

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

**Handlungsbedarf – Abkürzungsverzeichnis:**

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

**Abkürzungen der Bausteine:**

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

## Mobilitätsplan der Stadt Eberswalde 2030+

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

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

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

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

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

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

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



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

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

**STADT EBERSWALDE**  
**Der Bürgermeister**



Einreicher/zuständige Dienststelle:  
61 - Stadtentwicklungsamt

Beschluss-Nr.	<b>15/159/20</b>
zu DB/Vorlage	BV/0281/2020
Datum	26.11.2020 Stadtverordnetenversammlung
beschlossen in öffentlicher Sitzung	

**Betrifft: „Mobil in Eberswalde“ - Mobilitätsplan 2030+**

---

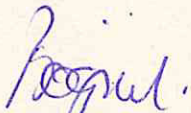
**Beschlusstext:**

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt den Mobilitätsplan 2030+ und gibt damit im Sinne des Leitbildes „Gemeinsam – Zukunftsorientiert – Mobil“ die Richtung für die zukünftige Mobilität in Eberswalde vor.

Die Verwaltung wird beauftragt, weiterführende Planungen zur Umsetzung und Zielerreichung vorzunehmen und entsprechende Fördermittel zu akquirieren.

Über die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätsplanes 2030+ wird im Vorfeld informiert. Der entsprechende Evaluierungsbericht wird turnusmäßig alle 5 Jahre vorgelegt.

Eberswalde, den 27.11.2020

  
Boginski  
Bürgermeister



  
Martin Hoeck  
Vorsitzender der  
Stadtverordnetenversammlung