

ANLAGE 3 – BETEILIGUNGSPROZESS

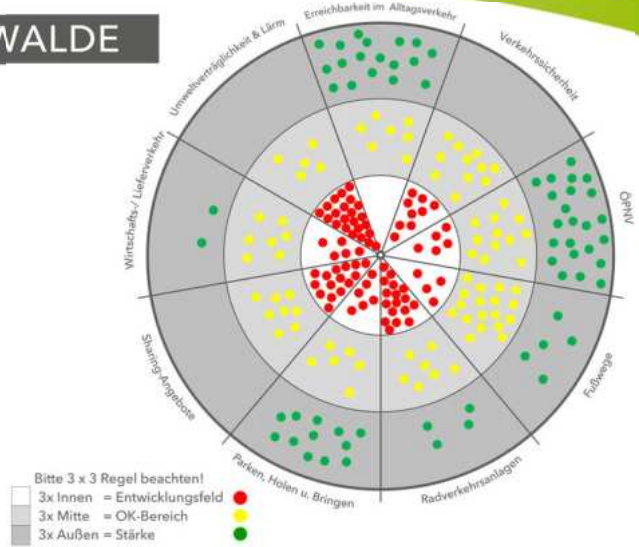
Anlage 3.1 Ergebnisse 1. Workshop

Anlage 3.2 Ergebnisse 2. Workshop

Bewertung MOBILITÄT IN EBERSWALDE

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

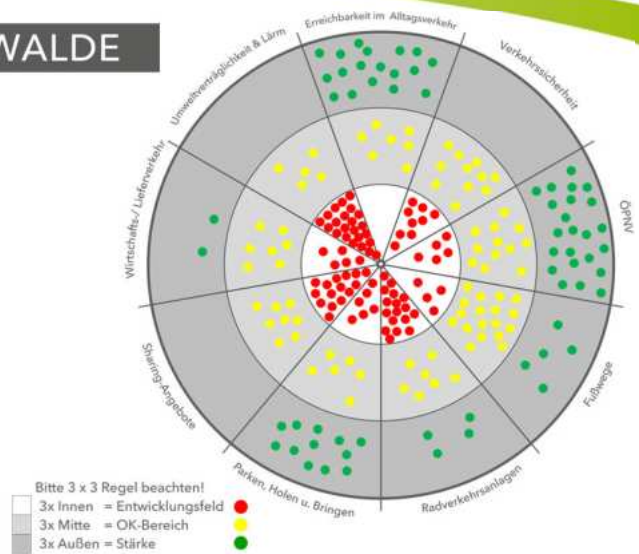
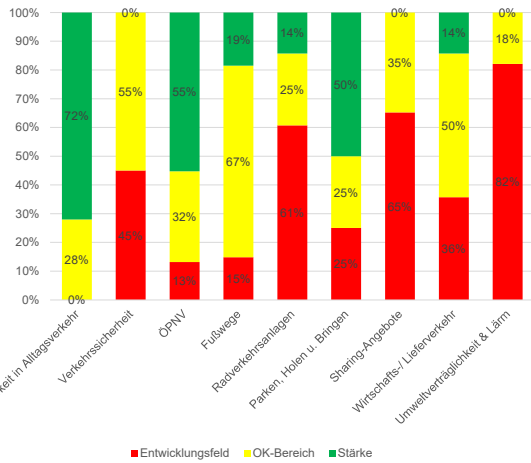
PTV GROUP



1

Bewertung MOBILITÄT IN EBERSWALDE

Auswertung Mobilität in Eberswalde



2

Stadt Eberswalde

Heutiges Verkehrsangebot:

Was sollte auf keinen Fall verändert werden?

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

PTV GROUP

3

Stadt Eberswalde

Heutiges Verkehrsangebot:

Was sollte unbedingt angepasst werden?

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

PTV GROUP

4

Stadt Eberswalde

Heutiges Verkehrsangebot:

Was sollte unbedingt angepasst werden?

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

PTV GROUP

5

Stadt Eberswalde

Heutiges Verkehrsangebot:

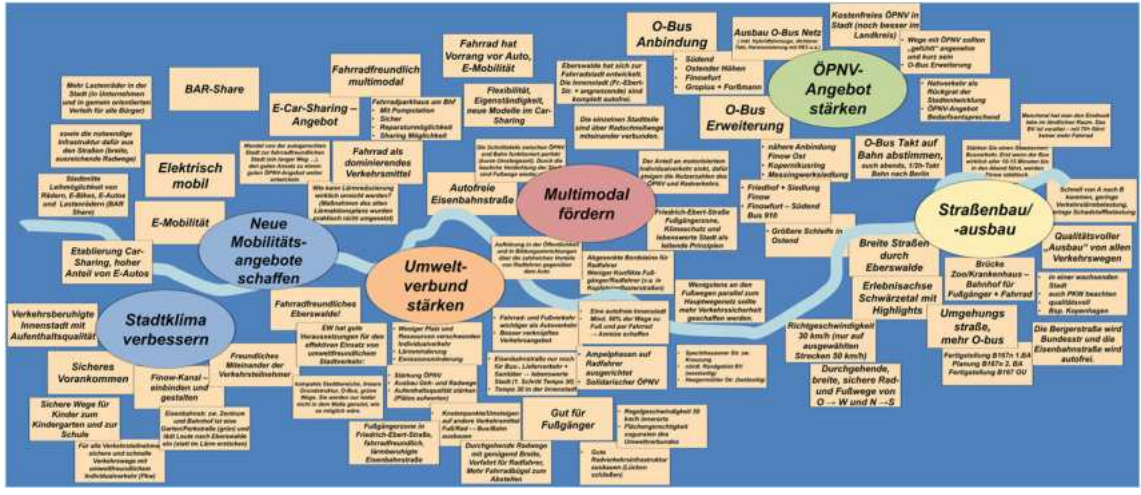
Was fehlt noch?

