenschutzes.

²⁴ Vgl. Punkt 3: Verkehrsbedeutung/Verkehrsbelastung der Biesenthaler Straße
Seite 27 von 63

Da der Ausbau der Biesenthaler Straße als Ortsverbindungsstraße im VEP nicht begründbar war, ist eine artenschutzrechtliche Befreiung für das Vorhaben nicht zu erwarten. Der Ausbau der Biesenthaler Straße als Ortsverbindungsstraße würde Kosten in Höhe von circa 9 Mio. Euro verursachen. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen beträgt max. 3.600 Kfz/24h.

Eine Realisierung des Vorhabens wäre zwingend an die Überarbeitung des VEP gebunden, um:

- *die Planrechtfertigung für das Planverfahren herzuleiten,*
- *Fördermittel aus dem Entflechtungsgesetz akquirieren zu können und*
- *eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung zu erhalten.*

Aufgrund des geringen prognostizierten Verkehrsaufkommens und den hohen Investitionskosten von rund 10 Mio. Euro²⁵ ist kein positives Kosten–Nutzen–Verhältnis zu erwarten. Die Kosten zur Herstellung der Verkehrsanlage übersteigen den Nutzen dieser Trasse, welche bestenfalls als Netzergänzung zur BAB 11 und L 200 und Netzmaschenverdichtung im bestehenden Verkehrsnetz mit nachrangiger Bedeutung gesehen wird.²⁶ Die ist vor allem damit zu begründen, dass mit den parallel verlaufenden Trassen (BAB 11 und L 200) ein Großteil des relevanten Verkehrs gebunden ist und keine verkehrspolitische Notwendigkeit für eine zusätzliche Trasse in Nord-Süd-Relationen besteht.

Mit der Herstellung einer baulich von der Fahrbahn getrennten Radverkehrsanlage und damit einer zusätzlichen Radwegeverbindung durch den Naturpark Barnim, könnte zwar insbesondere der Freizeitradverkehr im Barnim gestärkt werden, jedoch würde dieser Art der Verkehrsanlage einem „gesunden“ Nutzen-Kosten-Verhältnis widersprechen.

Des Weiteren muss berücksichtigt werden, dass mit einem Ausbau und der damit einhergehenden, prognostizierenden Verkehrsverlagerung aus dem übergeordneten Bundesnetz (BAB 11) sowie der Ortsdurchfahrten, mit einer Zunahme von Lärmbetroffenheiten (Biesenthaler Straße = 244 Einwohner; Poststraße = 149 Einwohner) um ca. 3 dB(A) durch die resultierende Anbindung an die Eberswalder Straße im Ortsteil Finow zu rechnen ist.

²⁵ Vgl. Kapitel 6: Variantenuntersuchung; Tabelle 1: Gegenüberstellung der Planfälle

²⁶ Vgl. Verkehrsentwicklungsplan 2008, Teil C Maßnahmenkonzept (Textteil) - Abschnitt 5.3.2 Biesenthaler Straße, S. 31f

6.3. Planfall 3 – Fahrradstraße

Variantenbeschreibung und Bewertung

Mit der Einrichtung einer Fahrradstraße wird das Ziel verfolgt, die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr zu schaffen. Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244.1 beschilderte Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen zuzulassen. Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Wenn nötig, muss der zugelassene Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Voraussetzung für die Einrichtung einer Fahrradstraße ist die bauliche Eignung der Straße. In diesem Zusammenhang sind beispielsweise hohe Anforderungen an die Fahrbahnoberfläche (Ebenheit) und an die Straßenbreite (keine schmalen Straßen) zu stellen. Des Weiteren sollen die Eigenschaften einer Fahrradstraße durch Aufpflasterungen oder durch eine Fahrbahnverengung am Beginn und am Ende unterstützt werden. Neben der baulichen Eignung einer Verkehrsanlage ist vor allem die Absicherung des Radverkehrs maßgebendes Kriterium zur Einrichtung einer Fahrradstraße.

Bei der Herstellung einer Fahrradstraße in den *Abschnitte A2 – D (Länge von 7,80 km)* sind *grundsätzlich zwei Betriebsarten denkbar:*

1. *Ausweisung als Fahrradstraße und zusätzliche Freigabe für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 t*
2. *Ausweisung als Fahrradstraße ohne zusätzliche Freigabe anderer Fahrzeuge*

Die Einrichtung einer Fahrradstraße, die auch von Kraftfahrzeugen befahren werden kann (*Betriebsart 1*), birgt erhebliche Sicherheitsrisiken für den Radverkehr, da die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz – Verkehrs deutlich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (30 km/h) erwartet werden. Dieser Aspekt basiert insbesondere auf der relativ „abgeschiedenen“ Lage dieser Verkehrsstrasse und der Schwierigkeit, dauerhafte Geschwindigkeitskontrollen zu gewährleisten. Zur Absicherung des Radverkehrs müsste demzufolge ein separater, baulich von der Fahrbahn getrennter Radweg vorgesehen werden.

Da diese Form der Betriebsart nahezu dem Planfall 2 entspricht, entstehen äquivalente Beeinträchtigungen von FFH-Lebensräumen bzw. Arten und es bestehen artenschutzrechtliche Belange. In diesem Zusammenhang würden ebenso vergleichbare Kosten zur Vermeidung der Beeinträchtigung der FFH-Gebiete entstehen. Zudem wäre eine artenschutzrechtliche Genehmigung (fraglich ob diese erteilt werden würde) erforderlich. Nur aufgrund des geringeren Anteils der Neuversiegelung könnte dieser Planfall in geringem Umfang gegenüber Planfall 2 zu einer Kostenersparnis führen.

Im Gegensatz dazu hätte die Einrichtung einer Fahrradstraße, die nicht von anderen Fahrzeugen befahren werden kann (*Betriebsart 1*), zur Folge, dass diese nur in den erschließungsfreien Teilabschnitten A2, B und C möglich ist. Hierbei wäre eine Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes auf die erforderliche Breite eines Radweges möglich, was wiederum dem nachfolgenden Planfall 4 entspricht.

Mit Berücksichtigung dieser Aspekte wird dieser Planfall 3 nicht weiter betrachtet.

Des Weiteren ist entsprechend der zurzeit gültigen Straßenbaubeitragsatzung die Herstellung einer Fahrradstraße nicht beitragsfähig²⁷.

6.4. Planfall 4 – Radweg

Variantenbeschreibung und Bewertung

Ziel dieser Planfallvariante ist es, die „bestehende Verbindung“ zwischen den Städten Biesenthal und Eberswalde, im Sinne des VEP als Radverkehrsverbindung aufzuwerten. In diesem Zusammenhang werden nachfolgend zwei „Untervarianten“:

- 6.4.1. Radweg durch komfortablen Neubau
- 6.4.2. Radweg durch moderaten Netzlückenschluss

näher betrachtet.

Prinzipiell ist ein Radweg ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten, was eine Benutzung durch andere Verkehrsteilnehmer gemäß StVO ausschließt. Erfahrungsgemäß werden gut ausgebaute und komfortable Radverkehrsanlagen aber auch von Inlineskatern und Fußgängern benutzt.

6.4.1. Radweg durch komfortable Neubau

Mit der Ausführung einer komfortablen Neubautrasse wird beabsichtigt einen selbstständig geführten Radweg herzustellen. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die Teilabschnitte (B – F) grundhaft ausgebaut werden um die Fahrbahnqualität optimal zu verbessern.

Aufgrund bestimmter Parameter, wie der einzuhaltenden Erschließungsfunktion, gestalten sich die Teilabschnitte wie folgt:

- Teilabschnitte B und C (Kilometer 2+675 bis Kilometer 7+520) als Radweg in einer Breite von 2,50 Meter
- Teilabschnitte D - F (Kilometer 7+520 bis Kilometer 9+400) als Gemeindestraße mit Erschließungsfunktion
- Teilabschnitte A1, A2 sind bereits hergestellt, müssen aber an die Neubauabschnitte angepasst werden. Ebenso ist die Art der Führung des Radverkehrs für diese Abschnitte im weiteren Planverfahren verkehrsplanerisch und –rechtlich zu überprüfen.

²⁷ nach Kommunalabgabengesetz für das Land Brandenburg (KAG)

Die sich so ergebende "Mischkombination" aus Gemeindestraße mit Erschließungsfunktion (Teilabschnitte D-F) und Radweg (B-C), die im Teilabschnitt D auch als Fahrradstraße ausgewiesen werden könnte, stellt einen optimalen verkehrsplanerischen und städtebaulichen Kompromiss und Lösungsansatz dar.

Gleichzeitig wird dadurch eine komfortable, wegeoptimierte Radverkehrsverbindung durch den Naturpark Barnim, der Freizeitradverkehr gefördert. Darüber hinaus sind negative Umweltauswirkungen nur temporär während der Bauphase zu erwarten. In der Betriebsphase der Verkehrsanlage sind auszugleichenden Umweltauswirkungen kaum zu erwarten.

Als Regelquerschnitt für die Teilabschnitte D – F (Bedingung - Gemeindestraße mit Erschließungsfunktion) ergibt sich gemäß RAS 06 bei verminderter Geschwindigkeit eine Fahrbahnbreite von 5,00 Meter. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 30 km/h zu beschränken, was wiederum unter Berücksichtigung der geringen prognostizierten Verkehrsbelegung (max. 1.500 Kfz/24h) eine Radverkehrsführung im Mischverkehr ausreichend absichert. Der Regelquerschnitt für die Teilabschnitte B und C soll mindestens den Begegnungsfall Rad/Rad absichern, d. h. gemäß RAS 06 eine Fahrbahnbreite von 2,30 m. Um auch den Begegnungsfall mit Fahrradanhängern gewährleisten zu können, sollte die Fahrbahnbreite 2,50 m betragen.

6.4.2. Radweg durch moderaten Netzlückenschluss

Die Ausführung stellt eine attraktive und kostengünstige Möglichkeit der Radwegeverbindung zwischen Biesenthal und Eberswalde dar. Hierbei wird davon ausgegangen, dass voranging nur der Teilbereich B baulich hergestellt wird. Als Regelquerschnitt für den Radweg im Teilabschnitt B (inklusive Mulde, Bankett und einer Fahrbahnbreite von 2,50 Meter (Begegnungsfall mit Fahrradanhängern)) ergibt sich insgesamt eine Kronenbreite von 5,50 Meter. Mit der Realisierung wird ein attraktiver Netzlückenschluss für den Radverkehr von Eberswalde nach Biesenthal geschaffen.

Ein sogenannter Netzlückenschluss gilt als förderfähig, solange die Zuwendungsvoraussetzungen²⁸ und bestimmte Parameter (Radweg in Asphalt und 2,50 Meter breit) eingehalten werden. Alternativ dazu wäre ein Einbringen von Recycling-Material für den Teilabschnitt B denkbar, wobei in diesem Zusammenhang die Fördermodalitäten im Detail überprüft werden müssen.

Des Weiteren sollte unter dem Aspekt der Attraktivitätssteigerung dieser Verbindung für Radfahrer, unter Berücksichtigung der Haushaltslage, der Abschnitt E instandgesetzt, d.h. Überzug des Großgranitpflaster mit einer dünnen Asphaltdeckschicht, in Betracht gezogen werden.

Insgesamt betrachtet, erfährt das gesamte Vorhabensgebiet eine deutliche Aufwertung, da touristische, Naherholungs- und Freizeitangebote, wie Radfahren, Inlineskaten, Spazieren gehen oder Schwimmen, etc. komfortabel, abgesichert und nahezu schall- und luftschadstoffemissionsfrei erreicht und erlebt werden können.

Zudem bleibt festzuhalten, dass entsprechend der zurzeit gültigen Straßenbaubeitragssatzung die Herstellung eines selbstständigen Radweges nicht beitragsfähig²⁹ ist.

²⁸ vgl. Abschnitt – Kosten und Finanzen, S. 25f.

²⁹ nach Kommunalabgabengesetz für das Land Brandenburg (KAG)

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Planfälle³⁰

Merkmale	Planfälle *			
	Planfall 1: Einziehung	Planfall 2: Ortsverbindungsstraße	4.1. Radweg durch komfortablen Neubau	4.2. Radweg durch moderaten Netzlückenschluss
Art der Verkehrsanlage	entfällt	Gemäß RAST 06 ist eine Fahrbahnbreite von 5,55 Meter (Begegnungsfall Pkw/Lkw) sowie aufgrund des zu erwartenden Geschwindigkeitsniveau >50 km/h die Herstellung einer baulich von der Fahrbahn getrennten Radverkehrsanlage (Zweirichtungsverkehr) von 2,50 m herzustellen. Die Kronenbreite der Verkehrsanlage beträgt für die Teilabschnitte B-D = 11,85 m (Fahrbahnbreite=5,55 m, Bankette(links und rechts der Fahrbahn) je 0,75 m, Mulde (Fahrbahn)=1,00 m, Radweg=2,50 m, Bankett(Radweg)=0,30 m, Mulde(Radweg)=1,0 m) Teilabschnitt E-F: Die Kronenbreite der Verkehrsanlage beträgt 11,00 m (Fahrbahn=5,00 m, Sicherheitsstreifen (links und rechts der Fahrbahn) je 0,50 m, Gehwege (Rad frei - beidseitig) je 2,50 m)	"Mischkombination" aus Gemeindestraße mit Erschließungsfunktion (Teilabschnitte D-F) und Radweg (B-C) mit folgenden Regelquerschnitten: Teilabschnitt B-C: Die Kronenbreite der Verkehrsanlage beträgt 5,50 m (Fahrbahn=2,50 m, Mulde=2,00 m, Bankett=1,00 m) Teilabschnitt D: Die Kronenbreite der Verkehrsanlage beträgt 8,50 m (Fahrbahn=5,00 m, Mulde=2,00 m, Bankett=1,50 m) Teilabschnitt E-F: Die Kronenbreite der Verkehrsanlage beträgt 11,00 m (Fahrbahn=5,00 m, Sicherheitsstreifen (links und rechts der Fahrbahn) je 0,50 m, Gehwege (Rad frei - beidseitig) je 2,50 m)	Der beabsichtige Netzlückenschluss erfolgt im Teilbereich B durch bauliche Gestaltung eines Radweges. Die Kronenbreite der Verkehrsanlage beträgt 5,50 m (Fahrbahnbreite=2,50 m, Bankett=1,00 m, Mulde=2,00 m)
Auswirkungen				
Verkehr	Die vollständige verkehrliche und bauliche Einziehung der Biesenthaler Straße (Teilabschnitte A2, B und C) würde aufgrund der aktuellen Situation zu keinen Auswirkungen auf das Verkehrsnetz führen, d. h. ein Verlust der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes (BAB 11 und L 200) kann ausgeschlossen werden. Die prognostizierte Verkehrsbelegung beträgt: 0 Kfz/24h.	Gemäß VEP 2008 wird eine geringe Verkehrsbedeutung sowie ein Verkehrsverlagerungspotenzial von den parallel verlaufenden Trassen BAB 11 und L 200 von insgesamt ca. 3.600 Kfz/24h (ca. 2.800 Kfz/24h von BAB 11 und ca. 800 Kfz/24h von L 200) prognostiziert. Des Weiteren wird ein Schwerverkehrsanteil von maximal 2,5% angenommen.	Die Widmung Biesenthaler Straße zwischen Biesenthal „Grüner Weg“ und Kilometer 7+520 als Radweg würde zu keinen Auswirkungen auf das Verkehrsnetz führen, da ausreichend Alternativtrassen (BAB 11 und L 200) vorhanden sind. Ein Verlust der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes wäre nicht gegeben. Die prognostizierte Verkehrsbelegung im Bereich des Radweges beträgt 0 Kfz/24h. Im Bereich der Erschließungsstraße werden maximal 1.500 Kfz/24h und ein Schwerverkehrsanteil < 2,5 % zum Ansatz gebracht.	Die Widmung Biesenthaler Straße zwischen Biesenthal „Grüner Weg“ und Kilometer 7+520 als Radweg würde zu keinen Auswirkungen auf das Verkehrsnetz führen, da ausreichend Alternativtrassen (BAB 11 und L 200) vorhanden sind. Ein Verlust der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes wäre nicht gegeben. Die prognostizierte Verkehrsbelegung im Bereich des Radweges beträgt 0 Kfz/24h. Im Bereich der Erschließungsstraße werden maximal 1.500 Kfz/24h und ein Schwerverkehrsanteil < 2,5 % zum Ansatz gebracht.
Umwelt	Neben dem vollständigen Abbau der Schall- und Luftschadstoffbelastungen , die beim ordnungswidrigen Befahren der Trasse durch Kraftfahrzeuge emittiert werden, sind vor allem positive Effekte auf das Ökosystem zu erwarten. Langfristig ist mit einer völligen Renaturierung der Trasse zu rechnen , sodass der Biotopverbund gestärkt, die Lebensbedingungen für die einheimische Fauna verbessert und die Barrierewirkung der Verkehrsanlage abgebaut wird.	Verlust von Boden und Beeinträchtigung von Arten und Biotopen sowie zurückführend auf die prognostizierte Verdreifachung der Verkehrsmenge einen Anstieg der Lärmimmissionen von mehr als 3 dB(A) . Mit der Realisierung diverser Kompensationsmaßnahmen (vgl. Gutachten zur Verträglichkeitsprüfung für das Bauvorhaben "Grundhafter Ausbau der L 293") und damit Einhaltung der Bestimmungen des § 34 BNatSchG, ist dieser Planfall hinsichtlich der möglichen Beeinträchtigungen der FFH - Gebiete zulässig. Fraglich bleibt dabei die notwendige Genehmigung zum Artenschutz.	In den Teilabschnitten B und C ist mit keinem Verlust an Boden zu rechnen. Es ist davon auszugehen, dass eine, nicht unerheblich große Fläche der bestehenden Verkehrsanlage entsiegelt werden kann. Teilabschnitte D - F ist eventuell ein geringfügiger Verlust von Boden nicht auszuschließen, erscheint jedoch unwahrscheinlich, da die „neue“ Erschließungsstraße innerhalb der bestehenden Verkehrsanlage errichtet werden kann. Mit der Realisierung diverser Kompensationsmaßnahmen (vgl. Gutachten zur Verträglichkeitsprüfung für das Bauvorhaben "Grundhafter Ausbau der L 293") und damit Einhaltung der Bestimmungen des § 34 BNatSchG, ist dieser Planfall hinsichtlich der möglichen Beeinträchtigungen der FFH - Gebiete zulässig.	In dem Teilabschnitt B ist mit keinem Verlust an Boden zu rechnen. Es ist davon auszugehen, dass eine, nicht unerheblich große Fläche der bestehenden Verkehrsanlage entsiegelt werden kann. Mit der Realisierung diverser Kompensationsmaßnahmen (vgl. Gutachten zur Verträglichkeitsprüfung für das Bauvorhaben "Grundhafter Ausbau der L 293") und damit Einhaltung der Bestimmungen des § 34 BNatSchG, ist dieser Planfall hinsichtlich der möglichen Beeinträchtigungen der FFH - Gebiete zulässig.
Abhängigkeiten/Kosten				
Planverfahren	Ein separates Planverfahren für den Rückbau und die Renaturierung der Trasse ist nicht erforderlich , da der Rückbau nicht als eigenständige Maßnahme sondern als Ausgleichsmaßnahme für andere Bauvorhaben durchgeführt und somit in diesen Planverfahren genehmigt wird.	Als Planverfahren kommen für das Vorhaben grundsätzlich ein Bebauungsplanverfahren, Plangenehmigungsverfahren oder ein Planfeststellungsverfahren in Frage. Aufgrund der geteilten Baulast zwischen Biesenthal und Eberswalde, dem daraus resultierenden Abstimmungsbedarf und der Vielzahl von zu beachtenden Belangen sollte das Vorhaben im Rahmen einer Plangenehmigung oder eines Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Für das Planverfahren werden überschläglich 20,0 % der Baukosten zum Ansatz gebracht. Eine Herleitung dieser Maßnahme aus dem VEP ist nicht unmittelbar gegeben, was jedoch die Voraussetzung für die Akquirierung von Fördermitteln bildet. Mit Beschluss der Stadtveordnetenversammlung (Beschluss-Nr.: 50-632/08): "...wurde der Ausbau der Telekomstraße (L 293) in den Verkehrsentwicklungsplan 2008 mit aufzunehmen und die Durchführung [zu] sichern" beschlossen.	Als Planverfahren kommen für das Vorhaben grundsätzlich ein Bebauungsplanverfahren, Plangenehmigungsverfahren oder ein Planfeststellungsverfahren in Frage. Aufgrund der geteilten Baulast zwischen Biesenthal und Eberswalde, dem daraus resultierenden Abstimmungsbedarf und der Vielzahl von zu achtenden Belangen sollte das Vorhaben im Rahmen einer Plangenehmigung oder eines Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Für das Planverfahren werden überschläglich 20,0 % der Baukosten zum Ansatz gebracht. Eine Herleitung der Maßnahme aus dem VEP ist gegeben und als Trassenfreihaltung im FNP berücksichtigt.	Als Planverfahren kommen für das Vorhaben grundsätzlich ein Bebauungsplanverfahren, Plangenehmigungsverfahren oder ein Planfeststellungsverfahren in Frage. Aufgrund der geteilten Baulast zwischen Biesenthal und Eberswalde, dem daraus resultierenden Abstimmungsbedarf und der Vielzahl von zu achtenden Belangen sollte das Vorhaben im Rahmen einer Plangenehmigung oder eines Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Für das Planverfahren werden überschläglich 20,0 % der Baukosten zum Ansatz gebracht. Eine Herleitung der Maßnahme aus dem VEP ist gegeben und als Trassenfreihaltung im FNP berücksichtigt.
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	Einziehung stellt einen Verwaltungsakt dar. Somit ergeben sich nur Kosten für den Rückbau.	- EntflechtG*** - KAG - Beiträge (im Mittel 50% des Aufwandes)	- EntflechtG***, EFRE, GRW - KAG - Beiträge (55% des Aufwandes im Innenbereich)	EntflechtG***
Kostenschätzung				
Gesamtkosten ** <i>(inkl. 19,0 % MwSt.)</i>	2.029.073,76 €	9.951.948,34 €	5.017.397,44 €	1.414.009,15 €

* Planfall 3: Fahrradstraße ist in dieser Tabelle nicht enthalten, da diese Variante eine Kombination zwischen Planfall 2 und Planfall 4 darstellt und für die weitere Betrachtung keine Prämisse darstellt. (vgl. verkehrsplanerische Untersuchung - Kapitel 5, Abschnitt 5.3)

** Rückbau, Fahrbahn, Radweg, Gehweg, Herstellung, Unterhaltung, Schutz- u. Ausgleichsmaßnahmen (vgl. Anlage F, G, H, I)

*** Mit der Förderalismusreform 2006 wurde der Ausstieg aus der Gemeindefinanzierung (GFVG) zum Ende des Jahres 2019 beschlossen. Dazu wurde das GVFG (Ausnahme: Bundesprogramm) in des Entflechtungsgesetz überführt (vgl. Kapitel 6.5)

³⁰ vergrößerte Darstellung siehe Anlage E

6.5. Unterscheidungsmerkmale

6.5.1. Kosten und Finanzierung

Kostenteilung

In Abhängigkeit des jeweiligen Planfalls besteht die Möglichkeit einer Kostenteilung, welche sich entsprechend der Streckenlänge des jeweiligen Stadtgebietes (Eberswalde/Biesenthal) ergibt. Die sich ergebenden Bau- bzw. Herstellungskosten werden entsprechend prozentual geteilt (vgl. Tabelle 2: Kostenteilung).

Tabelle 2: Kostenteilung

Kostenträger	Streckenlänge	Anteil an Gesamtstrecke
	(in km)	(in %)
Eberswalde	5,956,20	79,76 %
Biesenthal	1.510,77	20,24 %
Gesamt	7.466,97	100,00 %

Für den Planfall 1 ist eine Kostenteilung zwischen den Gemeinden Biesenthal und Eberswalde nicht möglich, da die Finanzierung der Rückbau- und Renaturierungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger des ausgleichenden Vorhabens erbracht werden muss. Mit Beschluss vom 09.03.2005 hat der Kreistag des Landkreises Barnim entschieden, dass den Gemeinden Eberswalde und Biesenthal, im Falle einer Übernahme der L 293 Biesenthaler Straße in die Baulast der Gemeinden Finanzmittel für den Ausbau der Verkehrsanlage zur Verfügung gestellt werden.

Gemäß Kreistagsbeschluss wird unter der Bedingung, dass für das Vorhaben Fördermittel gewährt werden, der kommunale Eigenanteil zu einem Drittel, maximal jedoch mit 300.000 Euro durch den Landkreis finanziert. In Abhängigkeit der kommunalen Baulasten könnten der Stadt Eberswalde rund 239.280 Euro und der Stadt Biesenthal rund 60.720 Euro für den Ausbau der Biesenthaler Straße zur Verfügung gestellt werden.

Finanzierung, Fördermittel

Entsprechend der „Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft für die Förderung und Investition zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des Landes Brandenburg - Teil kommunaler Straßenbau“ (Rili KStB Bbg)³¹ sind Zuwendungen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden möglich.

³¹ vgl. http://www.bravors.brandenburg.de/sixcms/detail.php?gsid=land_bb_bravors_01.c.50418.de

Gefördert werden können u.a. verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen, [...] ; selbstständig geführte Radwege [...] sowie [...] abgestufte Landstraßen, inklusive der örtlichen Bauüberwachung entsprechend der Anlage 2 Nummer 2.6.8. der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) auf Grundlage der jeweils geltenden Vergabebestimmung im Zusammenhang mit der Durchführung des Vorhabens. Als Zuwendungsempfänger kommen Gemeinden, [...] sowie kommunale Zusammenschlüsse in Betracht.

Eine Zuwendung kann erfolgen, wenn die Maßnahme:

- nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlich ist und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt,
- die Belange des Natur- und Denkmalschutzes beachtet,
- in **einem Verkehrsentwicklungsplan [...] vorgesehen ist,**
- [...],
- Belange Behinderter, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt,

Die Zuwendung beträgt 75 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben des Vorhabens.

Für Maßnahmen an abgestuften Landesstraßen [...] beträgt die Zuwendung 90 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben des Vorhabens, sofern die Abstufung nicht mehr als zwei Jahre zurückliegt. In diesem Zusammenhang muss festgehalten werden, dass einerseits nicht alle untersuchten Planfälle (insbesondere Planfall 2) Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes sind. Andererseits ist die Biesenthaler Straße gemäß der existierenden Umstufungsvereinbarung im Rahmen der B 167 Ortsumgehung Finowfurt – Eberswalde (vgl. Abschnitt 3.2. LEP B-B, S.12) bereits berücksichtigt und es kann somit eine Zuwendung von 90 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben des Vorhabens im Sinne der Richtlinie nicht erfolgen. Bei Einhaltung der Zuwendungsvoraussetzungen kann jedoch der Straßenbau mit 50% beziehungsweise der Geh-/Radwegebau sowie Teilabschnitte im Sinne des Netzlückenschlusses mit 75 Prozent gefördert werden.

Gemäß den Informationen des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) „ist die Finanzierung von Fördermitteln bis 2019 nahezu gesichert, allerdings ohne einen Anstieg des Budgets“. Dabei sei erwähnt, dass die aktuell zur Verfügung stehenden Mittel auf Grundlage des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben (EntflechtG³²) kaum für kommunale Vorhaben bewilligt werden, d. h. für entsprechend prioritäre Maßnahmen auch in Eberswalde (bspw. die „Neue Straße“) werden die Mittel immer wieder zurückgestellt.