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

PTV GROUP

6

Mobilität 2030+ in Eberswalde heißt für mich:



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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANLAGE 4 – BESTANDSANALYSE

Anlage 4.2.1 Steckbriefe der Strecken

Anlage 4.2.2 Steckbriefe der Stadtteile

Anlage 4.2.3 Erläuterung zur Zustandsbewertung

Anlage 4.2.4.1 Straßennetzklassifizierung Analyse

Anlage 4.2.4.2 streckenbezogene Höchstgeschwindigkeiten

Anlage 4.3 Verkehrsmodell der Stadt Eberswalde

Anlage 4.4.3 Stärken-Schwächen-Analyse

Übersichtskarte



Abbildung 1: Übersichtskarte Quartiere

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

Tabelle 1: Strecken und zugehörige Quartierssteckbriefe

Abkürzungsverzeichnis

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

Tabelle 2: Abkürzungsverzeichnis

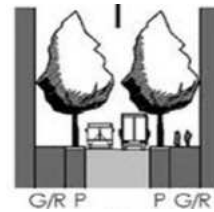
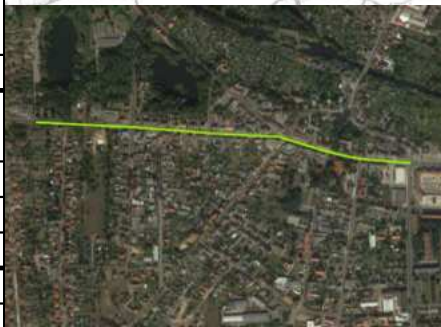
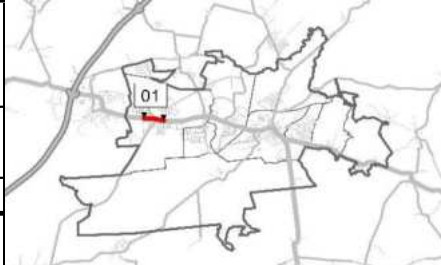
Quellennachweis

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

Tabelle 3: Quellennachweis

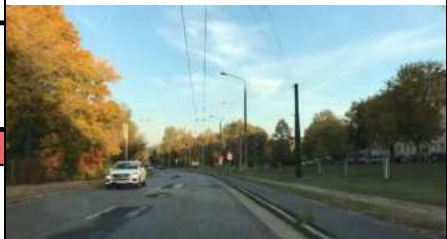
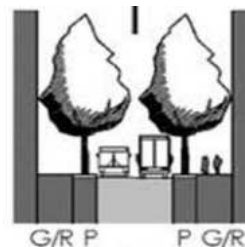
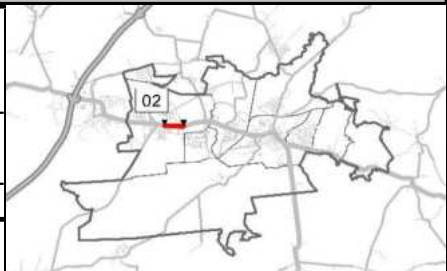
01: B 167 Eberswalder Straße (1.012 m)

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



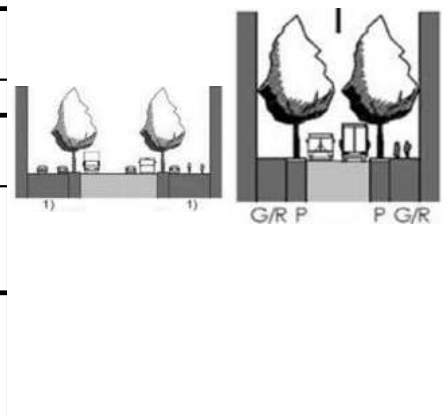
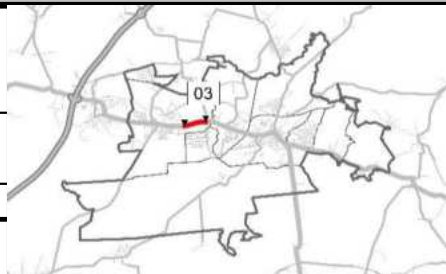
02: B 167 Eberswalder Straße (960 m)

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



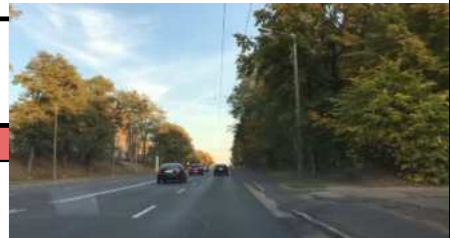
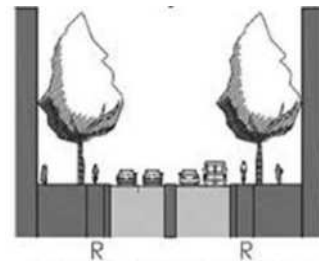
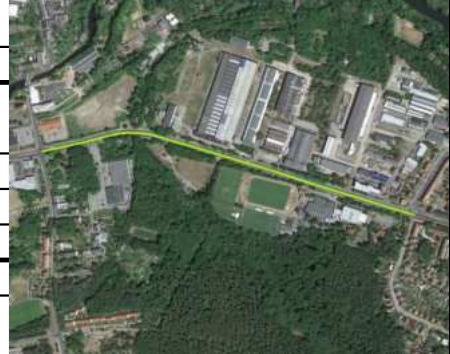
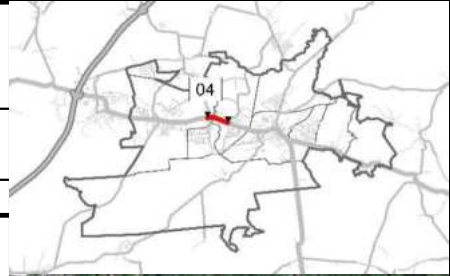
03: B 167 Eberswalder Straße (1.110 m)

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



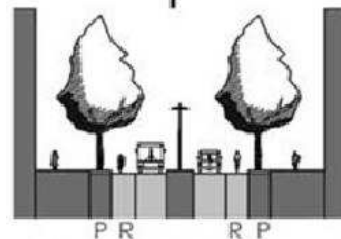
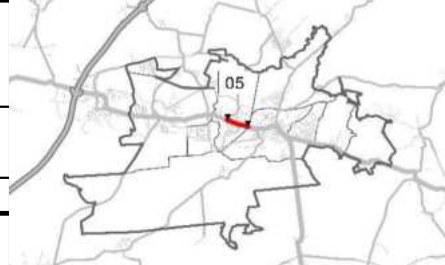
04: B 167 Heegermühler Straße (1.080 m)