³² Das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, auch Gemeindefinanzierungsgesetz (GVFG) genannt, trat am 31. Dezember 2006 außer Kraft. An seine Stelle traten die Finanzhilfen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden auf der Grundlage des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG)

Gemäß der Richtlinie (vgl. Rili KStB) besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung von Zuwendungen. Die Bewilligungsbehörde, der Landesbetrieb Straßenwesen (LS), entscheidet dabei aufgrund des pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Zudem werden hierbei die Maßnahmen gemäß der „Prioritätenliste“ (1. abgestufte Landesstraßen, 2. Radwege an Landesstraßen, 3. Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, 4. RWK – Maßnahmen, 5. Kommunaler Straßenbau) eingestuft. Demzufolge würde der Planfall 2 der Kategorie 5 zugeordnet. Mit Hilfe der Kategorie „Kommunaler Straßenbau“ sollen nach Möglichkeit auch zukünftig prioritäre verkehrsinerörtliche Vorhaben (in Eberswalde), wie beispielsweise die Bergerstraße, Fritz-Weineck-Straße (O-Bus-Verlegung) oder die Altenhofer Straße realisiert werden. In diesem Zusammenhang muss die Stadt Eberswalde womöglich selbst die Priorität der beabsichtigten zu fördernden Maßnahmen festlegen.

Weitere Mittel können für selbstständig geführte Radwege, die überwiegend dem Alltags- und Freizeitverkehr dienen, ergänzend aus dem europäischen Fond für regionale Entwicklung (EFRE) auf Grundlage des jeweils gültigen Operationellen Programms gewährt werden. Des Weiteren könnte mit die Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ – GRW – (GRW-I) die Errichtung oder der Ausbau von Radwegen gefördert werden, soweit diese Bestandteil de Landeskonzption für Radwege sind.

Zuordnung der in Frage kommender Fördermittelprogramme entsprechend der Maßnahmen:

Straßenbau	Radwegebau
- EntflechtG (ehemals GVFG - <i>sofern die Maßnahme begründbar ist und entsprechend im VEP Eingang findet</i>)	- EntflechtG - EFRE - GRW

6.5.2. Planverfahren

Als Planverfahren kommen für die einzelnen Planfälle grundsätzlich ein Bebauungsplanverfahren, Plangenehmigungsverfahren oder ein Planfeststellungsverfahren in Betracht. Aufgrund der geteilten Baulast zwischen Biesenthal und Eberswalde, dem daraus resultierenden Abstimmungsbedarf und der Vielzahl von zu beachtenden Belangen (Politik, Bürgern, Behörden, Fachgesetzte, etc. pp.) sollte das Vorhaben im Rahmen einer Plangenehmigung oder eines Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Kosten für ein solches Planverfahren betragen ca. 20,0 % der Baukosten.

Für Kreisstraßen gilt, dass bei Notwendigkeit von Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) immer eine Planfeststellungspflicht oder eine Plangenehmigung besteht. Im Gegensatz dazu besteht für Gemeindestraße (auch innerörtlich) nur fakultativ eine Planfeststellungspflicht oder Plangenehmigung. Des Weiteren könnte über einen Bebauungsplan (BPL) oder mit Hilfe eines formlosen Verfahrens auf Grundlage von fachbehördlichen Einzelgenehmigungen und mit Zustimmung der privaten Betroffenen, ein Planungsrecht bzw. Baurecht erlangt werden. Die Wahlfreiheit endet jedoch, wenn eine Pflicht zur Umweltverträglichkeit (UVP) besteht. Für eine Realisierung der untersuchten Planfälle kann das Baurecht nur durch eine entsprechende UVP (BbgUVP §2 (1), Vorhabennr. 20.1) erlangt werden, was wiederum eine Planfeststellungspflicht nach sich zieht. „Für den Bau oder die wesentliche Änderung von anderen Straßen kann, wenn sie in der Baulast eines Kreises oder einer Gemeinde stehen, auf Antrag und auf Kosten des Trägers der Straßenbaulast ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden“ (§38 (1) BbgStrG).

Bedingend durch die UVP-Pflicht, der getrennten Baulast sowie vielfältig zu erwartenden Belangen kommt für die untersuchten Planfälle nur ein Planfeststellungsverfahren in Betracht.

Bauvorhaben	Vorhabenträger	Anhörungsbehörde	Planfeststellungsbehörde / Plangenehmigungsbehörde
Bundesfernstraßen (Bundesstraßen, Autobahnen), Landes- und Kreisstraßen	Landesbetrieb für Straßenwesen (LS), Kommunen , etc.	Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV)	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL)

Quelle: Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV)

7. Zusammenfassung und Vorzugsvariante

Im Rahmen der verkehrsplanerischen Untersuchung zu den Handlungsalternativen in Bezug auf die Biesenthaler Straße–L 293 (Abschnitt 010) wurden insgesamt vier Planfälle detailliert betrachtet. Besondere Aufmerksamkeit bei der Erarbeitung der jeweiligen Planfälle wurde auf die verkehrsplanerischen Aspekte, notwendigen Investitionskosten zur Realisierung und Genehmigungsvorbehalte des Planfalls gelegt.

Aus verkehrsplanerischer Sicht bleibt festzuhalten:

- Die Einziehung der Biesenthaler Straße (**Planfall 1**) ist aus umweltschutzbezogener Sicht ein wertvoller Beitrag zur Entwicklung des Naturparks Barnim, ohne dass Beeinträchtigungen des Verkehrsnetzes Eberswalde zu erwarten sind. Allerdings könnte die gemäß VEP vorgesehene bzw. zu entwickelnde Radverkehrsverbindung hierbei nicht mehr realisiert werden.
- Die Herstellung einer Ortsverbindungsstraße (**Planfall 2**) stellt eine Netzergänzung zu den bestehenden, parallel verlaufenden Trassen der BAB 11 und L 200 dar. Hierfür besteht jedoch keine zwingende Notwendigkeit, da nur eine Verkehrsverlagerung von maximal 3.600 Kfz/24h prognostiziert wird. Für diesen Planfall stellen die zu erwartenden Eingriffe in Natur und Umwelt ein Ausschlusskriterium dar, da eine artenschutzrechtliche Befreiung (zwingend notwendig) aufgrund der geringen Verkehrsbedeutung der Biesenthaler Straße für den Kfz–Verkehr wahrscheinlich nicht erteilt werden kann.
- Die Herstellung einer Fahrradstraße (**Planfall 3**) stellt eine Kombination des Planfalls 2 (Ortsverbindungsstraße) und des Planfalls 4 (Radweg) dar. Allerdings sind erhebliche Probleme beim Betrieb der Fahrradstraße hinsichtlich der Absicherung des planerisch bevorrechtigten Radverkehrs zu erwarten. Da planerisch keine Möglichkeiten gesehen wird, die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz – Verkehrs auf das erforderliche Maß (30 km/h) zu reduzieren, ist der Planfall 3 nicht detaillierter betrachtet worden. Auch ist hier die artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung bei Freigabe für den Kfz-Verkehr erforderlich, welche wahrscheinlich nicht erteilt wird.
- Die Herstellung eines Radweges (**Planfall 4**) trägt zu einer Optimierung des Radwegenetzes im Stadtgebiet von Eberswalde sowie im Landkreis Barnim bei. In diesem Zusammenhang bleibt die Erschließung des Wohngebietes Finow, des Verkehrslandeplatzes Eberswalde – Finow sowie des Schwärzesees erhalten und wird aufgewertet. Die durch diesen Planfall beziehungsweise durch die aufgezeigten Untervarianten verursachten Eingriffe in Natur und Umwelt können durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen werden.

Aus finanzieller Sicht bleibt festzuhalten:³³

- Die Einziehung der Biesenthaler Straße (**Planfall 1**) könnte zu einer finanziellen Belastung der Stadt Eberswalde führen, wenn eigene kommunale Projekte durch den Rückbau der Trasse ausgeglichen werden sollen. Das Investitionsvolumen für den Rückbau der gesamten Verkehrsanlage beträgt ca. 2,0 Mio. Euro. (Achtung: Bei einer möglicherweise notwendigen Entsorgung kontaminierter Bausubstanz, können die Kosten für den Rückbau erheblich ansteigen (Entsorgungskosten betragen aktuell 200,00 EUR pro Tonne). In diesem Zusammenhang sollte die Trasse im Besitz des Landes Brandenburgs bleiben.
- Für die Herstellung einer Ortsverbindungsstraße (**Planfall 2**) wird ein Investitionsvolumen von rund 10 Mio. Euro benötigt, welches zum Großteil durch die Stadt Eberswalde aufzubringen ist. Zudem scheint eine Akquise von Fördermitteln nach derzeitigem Planungsstand sehr unwahrscheinlich. Zudem müssen Anwohner des Abschnittes F den entstehenden Aufwand etwa zur Hälfte mittragen. In Hinblick auf die geringe prognostizierte Verkehrsbelegung (max. 3.600 Kfz/24h) stellt sich zudem das Kosten–Nutzen–Verhältnis sehr ungünstig dar.
- Die Kosten zur Herstellung einer Fahrradstraße (**Planfall 3**) sind nicht im Detail untersucht worden, da dieser Planfall nur in Form von Planfall 2 bzw. Planfall 4 praktikabel erscheint und demzufolge letztendlich verworfen wurde.
- Zur Herstellung eines Radweges (**Planfall 4**) ist ein Investitionsvolumen von rund 5 Mio. Euro (Radweg durch komfortablen Neubau) bzw. rund 1,4 Mio. Euro (Radweg durch komfortablen Netzlückenschluss) notwendig. Für die erstgenannte Untervariante 4.1. muss im Gegensatz zur Untervariante 4.2. das Investitionsvolumen zum Großteil durch die Stadt Eberswalde aufgebracht werden. Da der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Eberswalde diese Maßnahme enthält, kann eine mögliche Förderung erwartet werden. Des Weiteren überwiegen die zu erwartenden Vorteile, die durch das Vorhaben generiert werden, sodass ein positives Kosten–Nutzen–Verhältnis zu erwarten ist.

Für die Planfälle 2 und 4 (Untervarianten 4.1. und 4.2.) sind in der nachfolgenden Tabelle 3 das zu erwartende Kosten–Nutzen–Verhältnis im Vergleich zu ähnlichen bereits realisierten Maßnahmen (grau dargestellt) gegenübergestellt.

³³ vgl. Kapitel 6, Tabelle 1: Gegenüberstellung der Planfälle

Tabelle 3: Kosten–Nutzen-Vergleich

Planfälle	Biesenthaler Straße			Vergleichsbeispiele	
	Planfall 2 Ortsverbindungsstraße (ca. 12,00 m Kronenbreite)	Planfall 4.1. Radweg durch komfortablen Neubau (die Kronenbreite beträgt in den Teilabschnitte B-C=5,50 m; D=8,50 m,E- F=11,0 m)	Planfall 4.2. Radweg durch moderaten Netzlückenschluss (ca. 5,0 m Kronenbreite)	Zoostraße (2002) (ca. 7,50 m Kronenbreite)	Nordendpromenade (2010) (ca. 3-4 Meter Kronenbreite)
Kriterien					
Ausgleichmaßnahmen	erheblich	gering	gering	gering	gering
	--	LSG gemäß §22 BbgNatSchG +	LSG gemäß §22 BbgNatSchG +	+	+
Schutzkriterien/ notwendige Genehmigungen	Einhaltung der Bestimmungen des § 34 BNatSchG, ist dieser Planfall hinsichtlich der möglichen Beeinträchtigungen der FFH - Gebiete zulässig. Fraglich bleibt dabei die notwendige Genehmigung zum Artenschutz.	Einhaltung der Bestimmungen des § 34 BNatSchG, ist dieser Planfall hinsichtlich der möglichen Beeinträchtigungen der FFH - Gebiete zulässig.	Einhaltung der Bestimmungen des § 34 BNatSchG, ist dieser Planfall hinsichtlich der möglichen Beeinträchtigungen der FFH - Gebiete zulässig.	gesetzlich geschützte Biotope gemäß §32 BbgNatSchG (Teilweise)	Eingriffe in den Waldbestand --> Abstimmung mit der Forstbehörde notwendig
	--	-	-	0	+
Planung	Planfeststellungsverfahren 0	Planfeststellungsverfahren 0	Planfeststellungsverfahren 0	Planfeststellungsverfahren 0	Ausbau +
Verkehrsverlagerung	- maximal 3600 Kfz/24h	- Bereich des Radweges 0 Kfz/24h - Bereich der Erschließungsstraße maximal 1.500 Kfz/24h und ein Schwerverkehrsanteil < 2,5 %	- Bereich des Radweges 0 Kfz/24h - Bereich der Erschließungsstraße maximal 1.500 Kfz/24h und ein Schwerverkehrsanteil < 2,5 %	- 2600 Kfz/24h (2006)	- Bereich des Radweges 0 Kfz/24h - Anliegerverkehr
	-	0	0	-	+
Σ Baukosten	8.157.334,70 €	4.112.620,85 €	1.146.921,18 €	7.064.772,82 €	2.693.064,19 €
Planverfahren	1.631.466,94 €	822.524,17 €	242.807,25 €	1.412.954,56 €	538.612,84 €
Straßenunterhaltung	163.146,69 €	82.252,42 €	24.280,72 €	141.295,46 €	53.861,28 €
Gesamtkosten ** (inkl. 19,0 % MwSt.)	9.951.948,34 €	5.017.397,44 €	1.414.009,15 €	8.619.022,84 €	3.285.538,31 €
	--	0	++	0	+
Rang	5	3	1	4	2

Bewertung:	Kostenermittlung:
++	- Kosten basieren auf Schätzung (s. Kap. 5, Tabelle 1 oder Anlage F)
+	- Faktoren für Baukosten - vergleichbarer Beispiele (zum heutigen Zeitpunkt):
0	- Baukostenanstieg um 1,7% (Jahresfrist)
-	- Ausbaulängen sind entsprechend der Ausbaulänge der Biesenthaler Straße (Abschnitt 010) angepasst
--	

Ausbaulänge Biesenthaler Straße	7467 Meter	Baukosten	Biesenthaler Straße	9.951.948,34 €
	Zoostraße		Nordendpromenade	
Ausbaulänge	1265 Meter		1396 Meter	
Baukosten	1.008.304,85 €		479.052,66 €	
Faktor	5,902766798		5,348853868	
Anstieg der Baukosten	1,70% jährliche Anstieg		1,70% jährliche Anstieg	
zurückliegende Jahre	11		3	
	18,70%		5,10%	
	7.064.772,82 €		2.693.064,19 €	

Anhand der Tabelle 3 wird durch die ermittelten Ränge sowie unter Abwägung aller untersuchten Kriterien sehr eindrucksvoll deutlich, dass nur die Umsetzung des **Planfalls 4 „Radweg“ als Vorzugsvariante (4.1. Radweg durch komfortablen Neubau beziehungsweise 4.2. Radweg durch moderaten Netzlückenschluss)** zu empfehlen ist. Da die Trasse über weite Wegstrecken gut befahrbar ist, so dass hierbei jeglicher zusätzlicher Eingriff vermeidbar wäre, sollte insbesondere unter naturschutzrechtlicher Sicht der Variante des „moderaten Netzlückenschlusses“ der Vorrang gegeben werden.

Sollte eine bauliche beziehungsweise finanzielle Realisierung des Planfalls 4 nicht möglich oder gewollt sein, wird die Umsetzung von Planfall 1 empfohlen, wobei diese Maßnahme eher durch das Land Brandenburg durchgeführt werden sollte.

Die Erteilung der für Planfall 2 erforderlichen artenschutzrechtlichen Befreiung nach § 67 BNatSchG ist unwahrscheinlich. Des Weiteren geht aus der Tabelle 3 hervor, dass im Gegensatz zu den anderen Planfällen mit einem ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis zu rechnen ist.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass unter Beachtung der verkehrsplanerischen, umweltpolitischen bzw. aus Gründen der Verkehrssicherheit die Planfälle 2 und 3 verworfen werden sollten. Festzustellen ist, dass und nur die Planfälle 1 und 4 rechtlich abgesichert werden können.

Für den Radverkehr ist die Aufwertung der Wegebeziehung im Zuge der Biesenthaler Straße jedoch sinnvoll, da hierdurch eine attraktive Wegeverbindung in Richtung Bernau realisiert werden kann. Ein Anbinden der verbleibenden Abschnitte kann dabei problemlos für beide Alternativen (vgl. Kapitel 6.4. – Abschnitt 6.4.1. und 6.4.2.), auch bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des notwendigen Erschließungscharakters, erfolgen.

In diesem Zusammenhang kann „relativ“ einfach die Zielvorstellung des Verkehrsentwicklungsplanes, d. h. die Realisierung einer Radwegeverbindung, erreicht werden. Zudem würde die Vorzugsvariante, egal in welcher Art und Weise (komfortabler Neubau oder Netzlückenschluss) das bestehende Radwegenetz des Landkreises, als sichere Wegeverbindung zwischen Biesenthal und Eberswalde (Finow) gut ergänzen und damit insbesondere den Freizeitradverkehr im Barnim weiter stärken. Gleichzeitig werden die Belange des Natur- und Artenschutzes berücksichtigt und weiterhin geschützt.

Um dabei ein erneutes Befahren der Teilabschnitte A2 – D durch den MIV (Ausnahme Forstfahrzeuge) verhindern zu können, bedarf es einer baulichen Beschränkung an den Einfahrtsbereichen (Teilabschnitten A2/C und C/D). Dass ein Verbot durch verkehrsrechtliche Anordnung (Beschilderung durch Zeichen 250) nicht ausreicht, verdeutlicht die aktuelle Situation.

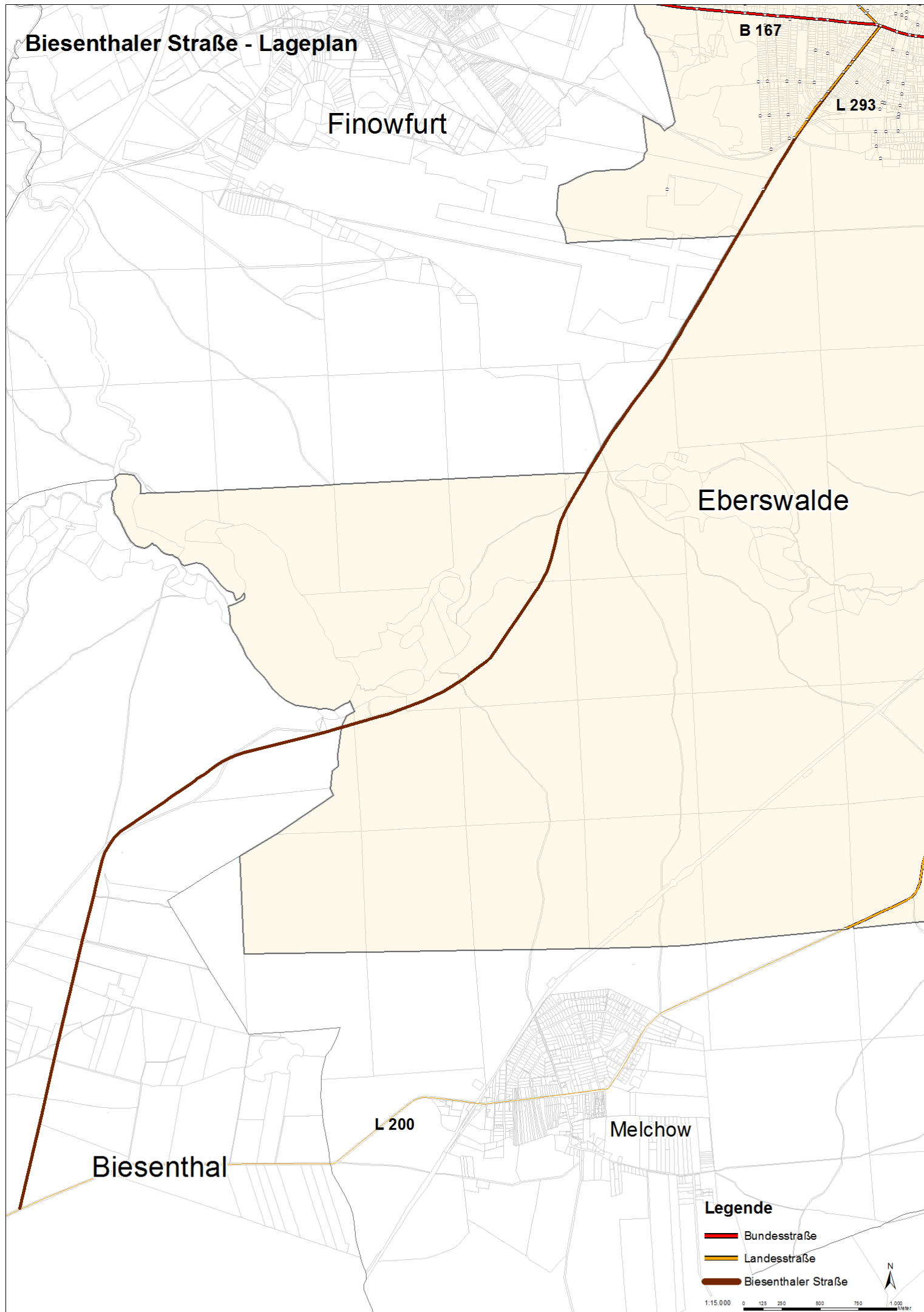
Literatur-/Quellenverzeichnis

- **Brandenburgisches Straßenbauamt Straußberg**; - Plangenehmigung Ausbau der L 293 Biesenthal–Eberswalde, 2000
- **Landkreis Barnim** - Vier – Wege – Netz – Konzeption für den Landkreis Barnim/Reisegebiet Barnimer Land, 1999
- Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV); Planfeststellung <http://www.lbv.brandenburg.de/683.htm>, 24.07. 2013
- **Michael Sauthoff** Öffentliche Straßen – Verkehrsrecht, Straßenverkehrsrecht, Verkehrssicherungspflichten – München: Verlag C.H. Beck, 2010
- **(Rili KStB Bbg)** Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft für die Förderung von Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des Landes Brandenburg – Teil kommunaler Straßenbau – www.bravors.brandenburg.de/sixcms/detail.php?gsid=land_bb_bravors_01.c.50418.de
- **Rudi Schinkel**: Fernstraßen auf dem Barnim; Landkreis Barnim (Kreisarchiv):Archivsignatur: P.02.01.
- **Stadt Eberswalde**, Stadtentwicklungsamt; - verkehrliche Untersuchung zur Anbindung des Regionalflughafens Finow an das Fernstraßennetz und das Verkehrsnetz der Stadt Eberswalde – Eberswalde, 1996
- **Stadt Eberswalde**, Referat für Stadtentwicklung, Fachdienst Stadtplanung - Machbarkeitsstudie zur Straßenverbindung L 293 – B 167 über das Flugplatzgelände – Eberswalde, 2001
- **Land Berlin, Land Brandenburg**- Landesentwicklungsplan Berlin – Brandenburg, 2009
- **Stadt Eberswalde**, Stadtentwicklungsamt; - Verkehrsentwicklungsplan 2008 – Eberswalde, 2008
- **Stadt Eberswalde**, Stadtentwicklungsamt; - FFH – Verträglichkeitsprüfung und Artenschutzfachbeitrag in Verbindung mit dem geplanten Ausbau der L 293 von Biesenthal nach Eberswalde, 2006
- **Stadt Eberswalde**, Amt für Wirtschaftsförderung und Tourismus, Dr. Jan König – Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie „Biesenthaler Straße“ (Einschätzung des Wertschöpfungsgrades)