Abschnitt		KP Lichterfelder Straße ----- KP Boldtstraße	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	1,50 m - 2,0 m	
	Querungsmöglichkeiten	signalisiert (LSA und FSA)	
	Zustand	sehr schlecht	
Rad	Führung	beidseitiger straßenbegleitender Einrichtungsweg	
	Zustand	sehr schlecht	
ÖV	Linien	861 (15), 862 (15), 864 (60) und Regionalverkehr	
	Fahrgastzahl	4.000 - 6.000 Fg/Werktag	
	Haltestellen	3 Hst	
	Barrierefreiheit	gegeben	
Straße	Typ/Kategorie	HS II	
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Organisation	zweispurig, Zweirichtungsverkehr	
	Belastung	20.000 - 25.000 Kfz/Werktag	
Zustand	asphaltiert mittel		
ruhender Verkehr	Pkw	keine gesonderten Flächen	
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen	
Umwelt	Lärmbelastung	Betroffene Tag: 10 EW Betroffene Nacht: 19 EW	
	Schadstoffe	NO2-JM 18 bis 28 µg/m³ PM10-JM 19 bis 21 µg/m³	
Nutzungsstruktur	- gewerbliche Baufläche - südlich Freizeitnutzung (Fläche für Gemeinbedarf)		
Sonstiges			
Mängelanalyse			
- Fußwege uneben und beschädigt - Zustand (auf meistem Teil der Strecke) Radweg schlecht - Fußwege unterhalb der Regelbreite - HS II problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen			



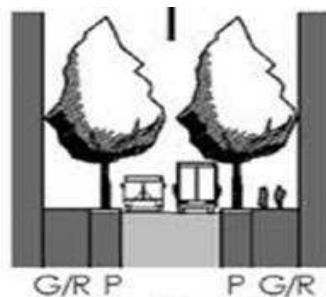
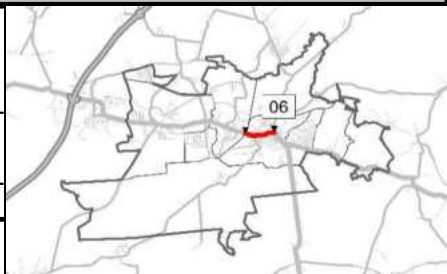
05: B 167 Heegermühler Straße (1.120 m)

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



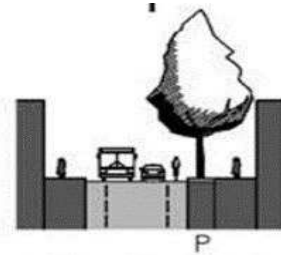
06: B 167 Eisenbahnstraße (1.520 m)

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

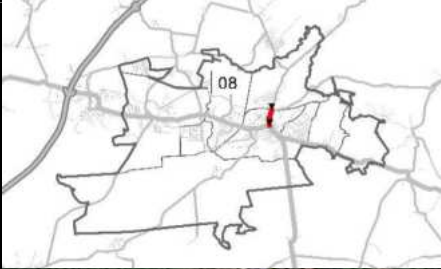

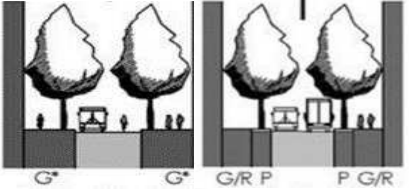
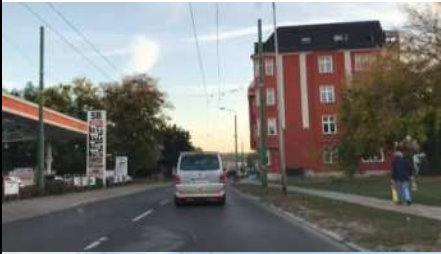



07: Bergerstraße (1.190 m)

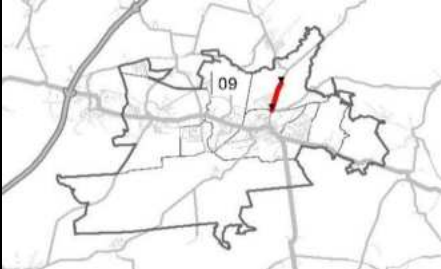

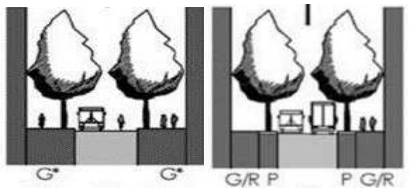


Abschnitt		KP Bahnhofsring -----	----- KP Eisenbahnstraße
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	1,5 m - 2,5 m	
	Querungsmöglichkeiten	signalisiert (FSA, LSA)	
	Zustand	mittel	
Rad	Führung	Schutzstreifen (nördliche Straßenseite auf Abschnitt Bahnhofsring - Schneidemühlweg), gemeinsamer Geh- und Radweg (nördliche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





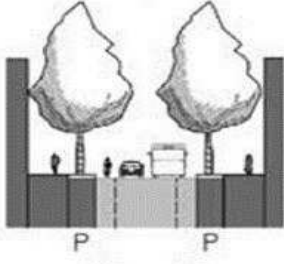


08: Breite Straße (865 m)

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


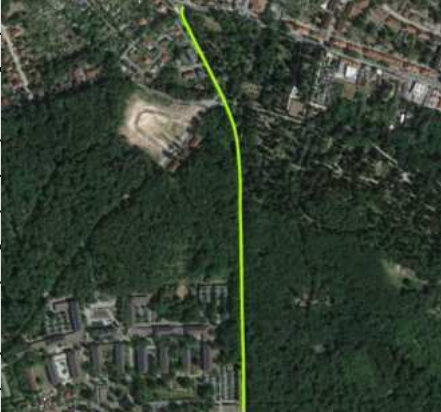
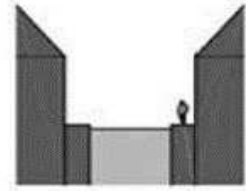

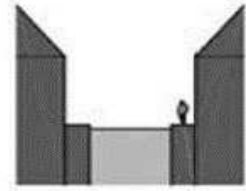
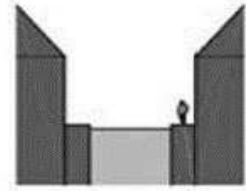
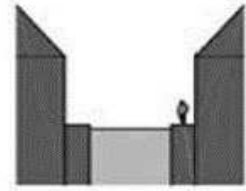
09: Breite Straße (1.409 m)

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

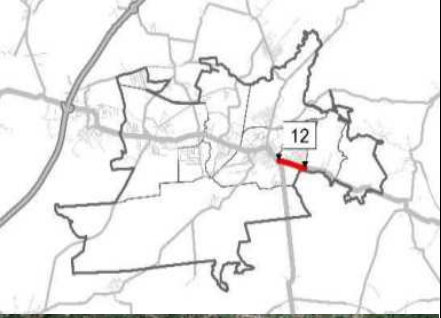
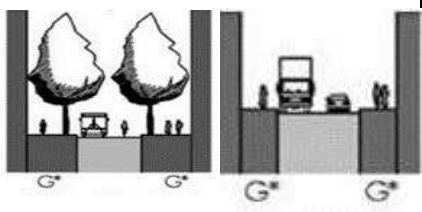