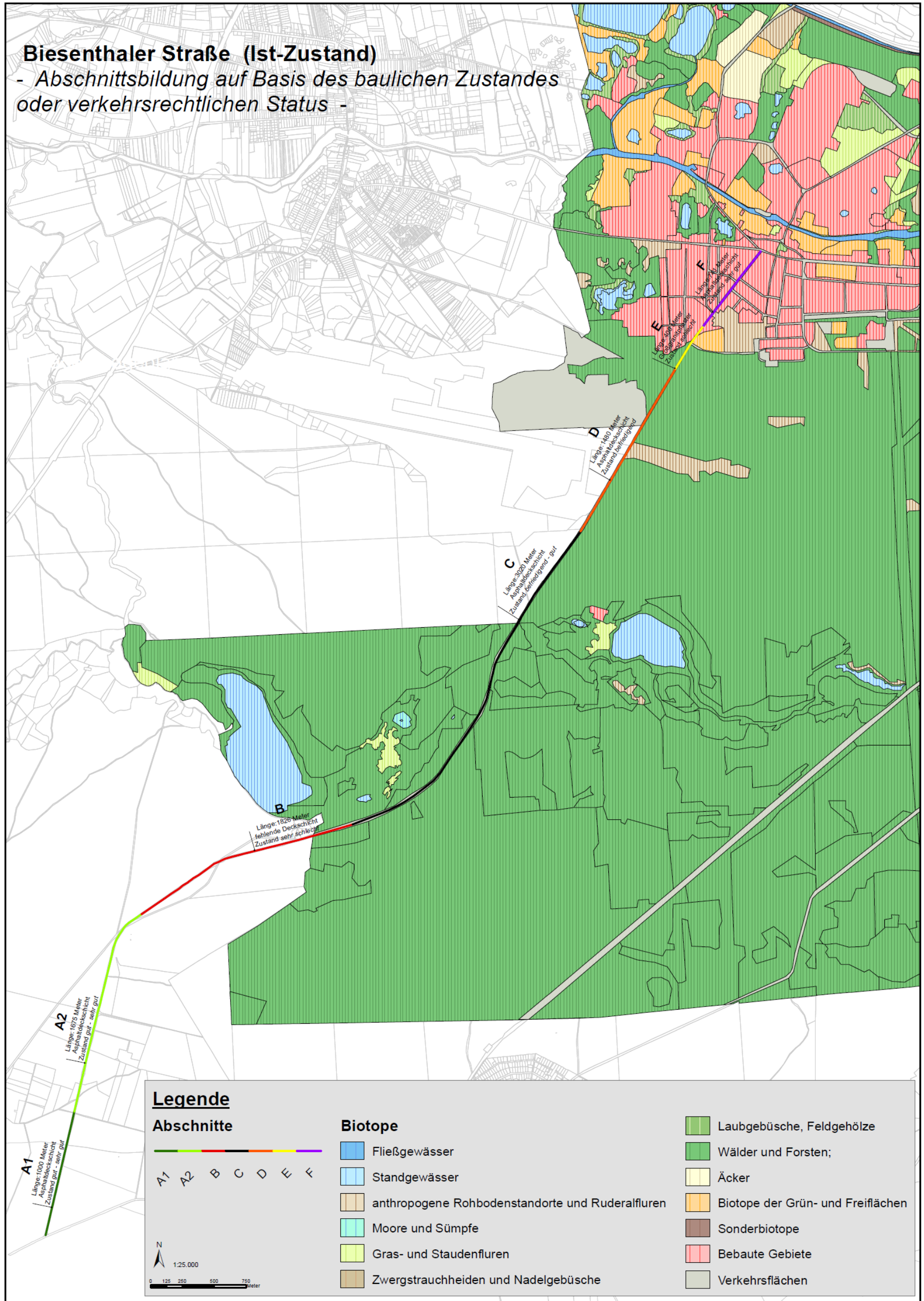
ENTWURF

Anlagen

Anlage A: Lageplan Biesenthaler Straße



Anlage B: Teilabschnitt der Biesenthaler Straße

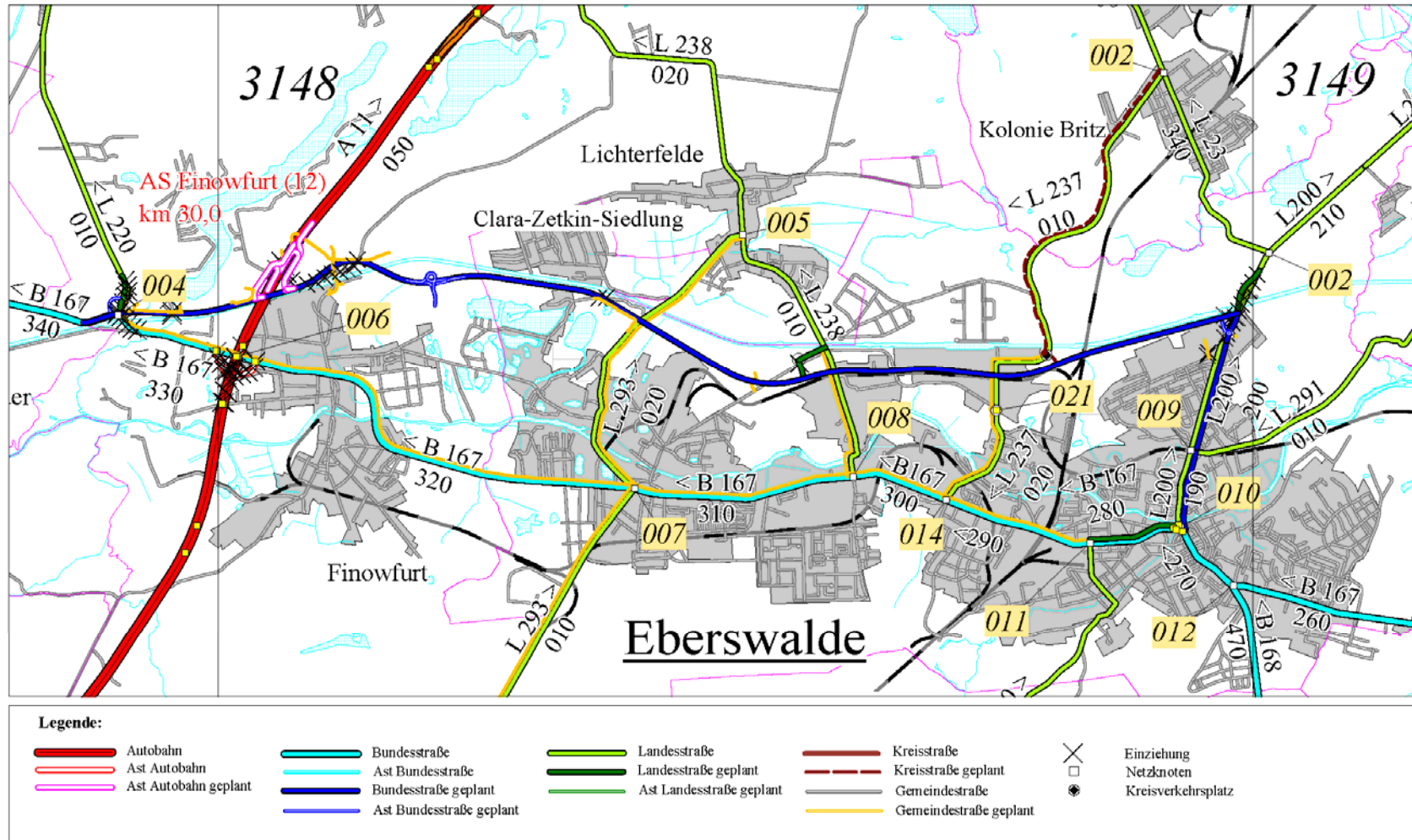


Anlage C: Straßennetzkonzeption des Landes Brandenburg (mit B167 Ortsumgehung Finowfurt – Eberswalde)

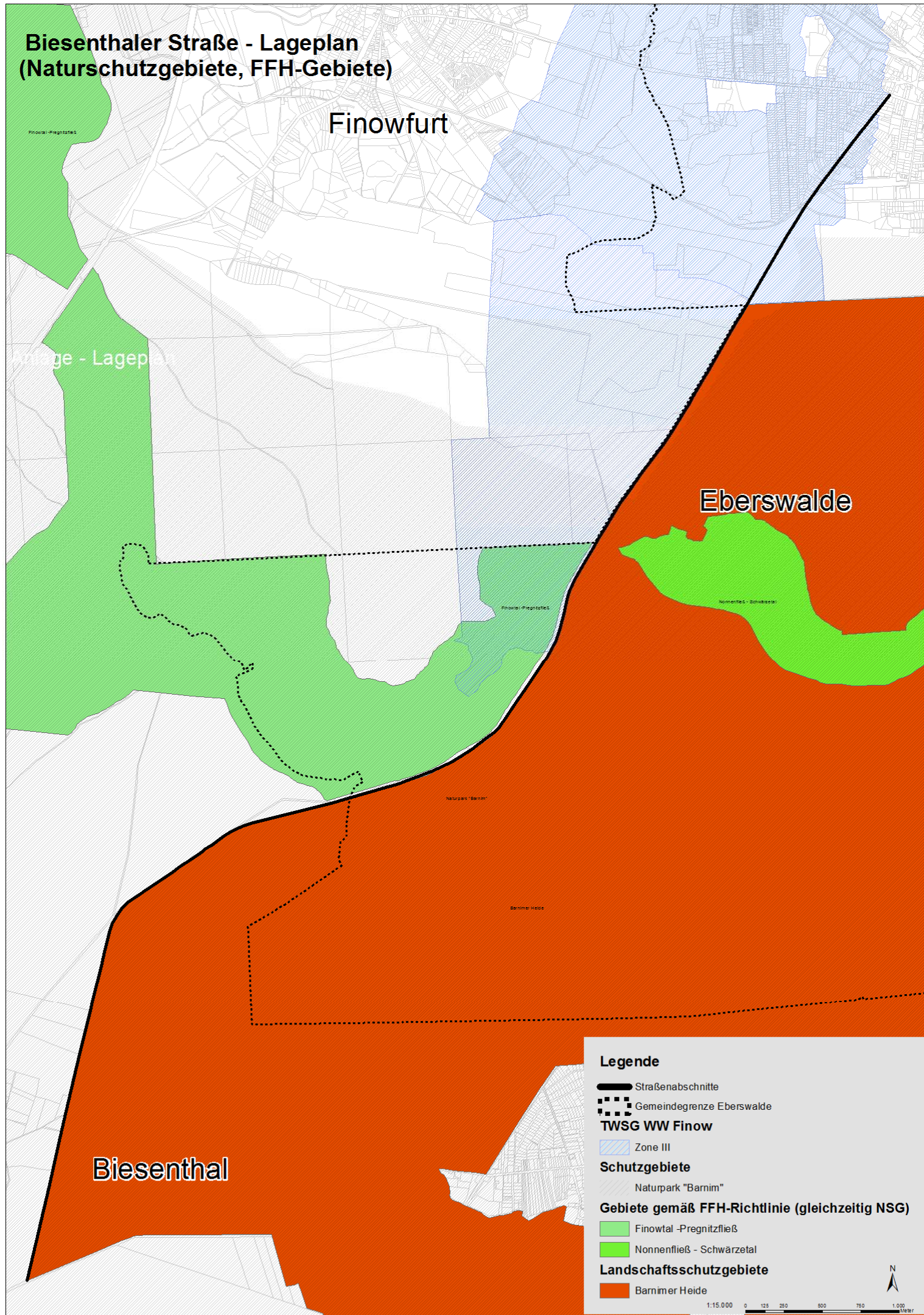
Umstufungskonzept
Stand 12.10.2009

B 167 OU Finowfurt/Eberswalde (L 220 - B 2)

Karte 2
derzeitiges/endgültiges Netz



Anlage D: NSG und FFH - Gebiete



Anlage E: Gegenüberstellung der Planfälle

Merkmale	Planfälle *			
	Planfall 1: Einziehung	Planfall 2: Ortsverbindungsstraße	Planfall 4: Radweg	
			4.1. Radweg durch komfortablen Neubau	4.2. Radweg durch moderaten Netzlückenschluss
Art der Verkehrsanlage	entfällt	Gemäß RAST 06 ist eine Fahrbahnbreite von 5,55 Meter (Begegnungsfall Pkw/Lkw) sowie aufgrund des zu erwartenden Geschwindigkeitsniveau >50 km/h die Herstellung einer baulich von der Fahrbahn getrennten Radverkehrsanlage (Zweirichtungsverkehr) von 2,50 m herzustellen.	"Mischkombination" aus Gemeindestraße mit Erschließungsfunktion (Teilabschnitte D-F) und Radweg (B-C) mit folgenden Regelquerschnitten:	Der beabsichtigte Netzlückenschluss erfolgt im Teilbereich B durch bauliche Gestaltung eines Radweges.
		Die Kronenbreite der Verkehrsanlage beträgt für die Teilabschnitte B-D = 11,85 m (Fahrbahnbreite=5,55 m, Bankette(links und rechts der Fahrbahn) je 0,75 m, Mulde (Fahrbahn)=1,00 m, Radweg=2,50 m, Bankett(Radweg)=0,30 m, Mulde(Radweg)=1,0 m)	Teilabschnitt B-C: Die Kronenbreite der Verkehrsanlage beträgt 5,50 m (Fahrbahn=2,50 m, Mulde=2,00 m, Bankett=1,00 m)	Die Kronenbreite der Verkehrsanlage beträgt 5,50 m (Fahrbahnbreite=2,50 m, Bankett=1,00 m, Mulde=2,00 m)
		Teilabschnitt E-F: Die Kronenbreite der Verkehrsanlage beträgt 11,00 m (Fahrbahn=5,00 m, Sicherheitsstreifen (links und rechts der Fahrbahn) je 0,50 m, Gehwege (Rad frei - beidseitig) je 2,50 m)	Teilabschnitt D: Die Kronenbreite der Verkehrsanlage beträgt 8,50 m (Fahrbahn=5,00 m, Mulde=2,00 m, Bankett=1,50 m)	
			Teilabschnitt E-F: Die Kronenbreite der Verkehrsanlage beträgt 11,00 m (Fahrbahn=5,00 m, Sicherheitsstreifen (links und rechts der Fahrbahn) je 0,50 m, Gehwege (Rad frei - beidseitig) je 2,50 m)	
Auswirkungen				
Verkehr	Die vollständige verkehrliche und bauliche Einziehung der Biesenthaler Straße (Teilabschnitte A2, B und C) würde aufgrund der aktuellen Situation zu keinen Auswirkungen auf das Verkehrsnetz führen, d. h. ein Verlust der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes (BAB 11 und L 200) kann ausgeschlossen werden. Die prognostizierte Verkehrsbelegung beträgt: 0 Kfz/24h.	Gemäß VEP 2008 wird eine geringe Verkehrsbedeutung sowie ein Verkehrsverlagerungspotenzial von den parallel verlaufenden Trassen BAB 11 und L 200 von insgesamt ca. 3.600 Kfz/24h (ca. 2.800 Kfz/24h von BAB 11 und ca. 800 Kfz/24h von L 200) prognostiziert. Des Weiteren wird ein Schwerverkehrsanteil von maximal 2,5% angenommen.	Die Widmung Biesenthaler Straße zwischen Biesenthal „Grüner Weg“ und Kilometer 7+520 als Radweg würde zu keinen Auswirkungen auf das Verkehrsnetz führen, da ausreichend Alternativtrassen (BAB 11 und L 200) vorhanden sind. Ein Verlust der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes wäre nicht gegeben. Die prognostizierte Verkehrsbelegung im Bereich des Radweges beträgt 0 Kfz/24h. Im Bereich der Erschließungsstraße werden maximal 1.500 Kfz/24h und ein Schwerverkehrsanteil < 2,5 % zum Ansatz gebracht.	Die Widmung Biesenthaler Straße zwischen Biesenthal „Grüner Weg“ und Kilometer 7+520 als Radweg würde zu keinen Auswirkungen auf das Verkehrsnetz führen, da ausreichend Alternativtrassen (BAB 11 und L 200) vorhanden sind. Ein Verlust der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes wäre nicht gegeben. Die prognostizierte Verkehrsbelegung im Bereich des Radweges beträgt 0 Kfz/24h. Im Bereich der Erschließungsstraße werden maximal 1.500 Kfz/24h und ein Schwerverkehrsanteil < 2,5 % zum Ansatz gebracht.
Umwelt	Neben dem vollständigen Abbau der Schall- und Luftschadstoffbelastungen , die beim ordnungswidrigen Befahren der Trasse durch Kraftfahrzeuge emittiert werden, sind vor allem positive Effekte auf das Ökosystem zu erwarten. Langfristig ist mit einer völligen Renaturierung der Trasse zu rechnen , sodass der Biotopverbund gestärkt, die Lebensbedingungen für die einheimische Fauna verbessert und die Barrierewirkung der Verkehrsanlage abgebaut wird.	Verlust von Boden und Beeinträchtigung von Arten und Biotopen sowie zurückführend auf die prognostizierte Verdreifachung der Verkehrsmenge einen Anstieg der Lärmmissionen von mehr als 3 dB(A) . Mit der Realisierung diverser Kompensationsmaßnahmen (vgl. Gutachten zur Verträglichkeitsprüfung für das Bauvorhaben "Grundhafter Ausbau der L 293") und damit Einhaltung der Bestimmungen des § 34 BNatSchG, ist dieser Planfall hinsichtlich der möglichen Beeinträchtigungen der FFH - Gebiete zulässig. Fraglich bleibt dabei die notwendige Genehmigung zum Artenschutz.	In den Teilabschnitten B und C ist mit keinem Verlust an Boden zu rechnen. Es ist davon auszugehen, dass eine, nicht unerheblich große Fläche der bestehenden Verkehrsanlage entsiegelt werden kann. Teilabschnitte D - F ist eventuell ein geringfügiger Verlust von Boden nicht auszuschließen, erscheint jedoch unwahrscheinlich, da die „neue“ Erschließungsstraße innerhalb der bestehenden Verkehrsanlage errichtet werden kann. Mit der Realisierung diverser Kompensationsmaßnahmen (vgl. Gutachten zur Verträglichkeitsprüfung für das Bauvorhaben "Grundhafter Ausbau der L 293") und damit Einhaltung der Bestimmungen des § 34 BNatSchG, ist dieser Planfall hinsichtlich der möglichen Beeinträchtigungen der FFH - Gebiete zulässig.	In dem Teilabschnitt B ist mit keinem Verlust an Boden zu rechnen. Es ist davon auszugehen, dass eine, nicht unerheblich große Fläche der bestehenden Verkehrsanlage entsiegelt werden kann. Mit der Realisierung diverser Kompensationsmaßnahmen (vgl. Gutachten zur Verträglichkeitsprüfung für das Bauvorhaben "Grundhafter Ausbau der L 293") und damit Einhaltung der Bestimmungen des § 34 BNatSchG, ist dieser Planfall hinsichtlich der möglichen Beeinträchtigungen der FFH - Gebiete zulässig.
Abhängigkeiten/Kosten				
Planverfahren	Ein separates Planverfahren für den Rückbau und die Renaturierung der Trasse ist nicht erforderlich , da der Rückbau nicht als eigenständige Maßnahme sondern als Ausgleichsmaßnahme für andere Bauvorhaben durchgeführt und somit in diesen Planverfahren genehmigt wird.	Als Planverfahren kommen für das Vorhaben grundsätzlich ein Bebauungsplanverfahren, Plangenehmigungsverfahren oder ein Planfeststellungsverfahren in Frage. Aufgrund der geteilten Baulast zwischen Biesenthal und Eberswalde, dem daraus resultierenden Abstimmungsbedarf und der Vielzahl von zu beachtenden Belangen sollte das Vorhaben im Rahmen einer Plangenehmigung oder eines Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Für das Planverfahren werden überschläglich 20,0 % der Baukosten zum Ansatz gebracht. Eine Herleitung dieser Maßnahme aus dem VEP ist nicht unmittelbar gegeben, was jedoch die Voraussetzung für die Akquirierung von Fördermitteln bildet. Mit Beschluss der Stadtveordnetenversammlung (Beschluss-Nr.: 50-632/08): "...wurde der Ausbau der Telekomstraße (L 293) in den Verkehrsentwicklungsplan 2008 mit aufzunehmen und die Durchführung [zu] sichern" beschlossen.	Als Planverfahren kommen für das Vorhaben grundsätzlich ein Bebauungsplanverfahren, Plangenehmigungsverfahren oder ein Planfeststellungsverfahren in Frage. Aufgrund der geteilten Baulast zwischen Biesenthal und Eberswalde, dem daraus resultierenden Abstimmungsbedarf und der Vielzahl von zu beachtenden Belangen sollte das Vorhaben im Rahmen einer Plangenehmigung oder eines Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Für das Planverfahren werden überschläglich 20,0 % der Baukosten zum Ansatz gebracht. Eine Herleitung der Maßnahme aus dem VEP ist gegeben und als Trassenfreihaltung im FNP berücksichtigt.	Als Planverfahren kommen für das Vorhaben grundsätzlich ein Bebauungsplanverfahren, Plangenehmigungsverfahren oder ein Planfeststellungsverfahren in Frage. Aufgrund der geteilten Baulast zwischen Biesenthal und Eberswalde, dem daraus resultierenden Abstimmungsbedarf und der Vielzahl von zu beachtenden Belangen sollte das Vorhaben im Rahmen einer Plangenehmigung oder eines Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Für das Planverfahren werden überschläglich 20,0 % der Baukosten zum Ansatz gebracht. Eine Herleitung der Maßnahme aus dem VEP ist gegeben und als Trassenfreihaltung im FNP berücksichtigt.
Finanzierung/ Fördermöglichkeiten	Einziehung stellt einen Verwaltungsakt dar. Somit ergeben sich nur Kosten für den Rückbau.	- EntflechtG*** - KAG - Beiträge (im Mittel 50% des Aufwandes)	- EntflechtG***, EFRE, GRW - KAG - Beiträge (55% des Aufwandes im Innenbereich)	EntflechtG***
Kostenschätzung				
Gesamtkosten ** (inkl. 19,0 % MwSt.)	2.029.073,76 €	9.951.948,34 €	5.017.397,44 €	1.414.009,15 €

* Planfall 3: Fahrradstraße ist in dieser Tabelle nicht enthalten, da diese Variante eine Kombination zwischen Planfall 2 und Planfall 4 darstellt und für die weitere Betrachtung keine Prämisse darstellt. (vgl. verkehrsplanerische Untersuchung - Kapitel 5, Abschnitt 5.3)

** Rückbau, Fahrbahn, Radweg, Gehweg, Herstellung, Unterhaltung, Schutz- u. Ausgleichsmaßnahmen (vgl. Anlage F, G, H, I)

*** Mit der Förderalismusreform 2006 wurde der Ausstieg aus der Gemeindefinanzierung (GFVG) zum Ende des Jahres 2019 beschlossen. Dazu wurde das GVFG (Ausnahme: Bundesprogramm) in des Entflechtungsgesetz überführt (vgl. Kapitel 6.5)

Anlage F: Kostenschätzung für Planfall 1 - Einziehung

Kostenschätzung für Planfall 1 - Einziehung																						
Posten	Einzelposten	Abschnitt			Beschreibung/Hinweise	Materialbedarf/Volumen/Fläche gemäß Planung							Kosten je:						Kosten je Posten			
		von:	bis:	(Teilabschnitt)		Länge	Breite	Tiefe	Fläche	Volumen	Anzahl	lfd. Meter	Länge	Breite	Tiefe	Fläche	Volumen	Anzahl	lfd. Meter	Pauschal	Netto	Brutto
		(Kilometer)	(Kilometer)			(in m)	(in m)	(in m)	(in m²)	(in m³)	(Stück)	(in m)	(in Euro)	(in Euro)	(in Euro)	(in Euro)	(in Euro)	(in Euro)	(in Euro)	(in Euro)	(in % der Baukosten)	(in Euro)
Rückbau		1,000	2,675	A2	Entsiegelung und Entsorgung (1)	1675,000	6,000	0,600		6.030,00						75,00				452.250,00	538.177,50	
		2,675	4,501	B	Entsiegelung und Entsorgung (1)	1826,000	6,000	0,600		6.573,60						75,00				493.020,00	586.693,80	
		4,501	7,521	C	Entsiegelung und Entsorgung (1)	3020,000	3,500	0,600		6.342,00						75,00				475.650,00	566.023,50	
	Summe:																			1.420.920,00	1.690.894,80	
Fahrbahn	Unterbau				entfällt															0,00	0,00	
	Tragschicht				entfällt															0,00	0,00	
	Binderschicht				entfällt															0,00	0,00	
	Deckschicht				entfällt															0,00	0,00	
	Kosten zur Herstellung der Fahrbahn:																			0,00	0,00	
	Bankett				entfällt																0,00	0,00
	Mulde				entfällt																0,00	0,00
Summe Fahrbahn (inkl. Bankett und Mulden)																			0,00	0,00		
Gehwege	Unterbau				entfällt															0,00	0,00	
	Borde				entfällt															0,00	0,00	
	Kantensteine				entfällt															0,00	0,00	
	Oberfläche				entfällt															0,00	0,00	
	Summe:																			0,00	0,00	
Schutzmaßnahmen	Amphibienschutz				entfällt															0,00	0,00	
	Schutz für Fischotter und Biber				entfällt															0,00	0,00	
	Schutz für Vögel und Fledermäuse				entfällt															0,00	0,00	
	Gehölzschutz				entfällt															0,00	0,00	
	Fledermausschutz				entfällt															0,00	0,00	
	Ausgleichsmaßnahmen				entfällt															0,00	0,00	
	Summe:																			0,00	0,00	
Beweissicherung				entfällt																0,00	0,00	
Verkehrssicherung				entfällt																0,00	0,00	
Summe der Baukosten:																			1.420.920,00	1.690.894,80		
Planverfahren				Planfeststellungsverfahren															20	284.184,00	338.178,96	
Straßenunterhalt				entfällt																0,00	0,00	
Gesamtkosten zur Herstellung und Unterhaltung der Verbindungsstraße sowie für Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen																			1.705.104,00	2.029.073,76		

(1) Aus Gründen der Vergleichbarkeit, hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen der einzelnen Entwicklungspotenziale, wurde in allen Planfällen davon ausgegangen, dass die bestehende Verkehrsanlage vollständig zurückgebaut werden muss. Inwiefern bei der Realisierung der untersuchten Planfälle bereits eingebautes Material wiederverwendet werden kann, muss durch eine Baugrunduntersuchung festgestellt werden. Durch die Wiederverwendung von bereits eingebauten Material ergeben sich Kostenreduzierungen, die jedoch im Rahmen dieses

Anlage G: Kostenschätzung für Planfall 2 - Ortsverbindungsstraße

Kostenschätzung für Planfall 2 - Ortsverbindungsstraße																						
Posten	Einzelposten	Abschnitt			Beschreibung/Hinweise	Materialbedarf/Volumen/Fläche gemäß Planung							Kosten je:						Kosten je Posten			
		von:	bis:			Länge	Breite	Tiefe	Fläche	Volumen	Anzahl	lfd. Meter	Länge	Breite	Tiefe	Fläche	Volumen	Anzahl	lfd. Meter	Pauschal	Netto	Brutto
		(Kilometer)	(Kilometer)	(Teilabschnitt)		(in m)	(in m)	(in m)	(in m²)	(in m³)	(Stück)	(in m)	(in Euro)	(in Euro)	(in Euro)	(in Euro)	(in Euro)	(in Euro)	(in Euro)	(in % der Baukosten)	(in Euro)	(in Euro)
Rückbau		2,675	4,501	B	Entsiegelung und Entsorgung (1)	1826,000	6,000	0,600		6.573,60						75,00				493.020,00	586.693,80	
		4,501	7,521	C	Entsiegelung und Entsorgung (1)	3020,000	3,500	0,600		6.342,00						75,00				475.650,00	566.023,50	
		7,521	9,000	D	Entsiegelung und Entsorgung (1)	1479,000	6,000	0,600		5.324,40						75,00				399.330,00	475.202,70	
		9,000	9,400	E	Entsiegelung und Entsorgung (1)	400,000	6,000	0,600		1.440,00						75,00				108.000,00	128.520,00	
		9,400	10,142	F		742,000	6,000	0,600		2.671,20						75,00				200.340,00	238.404,60	
Summe:																			1.676.340,00	1.994.844,60		
Fahrbahn	Unterbau	2,675	10,142	B - F		7467,000	5,550	0,270		11.189,30					30,00				335.678,99	399.457,99		
	Tragschicht	2,675	10,142	B - F	Asphalt	7467,000	5,550	0,150	41.441,85					24,00					994.604,40	1.183.579,24		
	Binderschicht	2,675	10,142	B - F	Asphalt	7467,000	5,550	0,120	41.441,85					14,00					580.185,90	690.421,22		
	Deckschicht	2,675	10,142	B - F	Asphalt	7467,000	5,550	0,060	41.441,85					13,00					538.744,05	641.105,42		
	Kosten zur Herstellung der Fahrbahn:																			2.449.213,34	2.914.563,87	
	Bankett (östlich)	2,675	10,142	B - F	Schotterrasen	7467,000	0,750	0,600		3.360,15					6,00					20.160,90	23.991,47	
	Bankett (westlich)	2,675	10,142	B - F	Schotterrasen	7467,000	0,750	0,500		2.800,13					6,00					16.800,75	19.992,89	
Mulde	2,675	10,142	B - F	inkl. Boden, Profil und Schotterrasen	7467,000	2,000					14.934,00						11,50		171.741,00	204.371,79		
Summe Fahrbahn (inkl. Bankett und Mulden)																			2.641.115,24	3.142.927,13		
Radweg	Unterbau	2,675	9,000	B - D	Schotter	6325,000	2,500	0,190		3.004,38					20,00				60.087,50	71.504,13		
	Tragschicht	2,675	9,000	B - D	Asphalt	6325,000	2,500	0,150	15.812,50					24,00					379.500,00	451.605,00		
	Deckschicht	2,675	9,000	B - D	Asphalt	6325,000	2,500	0,060	15.812,50					8,00					126.500,00	150.535,00		
	Bankett	2,675	9,000	B - D	Schotterrasen	6325,000	0,300	0,500		948,75					6,00				5.692,50	6.774,08		
	Summe:																			571.780,00	680.418,20	
Gehwege	Unterbau	9,000	10,142	E, F	Schotter	1142,000	5,000	0,200	5.710,00	1.142,00					20,00				22.840,00	27.179,60		
	Borde	9,000	10,142	E, F	Betonhochbord	1142,000					2.284,00						11,00		25.124,00	29.897,56		
	Kantensteine	9,000	10,142	E, F	Betonkantensteine	200,000					400,00						7,50		3.000,00	3.570,00		
	Oberfläche	9,000	10,142	E, F	Betonpflaster	1142,000	5,000		5.710,00					20,00					114.200,00	135.898,00		
	Summe:																			165.164,00	196.545,16	
Nutzmaßnahme	Amphibienschutz				gemäß FFH - Verträglichkeitsgutachten														520.000,00	618.800,00		
	Schutz für Fischotter und Biber				gemäß FFH - Verträglichkeitsgutachten														155.000,00	184.450,00		
	Schutz für Vögel und Fledermäuse				gemäß FFH - Verträglichkeitsgutachten														19.000,00	22.610,00		
	Gehölzschutz				gemäß FFH - Verträglichkeitsgutachten														21.000,00	24.990,00		
	Fledermausschutz				gemäß FFH - Verträglichkeitsgutachten														11.000,00	13.090,00		
	Ausgleichsmaßnahmen				für Flächenneuversiegelung (Schätzung)				17.200,00						7,50				129.000,00	153.510,00		
Summe:																			855.000,00	1.017.450,00		
Beweissicherung																		8,00	472.751,94	562.574,81		
Verkehrssicherung					Verkehrsschilder, Fahrbahnmarkierung, Schutzplanken, etc.													8,00	472.751,94	562.574,81		
Summe der Baukosten:																			6.854.903,11	8.157.334,70		
Planverfahren					Planfeststellungsverfahren													20,00	1.370.980,62	1.631.466,94		
Straßenunterhalt					jährlicher, finanzieller Aufwand zur Instandhaltung der Verkehrsanlage													2,00	137.098,06	163.146,69		
Gesamtkosten zur Herstellung und Unterhaltung der Verbindungsstraße sowie für Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen																			8.362.981,80	9.951.948,34		