10: B 167 Breite Straße (875 m)

Abschnitt		KP Friedensbrücke ----- KP B168/B168		
Bestandsaufnahme				
Fuß	Abmessungen	W: 2,50 m O: 2,50 m - 4,50 m		
	Querungsmöglichkeiten	signalisiert (LSA)		
	Zustand	gut bis sehr gut		
Rad	Führung	beidseitiger Schutzstreifen		
	Zustand	gut bis sehr gut		
ÖV	Linien	862 (15) und Regionalverkehr		
	Fahrgastzahl	2.000 - 4.000 Fg/Werktag		
	Haltestellen	2 Hst		
	Barrierefreiheit	gegeben		
Straße	Typ/Kategorie	VS II, HS II		
	zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h		
	Organisation	einspurig, Zweirichtungsverkehr		
	Belastung	15.000 - 20.000 Kfz/Werktag		
Umwelt	Zustand	asphaltiert gut, teilweise mittel		
	Lärmbelastung	Betroffene Tag: 341 EW Betroffene Nacht: 412 EW		
ruhender Verkehr	Pkw	N: Längsaufstellung, Parkraumbewirtschaftung		
	Wirtschaftsverkehr	keine gesonderten Flächen		
Umwelt	Schadstoffe	NO2-JM 22 bis 40 µg/m³ PM10-JM 20 bis 25 µg/m³		
	Nutzungsstruktur	- Denkmalschutzbereich - zentraler Versorgungsbereich - überwiegend Wohnbaufläche		
Sonstiges		- Elektroladen für E-Bikes (Museum) - Steigungsstrecke zwischen 3 und 5%, teilweise >5%		
	Mängelanalyse			
		- Knotenpunkte an Leistungsfähigkeitsgrenzen in Spitzenzeiten - HS II problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen	 	

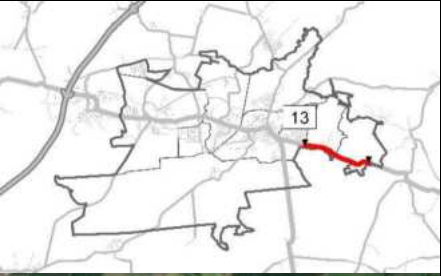

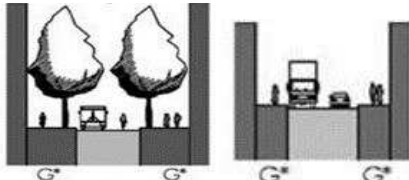


11: B 168 Breite Straße + Tramper Chaussee (1.013 m)

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

12: B 167 Freienwalder Straße (1.378 m)

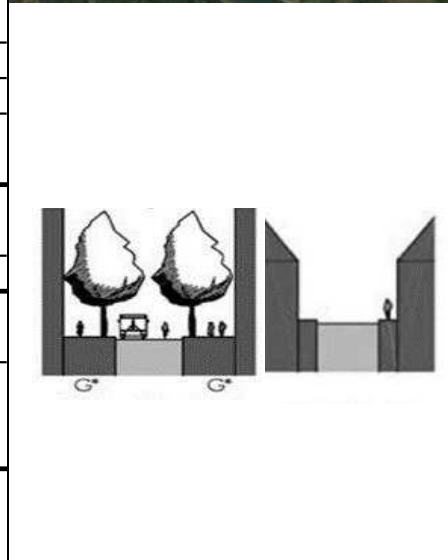
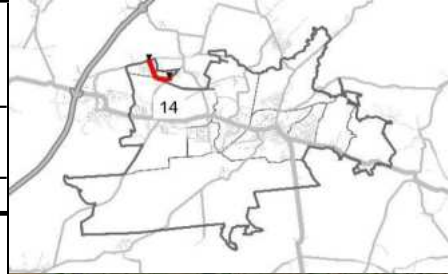
Abschnitt		KP B167/B168 ----- KP Ostender Höhen	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	N: 2,50 m -3,0 m S: 2,0 m - 3,0 m	
	Querungsmöglichkeiten	signalisiert (LSA)	
Zustand	N: gut S: gut (Abschnitt Breite Straße - Waldstraße), fehlend (Abschnitt Waldstraße - Ostender Höhen)		
Rad	Führung	Mischverkehr (Abschnitt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

13: B 167 Sommerfelder Chaussee (3.840 m)

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

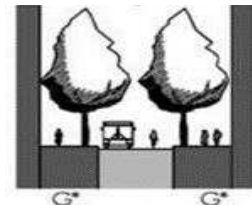
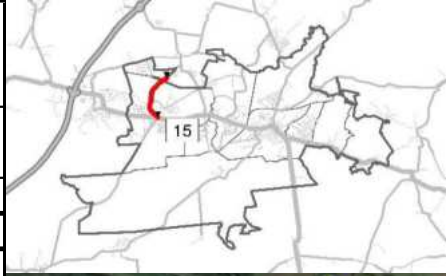
14: Fliederallee (1.710 m)

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



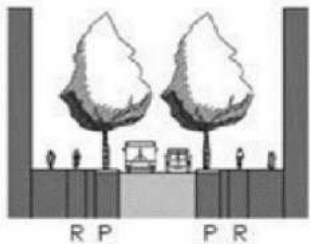




15: Altenhofer Straße (2.620 m)

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

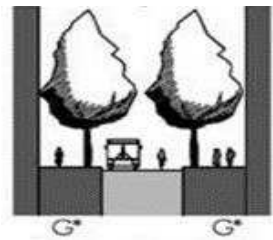
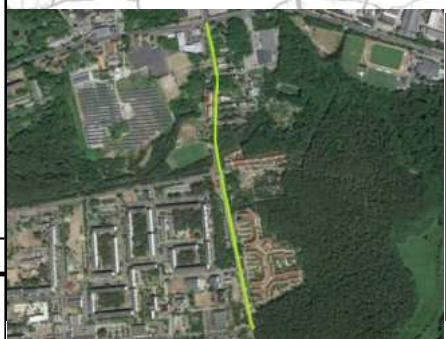
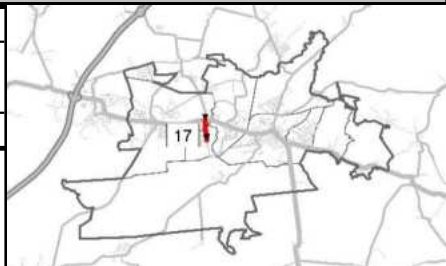


16: Lichterfelder-/Coppistraße (1.460 m)



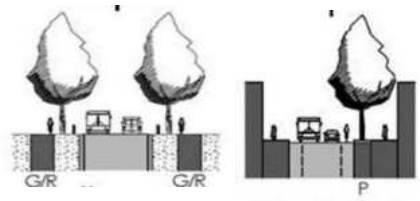


Abschnitt		KP Lichterfelder Straße ----- KP Angermünder	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	W: 1,50 m - 2,0 m O: 1,00 m - 2,0 m, teilweise fehlend	
	Querungsmöglichkeiten	keine	
	Zustand	mittel	
Rad	Führung	beidseitig gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Zustand	mittel	
ÖV	Linien	864 (60)	
	Fahrgastzahl	<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

17: Spechthausener Straße (1.050 m)

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





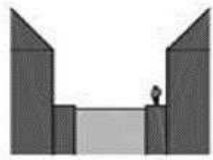




18: Zoostraße (1.200 m)

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

19: Boldt-/Britzer Straße (1.261 m)

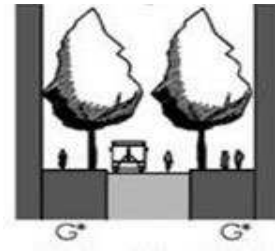
Abschnitt		KP Boldtstraße ----- KP Angermünder Straße	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	W: 3,0 m - 4,50 m O: 3,0 m, teilweise fehlend	
	Querungsmöglichkeiten	keine	
	Zustand	mittel bis schlecht	
Rad	Führung	Gehweg mit Rad frei, teilweise Mischverkehr	
	Zustand	mittel bis schlecht	
ÖV	Linien	864 (60),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

20: Kupferhammerweg (900 m)

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

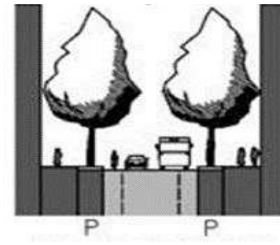
21: Rudolf-Breitscheid-Straße (1.620 m)

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


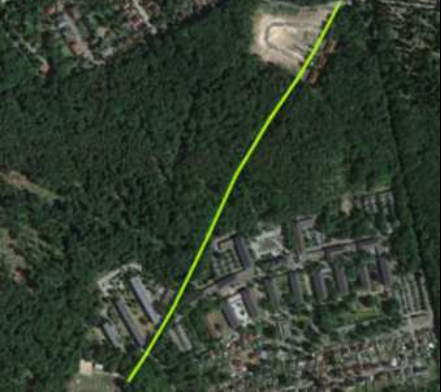
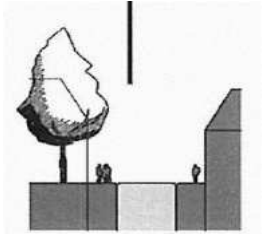






22: Rudolf-Breitscheid-Straße (778 m)

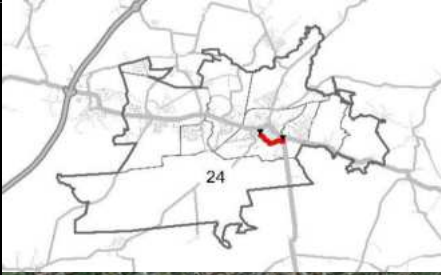
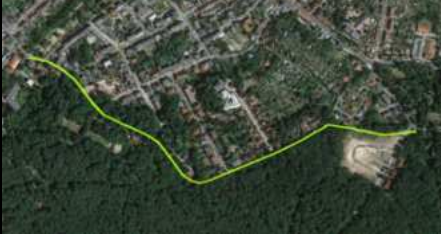
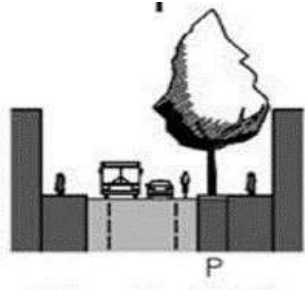
Abschnitt		KP Alfred-Dengler-Str----- KP Karl-Marx-Platz	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	2,50 m	
	Querungsmöglichkeiten	signalisiert	
	Zustand	sehr gut	
Rad	Führung	beidseitiger Gehweg mit Rad frei, Übergang zu beidseitigem Schutzstreifen	
	Zustand	sehr gut	
ÖV	Linien	910 (60), 865 (60)	
	Fahrgastzahl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



23: Bernauer Heerstraße (980 m)



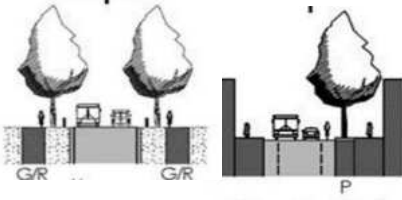


Abschnitt		KP Heinrich-Heine-Straße ----- KP Ecksteinstraße	
Bestandsaufnahme			
Fuß	Abmessungen	West: 2,0 m Ost: teilweise fehlend aber auch nicht notwendig	
	Querungsmöglichkeiten	keine	
	Zustand	schlecht	
Rad	Führung	Mischverkehr	
	Zustand	sehr schlecht	
ÖV	Linien	910 (30), 916 (60)	
	Fahrgastzahl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

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

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



25: L 200 Brunnenstraße (7.860 m)