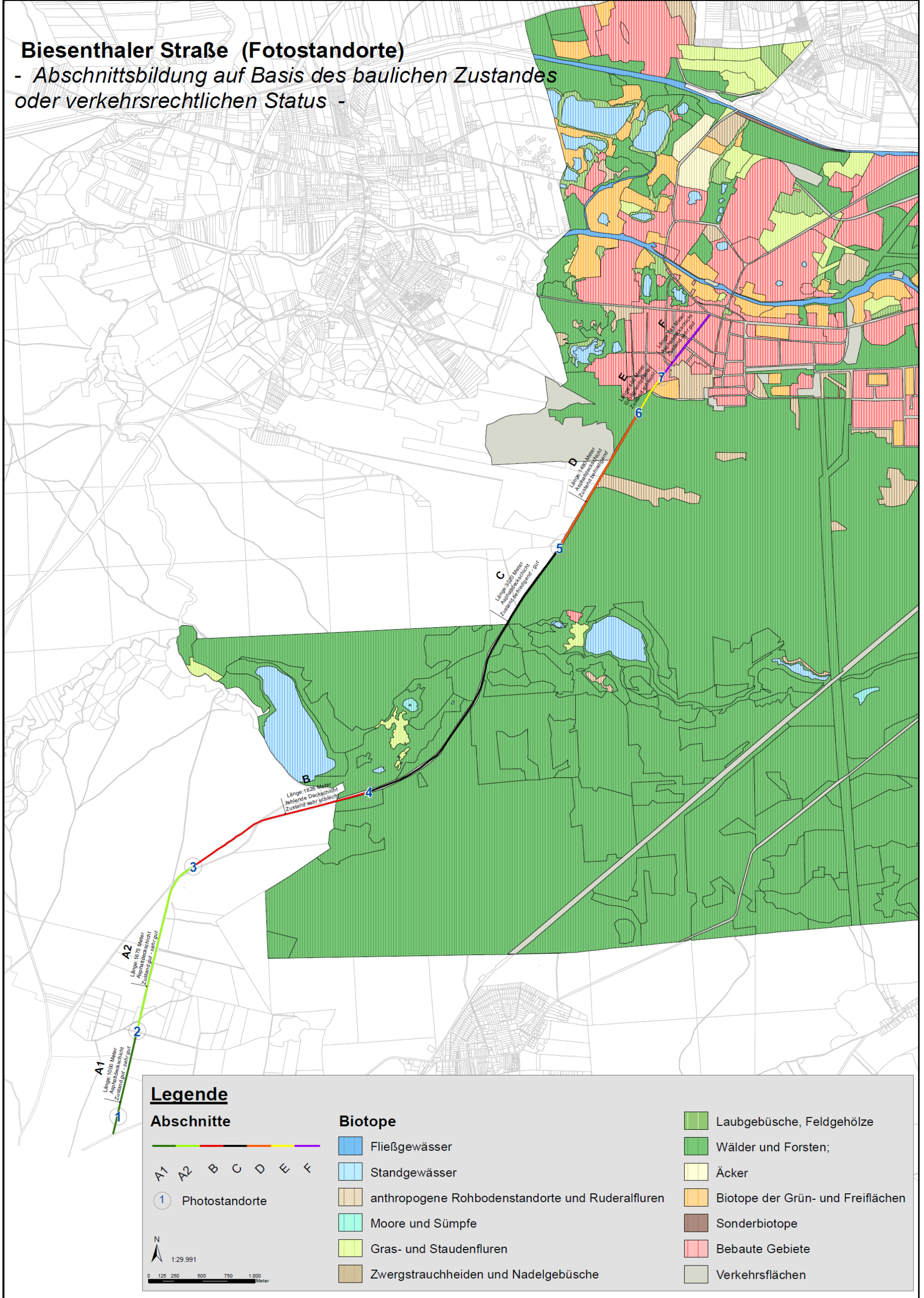
(1) Aus Gründen der Vergleichbarkeit, hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen der einzelnen Entwicklungspotenziale, wurde in allen Planfällen davon ausgegangen, dass die bestehende Verkehrsanlage vollständig zurückgebaut werden muss. Inwiefern bei der Realisierung der untersuchten Planfälle bereits eingebautes Material wiederverwendet werden kann, muss durch eine Baugrunduntersuchung festgestellt werden. Durch die Wiederverwendung von bereits eingebauten Material ergeben sich Kostenreduzierungen, die jedoch im Rahmen dieses Gutachtens nicht quantifiziert werden konnten.

Anlage I: Kostenschätzung für Planfall 4.2. – Radweg durch moderaten Netzlückenschluss

Kostenschätzung für Planfall 4.2. - Radweg durch moderaten Netzlückenschluss																						
Posten	Einzelposten	Abschnitt			Beschreibung/Hinweise	Materialbedarf/Volumen/Fläche gemäß Planung							Kosten je:						Kosten je Posten			
		von:	bis:			Länge	Breite	Tiefe	Fläche	Volumen	Anzahl	lfd. Meter	Länge	Breite	Tiefe	Fläche	Volumen	Anzahl	lfd. Meter	Pauschal	Netto	Brutto
		(Kilometer)	(Kilometer)	(Teilabschnitt)		(in m)	(in m)	(in m)	(in m²)	(in m³)	(Stück)	(in m)	(in Euro)	(in Euro)	(in Euro)	(in Euro)	(in Euro)	(in Euro)	(in Euro)	(in % der Baukosten)	(in Euro)	(in Euro)
Rückbau		2,675	4,501	B	Entsiegelung und Entsorgung (1)	1826,00	6,00	0,60		6573,60						75,00				493.020,00	586.693,80	
	Summe:																			493.020,00	586.693,80	
Fahrbahn	Profilausgleich	9,000	9,400	E	Erschließungsstraße; Asphalt	400,00	5,50	0,06	2200,00					8,6						18.920,00	22.514,80	
	Deckschicht	9,000	9,400	E	Erschließungsstraße; Asphalt	400,00	5,50	0,06	2200,00					13,50						29.700,00	35.343,00	
	Kosten zur Herstellung der Fahrbahn:																			48.620,00	57.857,80	
Radweg	Unterbau	2,675	4,501	B	Schotter	4845,00	2,50	0,19		2301,38					20,00					46.027,50	54.772,73	
	Tragschicht	2,675	4,501	B	Asphalt	4845,00	2,50	0,15	12112,50					10,37						125.606,63	149.471,88	
	Deckschicht	2,675	4,501	B	Asphalt	4845,00	2,50	0,06	12112,50					6,00						72.675,00	86.483,25	
	Bankett	2,675	4,501	B	Schotterrasen	1826,00	1,00	0,40		730,40					6,00					4.382,40	5.215,06	
	Mulde	2,675	4,501	B	inkl. Boden, Profil und Schotterrasen	1826,00	2,00				3652,00							11,50		41.998,00	49.977,62	
	Summe																			290.689,53	345.920,53	
Schutzmaßnahmen	Amphibienschutz				gemäß FFH - Verträglichkeitsgutachten															26.151,95	31.120,82	
	Schutz für Fischotter und Biber				gemäß FFH - Verträglichkeitsgutachten															0,00	0,00	
	Schutz für Vögel und Fledermäuse				gemäß FFH - Verträglichkeitsgutachten															0,00	0,00	
	Gehölzschutz				gemäß FFH - Verträglichkeitsgutachten															21.000,00	24.990,00	
	Fledermausschutz				gemäß FFH - Verträglichkeitsgutachten															0,00	0,00	
	Ausgleichsmaßnahmen				für Flächenneuersiegelung (Schätzung)									7,50						0,00	0,00	
	Summe:																			47.151,95	56.110,82	
Beweissicherung					mit Teilabschnitt E														8,00	70.358,52	83.726,64	
Beweissicherung					ohne Teilabschnitt E														8,00	66.468,92	79.098,01	
Verkehrssicherung					Verkehrsschilder, Fahrbahnmarkierung, etc. mit Teilabschnitt E														8,00	70.358,52	83.726,64	
Verkehrssicherung					Verkehrsschilder, Fahrbahnmarkierung, etc. ohne Teilabschnitt E														8,00	66.468,92	79.098,01	
Summe der Baukosten: (mit Asphaltdeckschicht im Teilabschnitt E)																				1.020.198,51	1.214.036,23	
Summe der Baukosten:																				963.799,31	1.146.921,18	
Planverfahren					Planfeststellungsverfahren														20,00	204.039,70	242.807,25	
Straßenunterhalt					jährlicher, finanzieller Aufwand zur Instandhaltung der Verkehrsanlage														2,00	20.403,97	24.280,72	
Gesamtkosten zur Herstellung und Unterhaltung der Verbindungsstraße sowie für Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen (mit Asphaltdeckschicht im Teilabschnitt E)																				1.244.642,18	1.481.124,20	
Gesamtkosten zur Herstellung und Unterhaltung der Verbindungsstraße sowie für Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen (ohne Asphaltdeckschicht im Teilabschnitt E)																				1.188.242,98	1.414.009,15	

(1) Aus Gründen der Vergleichbarkeit, hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen der einzelnen Entwicklungspotenziale, wurde in allen Planfällen davon ausgegangen, dass die bestehende Verkehrsanlage vollständig zurückgebaut werden muss. Inwiefern bei der Realisierung der untersuchten Planfälle bereits eingebautes Material wiederverwendet werden kann, muss durch eine Baugrunduntersuchung festgestellt werden. Durch die Wiederverwendung von bereits eingebauten Material ergeben sich Kostenreduzierungen, die jedoch im Rahmen dieses Gutachtens nicht quantifiziert werden konnten.

Anlage J: Übersichtskarte - Fotostandorte – Ortsbesichtigung Biesenthaler Straße (April 2013) ³⁴