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

Übersichtskarte

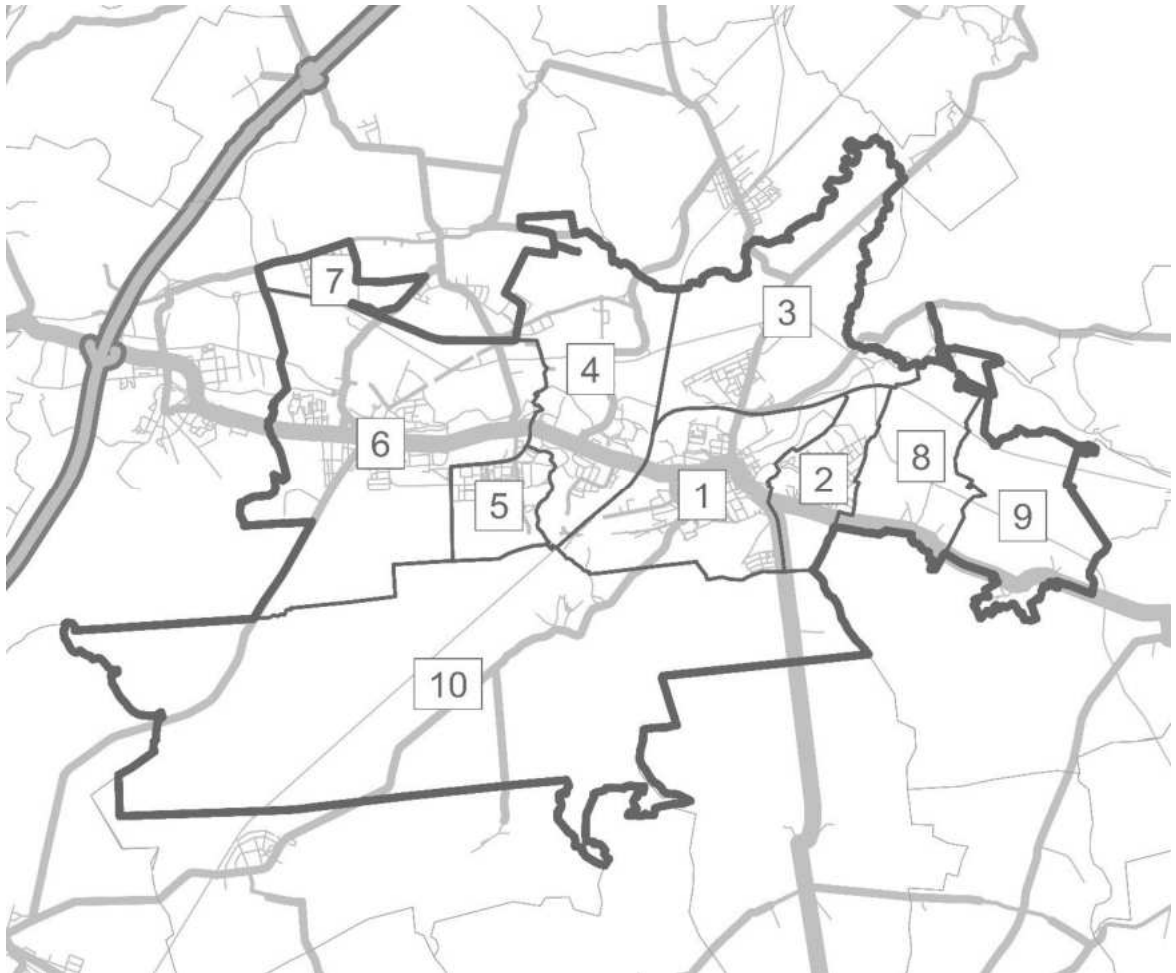


Abbildung 1: Übersichtskarte Quartiere

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

Tabelle 1: Quartiere und zugehörige Streckensteckbriefe

Abkürzungsverzeichnis

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






Tabelle 2: Abkürzungsverzeichnis

Quellennachweis

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

Tabelle 3: Quellennachweis

01 Stadtmittle

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

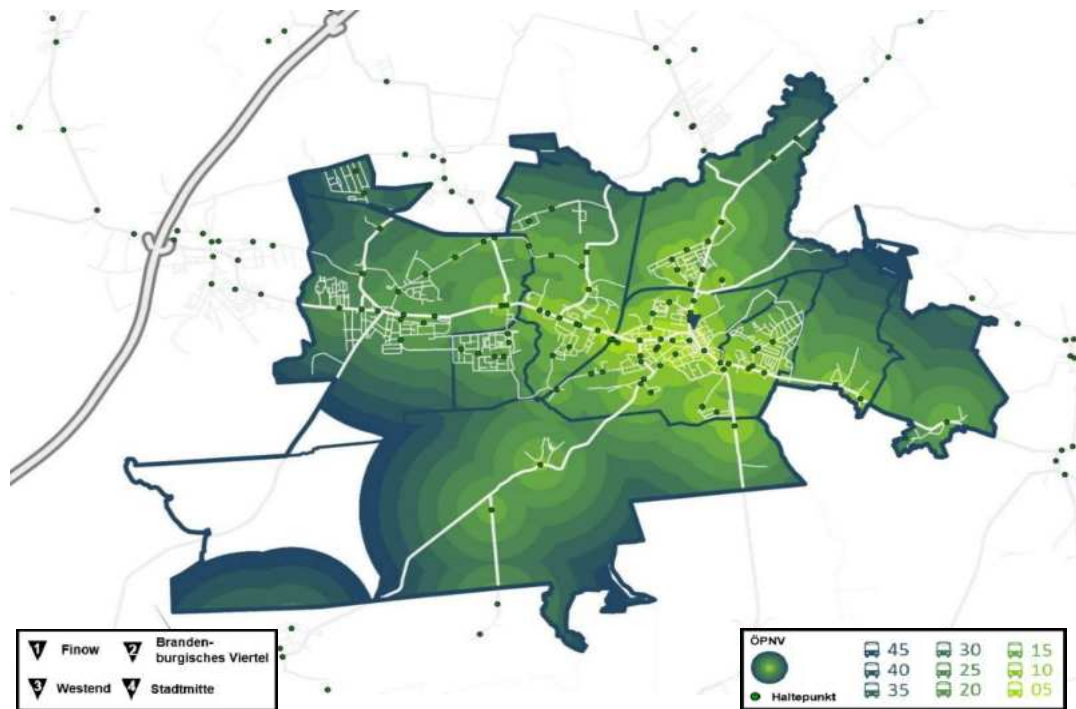
01 Stadtmittle

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

Bestandsaufnahme

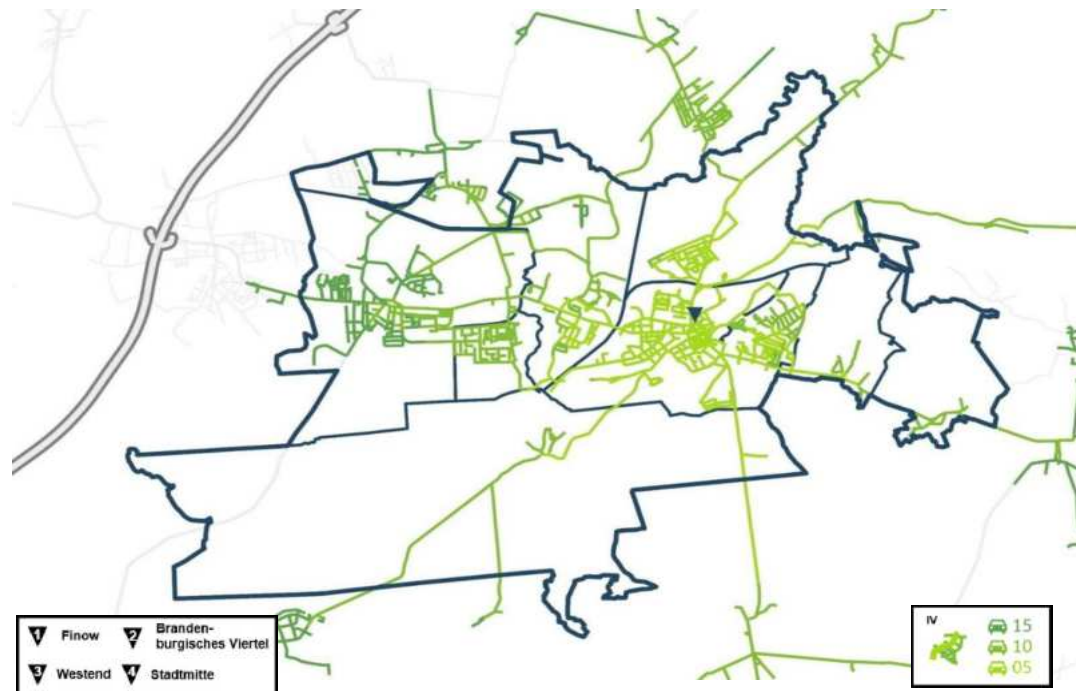
Erreichbarkeit des zentralen Versorgungsbereichs (ZVB) Stadtmittle in Minuten

Erschließung ÖPNV



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

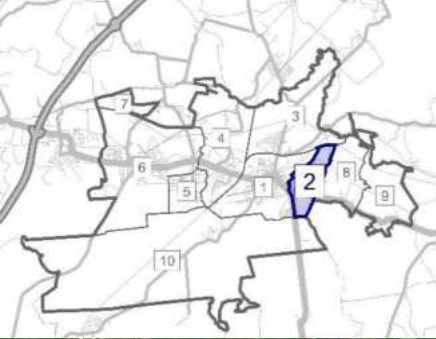




Erschließung MIV



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

02 Ostend

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

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

02 Ostend

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

Bestandsaufnahme

Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche (ZVB) in Minuten

Erschließung ÖPNV



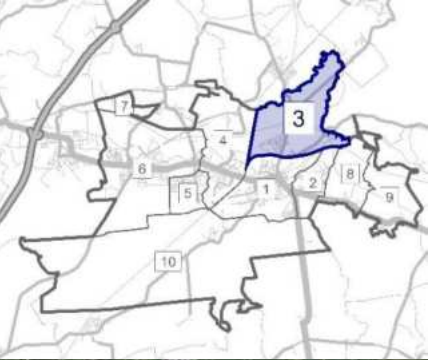




- nächster ZVB Stadtmitte erreichbar in 5 - 20 min
- in Wohnbereichen teilweise weite Fußwege zu den Haltestellen

Erschließung MIV

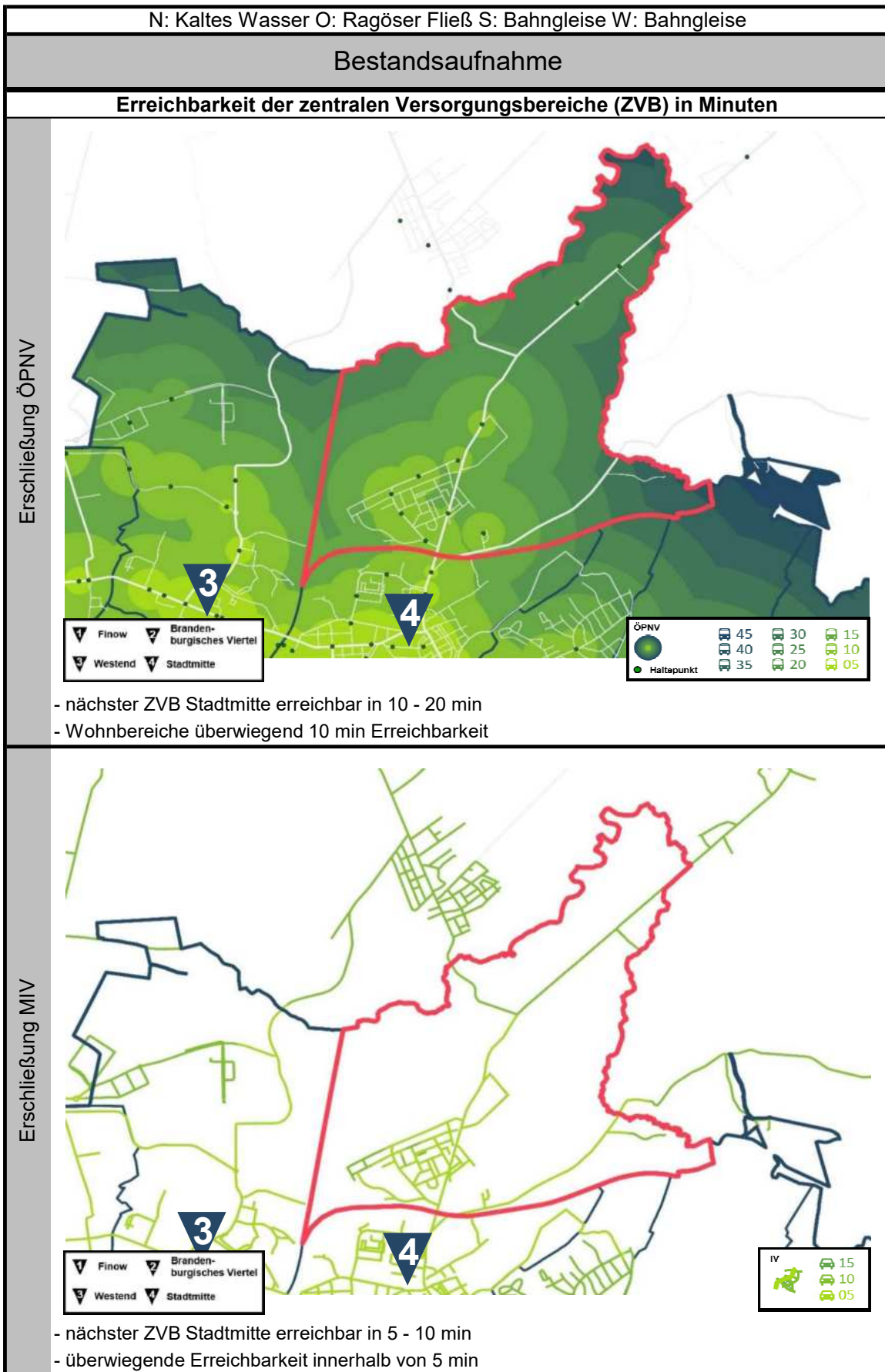


- nächster ZVB Stadtmitte erreichbar in 5 - 10 min
- überwiegende Erreichbarkeit innerhalb von 5 min