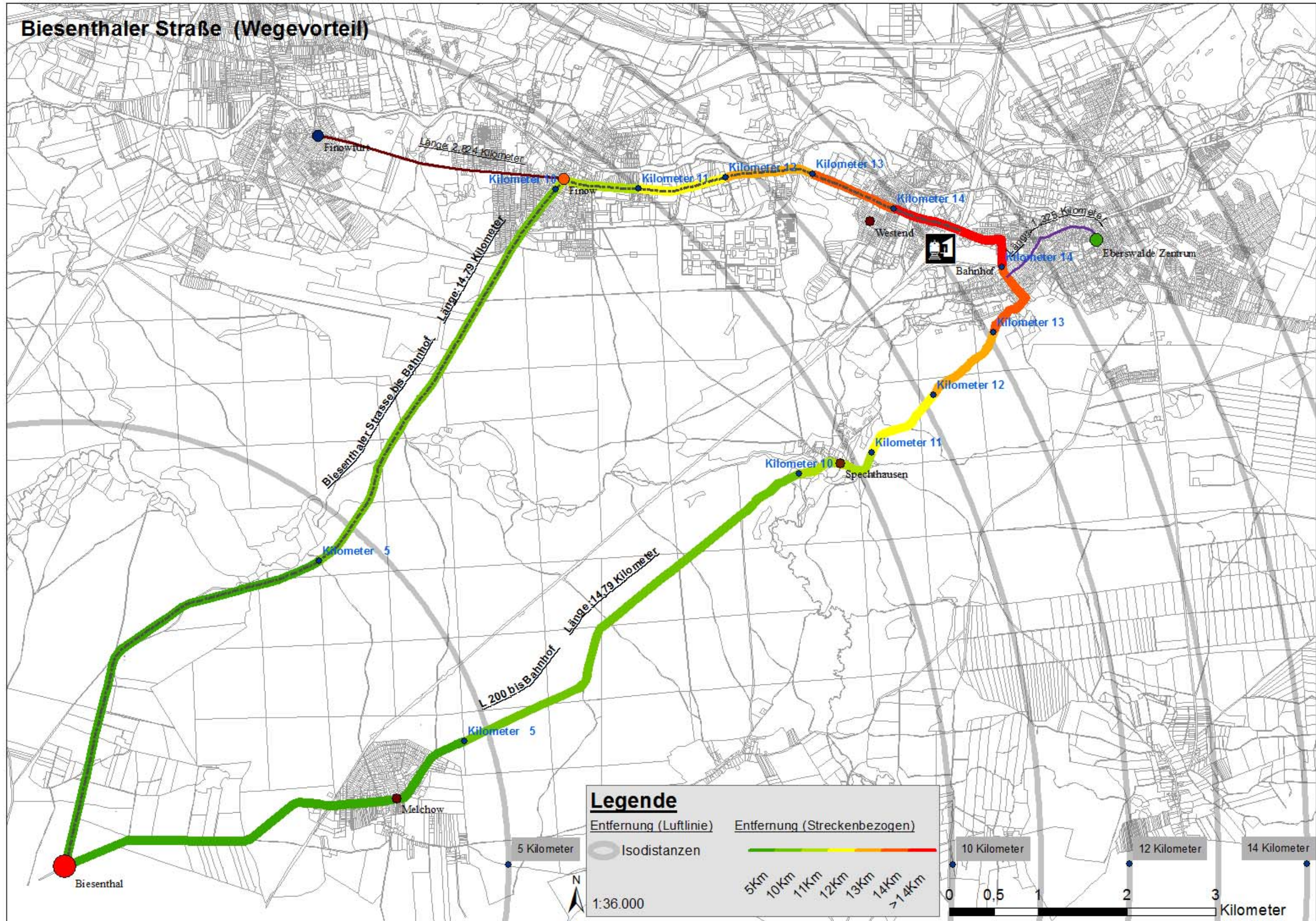


³⁴ Fotodokumentation – April 2013 (Anlage O) auf CD

Anlage K: Ermittlung der Bauklasse – Planfall 2 – Ortsverbindungsstraße

Ermittlung der Bauklasse nach RStO 01							
Streckenbereich:		Biesenthaler Straße - Abschnitt 010					
Eingangsdaten:							
Straßenklasse		Landes- u. Kreisstraßen					
DTV ^(SV) Ausgangswert (Prognose)		90				Jahr: 2013	
Verkehrsübergabe						Jahr: 2014	
Zunahme des SV		ja, durch Verkehrsverlagerung (Prognose)					
Nutzungszeitraum		30 Jahre					
Fahrstreifenbreite		3,25 m					
DTV ^(SV) - Erfassung für		beide Fahrrichtungen					
Anzahl der Fahrstreifen		2					
Höchstlängsneigung		1,00%					
Prognose							
Ermittlung der bemessungsrelevanten Beanspruchung B							
1. Berechnung des DTV ^(SV) Verkehrsübergabe							
1.1 DTV ^(SV) Ausgangswert						90	
1.2 Jahr, in dem der Ausgangswert gilt						2013	
1.3 Jahr der Verkehrsübergabe						2014	
1.4 Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p für		Landes- u. Kreisstraßen				p= 0,01	
1.5 Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs fz*						fz*= 1,01	
(Berechnung wie 8.), N in Jahren =2							
1.6. DTV(SV) verkehrsübergabe = DTV (SV)*fz*		DTV (SV) Verkehrsübergabe				= 90,9	
2. Achsenfaktor f _A (Tabelle A 1.2) für		Landes- u. Kreisstraßen				f _A = 3,1	
3. Lastkollektivquotient q _{Bm} (Tabelle A. 1.2) für		Landes- u. Kreisstraßen				q _{Bm} = 0,18	
4. Fahrstreifenfaktor f ₁ (Tabelle A 1.3)						f ₁ = 0,5	
5. Fahrstreifenbreitenfaktor f ₂ (Tabelle A 1.4)						f ₂ = 1,8	
6. Steigungsfaktor f ₃ (Tabelle A 1.5)						f ₃ = 1	
7. Nutzungszeitraum N		in Jahren				N= 30	
8. Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs		fz= (((1+p)^N-1)/(p*N))*(1+p); für p>0				fz= 1,171091348	
9. Durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsenübergänge des Schwerverkehrs:							
DTA ^(SV) =DTV ^(SV) Verkehrsübergabe *f _A						DTA ^(SV) = 281,79	
10. B = N*DTA ^(SV) * q _{Bm} * f ₁ * f ₂ * f ₃ * fz * 365						B= 585390,2481	
						0,585390248	
						IV	
Eingangsparameter							
Straßenklasse		Achsenzahlfaktor f _A		Straßenklasse		Lastenkollektivquotient q _{Bm}	
Bundesautobahnen		4,2		Bundesautobahnen		0,26	
Bundesstraßen		3,7		Bundesstraßen		0,20	
Landes- und Kreisstraßen		3,1		Landes- und Kreisstr		0,18	
Zahl der Fahrstreifen, die durch den DTV ^(SV) erfasst sind		Fahrstreifenfaktor f1 bei Erfassung des DTV ^(SV) in beiden Fahrtr für jede Fahrtrichtung getrennt		Höchstlängsneigung (v. Heigungsfaktor f3			
1		-		unter 2		1,00	
2		0,50		2 bis unter 4		1,02	
3		0,50		4 bis unter 5		1,05	
4		0,45		5 bis unter 6		1,09	
5		0,45		6 bis unter 7		1,14	
6 und mehr		0,40		7 bis unter 8		1,20	
				8 bis unter 9		1,27	
				9 bis unter 10		1,35	
				10 und mehr		1,45	
Fahrstreifenbreite [m]		Fahrstreifenfaktor f ₂		Straßenklasse		Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs [p]	
unter 2,5		2,00		Bundesautobahnen		0,03	
2,5 bis unter 2,75		1,80		Bundesstraßen		0,02	
2,75 bis unter 3,25		1,40		Landes- und Kreisstr		0,01	
3,25 bis unter 3,75		1,10					
3,75 und mehr		1,00					
Nutzungszeitraum N		Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs fz					
1,000		es- und Kreisstr		Bundesstraßen		esautobahnen	
5,000		1,000		1,000		1,000	
10,000		1,020		1,041		1,062	
15,000		1,046		1,095		1,146	
20,000		1,073		1,153		1,240	
25,000		1,101		1,215		1,344	
30,000		1,130		1,281		1,458	
		1,159		1,352		1,586	
B in Mio.		> 32		> 10 - 32		> 3 - 10	
Bauklasse		SV		I		II	
						> 0,8 - 3	
						> 0,3 - 0,8	
						> 0,1 - 0,3	
						≤ 0,1	
						IV	
						V	
						VI	

Anlage L: Biesenthaler Straße (Wegevoorteil)



Anlage M: Artenschutzfachbeitrag für das Bauvorhaben – „Grundhafter Ausbau der L 293“ Biesenthal-Eberswalde/Finow

Anlage N: FFH – Verträglichkeitsprüfung FFH-Gebiete „Finowtal – Pregnitzfließ“ (DE 3147 – 301) und „Nonnenfließ – Schwärzetal“ (DE 3148 – 301)

Anlage O: Fotodokumentation – April 2013

ENTWURF

Anlage P: Beschlüsse

STADT EBERSWALDE
Der Bürgermeister



zuständige Dienststelle:
Fachdienst für Stadtentwicklung

Beschluss-Nr.	18-227/05
zu DB/Vorlage	11/18/05
Datum	16.06.05 Stadtverordnetenversammlung
beschlossen in öffentlicher Sitzung	

Betrifft: Umstufungskonzept für das Straßennetz in der Stadt Eberswalde im Zusammenhang mit dem Neubau der B 167, 1. Bauabschnitt

Beschlusstext:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, dass die Umstufungen folgender Straßenabschnitte mit der Inbetriebnahme der B 167 neu, 1. Bauabschnitt wirksam werden können.

- a) von Bundesstraße zu Gemeindestraße
B 167 von der Gemarkungsgrenze im Westen bis zur B 2 (L 200) an der Kreuzung mit der Grabowstraße
- b) von Landesstraße zu Kreisstraße
L 237 ab der B 167 neu inklusive eines neu herzustellenden Knotenpunktes bis an die Gemarkungsgrenze im Norden, weiterführend bis an die L 23 in Britz
- c) von Landesstraße zu Gemeindestraße
- L 237 ab Knotenpunkt mit B 167 alt bis Knotenpunkt mit B 167 neu (Boldtstraße + Britzer Straße)
- L 238 ab Knotenpunkt mit B 167 alt bis Knotenpunkt Coppistraße/Angermünder Straße

Eberswalde, den 20.06.2005

In Vertretung

Landmann
1. Beigeordneter



Spohner
Stellv. Vorsitzender
der Stadtverordneten-
versammlung

STADT EBERSWALDE
Der Bürgermeister



zuständige Dienststelle:
Fachdienst für Stadtentwicklung

Beschluss-Nr.	19-246/05
zu DB/Vorlage	10/19/05
Datum	22.09.2005 Stadtverordnetenversammlung
beschlossen in öffentlicher Sitzung	

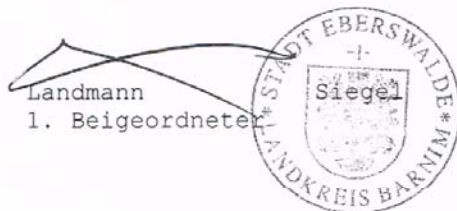
Betrifft: Übernahme der L 293, Abschnitt 010, in die
gemeindliche Baulast

Beschlusstext:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die Übernahme der L 293, Abschnitt 010, innerhalb der Gemarkungsgrenzen Eberswaldes, in die gemeindliche Baulast.

Eberswalde, den 26.09.2005

In Vertretung



Boginski
Boginski
Vorsitzender der
Stadtverordneten-
versammlung

STADT EBERSWALDE
Der Bürgermeister



Einreicher/zuständige Dienststelle:
Stadtentwicklungsamt

Beschluss-Nr.	50-632/08
zu DB/Vorlage	3/50/08
Datum	26.06.2008 Stadtverordnetenversammlung
beschlossen in öffentlicher Sitzung	

Betrifft: Eberswalde 2020 - Stadtverkehr und Mobilität gestalten
(Verkehrsentwicklungsplan 2008)

Beschlusstext:


Die Stadtverordnetenversammlung beschließt den Verkehrsentwicklungsplan 2008 nebst den als Anlagen I und II beigefügten Anregungen der CDU-Fraktion und der Fraktion der AfW.

Die Stadt Eberswalde wird beauftragt, den Ausbau der Telekomstraße (L 293) in den Verkehrsentwicklungsplan 2008 mit aufzunehmen und die Durchführung sichern.

Eberswalde, den 27.06.2008


Boginski
Bürgermeister




Köhle
Vorsitzender der
Stadtverordneten-
versammlung

STADT EBERSWALDE
Der Bürgermeister



Beschluss-Nr.	39/430/12
zu DB/Vorlage	BV/766/2012
Datum	28.06.2012 Stadtverordnetenversammlung
beschlossen in öffentlicher Sitzung	

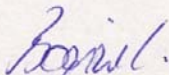
Einreicher/zuständige Dienststelle:
61 - Stadtentwicklungsamt

**Betrifft: Flächennutzungsplan der Stadt Eberswalde
- Beschluss über die öffentliche Auslegung zum FNP-Entwurf**

Beschlusstext:

1. Der gemäß Beschluss 32/357/11 (Flächennutzungsplan – Vorentwurf; Ergebnisse der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung“) erarbeitete Entwurf des Flächennutzungsplans der Stadt Eberswalde und seine Begründung (Teil A und Teil B) werden für das gesamte Stadtgebiet in der vorliegenden Fassung vom 12.04.2012 gebilligt.
2. Der Entwurf des Flächennutzungsplanes und seine Begründung sind nach § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen und die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB zu beteiligen. Fristgerecht vorgebrachte Stellungnahmen sind der Stadtverordnetenversammlung zur Prüfung und Entscheidung vorzulegen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, den Beschluss über die öffentliche Auslegung bekannt zu machen und mitzuteilen, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind.

Eberswalde, den 29.06.2012


Boginski
Bürgermeister




Schubert
1. stellv. Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung

Beschlussdeckblatt

der 9. Sitzung des Kreistages Barnim vom 09.03.2005

Nr. des Beschlusses: 158-9/05

Nr. des Antrages: III-61-59/04

Thema des Antrages: Umstufungskonzept des Landkreises Barnim für die gegenwärtig als Straßen von überörtlicher Bedeutung eingestuften Verkehrswege im Eberswalder Raum im Zusammenhang mit dem Neubau der B 167

Beschlossene Antragsformulierung: Der Kreistag beschließt:


1. Die L 237 wird im Abschnitt 010 – teilweise – mit einer Länge von ca. 5 km von der L 23 in der Ortslage Britz bis zur neu zu errichtenden B 167 (im Bereich des Ortseingangs Eberswalde) einschließlich eines neu herzustellenden, dreiseitigen plangleichen Knotens (Britzer Knoten) nach Fertigstellung der B 167n sowie der vom Wasser- und Schifffahrtsamt veranlassenen Umbaumaßnahmen der L 237 im Bereich der Kanalquerung als Kreisstraße übernommen (siehe Karte Anlage 1, mit schematischer Darstellung der Lage des Knotens). Diese endet somit in südlicher Richtung im Britzer Knoten.
2. Im Falle der Nichtübernahme des Abschnittes 010 der L 293 ("Telekomstraße") in eine gemeindliche Baulast wird eine Übernahme dieses Abschnittes in die Baulast des Landkreises abgelehnt.
3. Im Rahmen seiner verfügbaren Haushaltsmittel stellt der Landkreis Barnim den beiden betroffenen Gemeinden Eberswalde und Biesenthal Finanzmittel in Höhe von einem Drittel der insgesamt für einen Ausbau des jetzigen Abschnittes 010 der L 293 erforderlichen kommunalen Mitfinanzierungsanteile, maximal insgesamt 300 T€, im Verhältnis der jeweils zu bauenden markungsbezogenen Straßenlänge zur Verfügung, d.h. max. ca. 180 T€ für Eberswalde, max. ca. 120 T€ für Biesenthal.
4. Für den Bau des Finowfurter Knotens in der Gemeinde Schorfheide einschließlich seiner Anbindungsstraße zur Walzwerkstraße, OT Finowfurt, stellt der Landkreis im Rahmen seiner verfügbaren Haushaltsmittel der Gemeinde Schorfheide maximal 118 T€ für die Durchführung dieser Baumaßnahme zur Verfügung.
5. Der Landkreis Barnim empfiehlt den Gemeinden Eberswalde, Biesenthal, Schorfheide und Britz dem in der Begründung beschriebenen Umstufungskonzept für die zukünftige Verteilung der Baulasten im Raum Eberswalde zu folgen.

6. Der Landkreis Barnim befürwortet die Verwendung von Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes für die Baumaßnahmen zum Ausbau des Abschnittes 010 der L 293, des Finowfurter Knotens im Zuge der B 167n sowie des Britzer Knotens im Zuge der L 237.

Die Änderungen auf den Seiten 3 und 5 sind entsprechend der Empfehlung des A 4 zu berücksichtigen.

Abstimmungs-
verhältnis:

Mehrheit dafür



Bender
Vorsitzender
des Kreistages
Barnim

Realisierungsvermerk des verantw. Dezernates/Amtes:
(zur Beschlusskontrolle zurück an Büro Kreistag)

Impressum

Herausgeber:

Stadt Eberswalde
Baudezernat
Stadtentwicklungsamt

Bearbeitung:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt
Herr Sören Bauer
Breite Straße 39
16225 Eberswalde

Ansprechpartner:

Baudezernat

Frau Anne Fellner
Baudezernentin
(a.fellner@eberswalde.de)
(03334 64523)

Stadtentwicklungsamt:

Frau Leuschner
Leiterin Stadtentwicklungsamt
(s.leuschner@eberswalde.de)
(03334 64610)

Herr Bauer
Sachbearbeiter Stadtentwicklungsamt
(s.bauer@eberswalde.de)
(03334 64622)