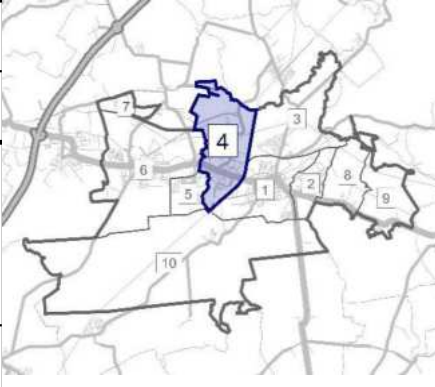




03 Nordend

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

03 Nordend



04 Westend

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

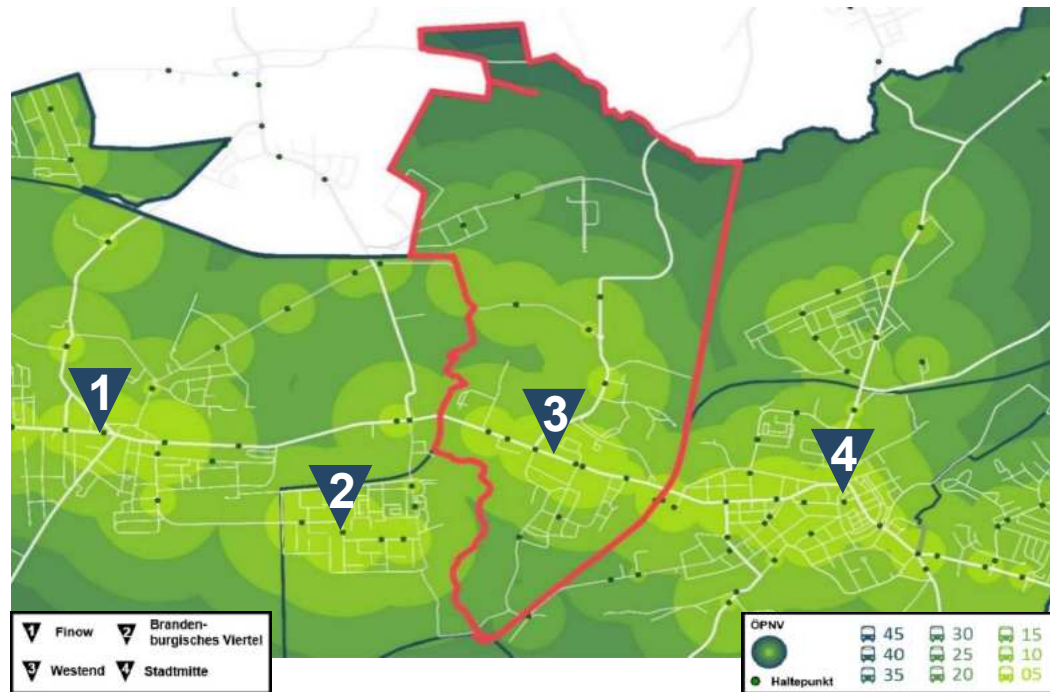
04 Westend

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

Bestandsaufnahme

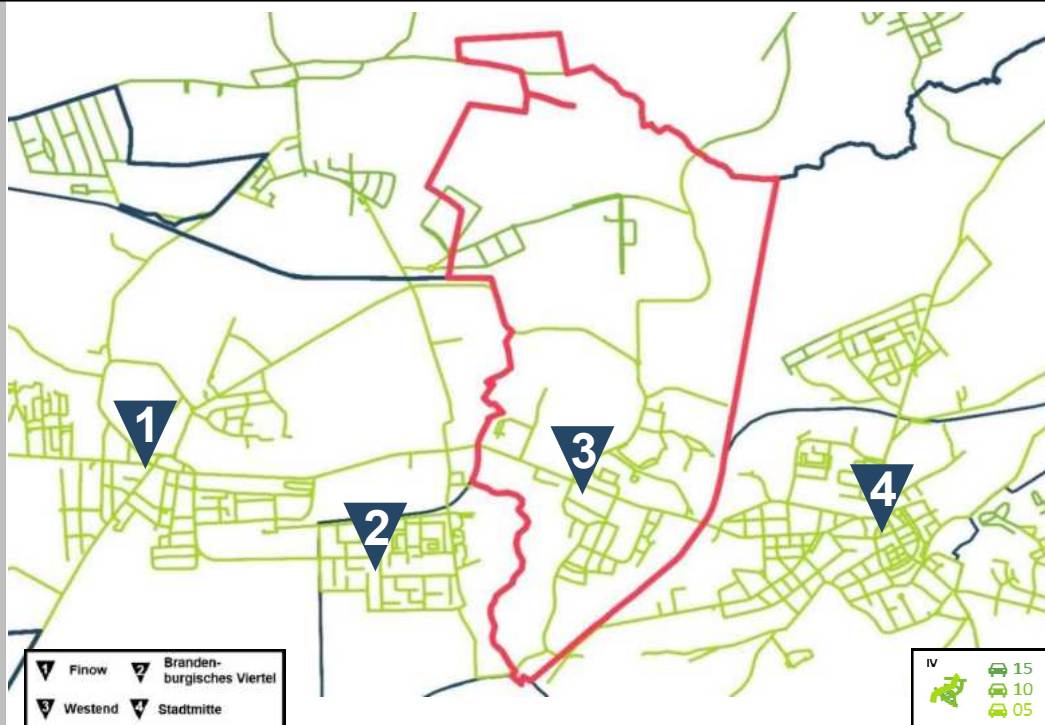
Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche (ZVB) in Minuten

Erschließung ÖPNV



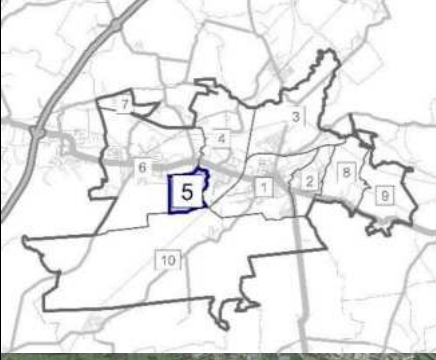






- nächster ZVB Westend erreichbar in 5-20 min, Wohnbereiche überwiegend 5-10 min
- ZVB Stadtmitte erreichbar in 5-25 min, überwiegend 10-15 min

Erschließung MIV

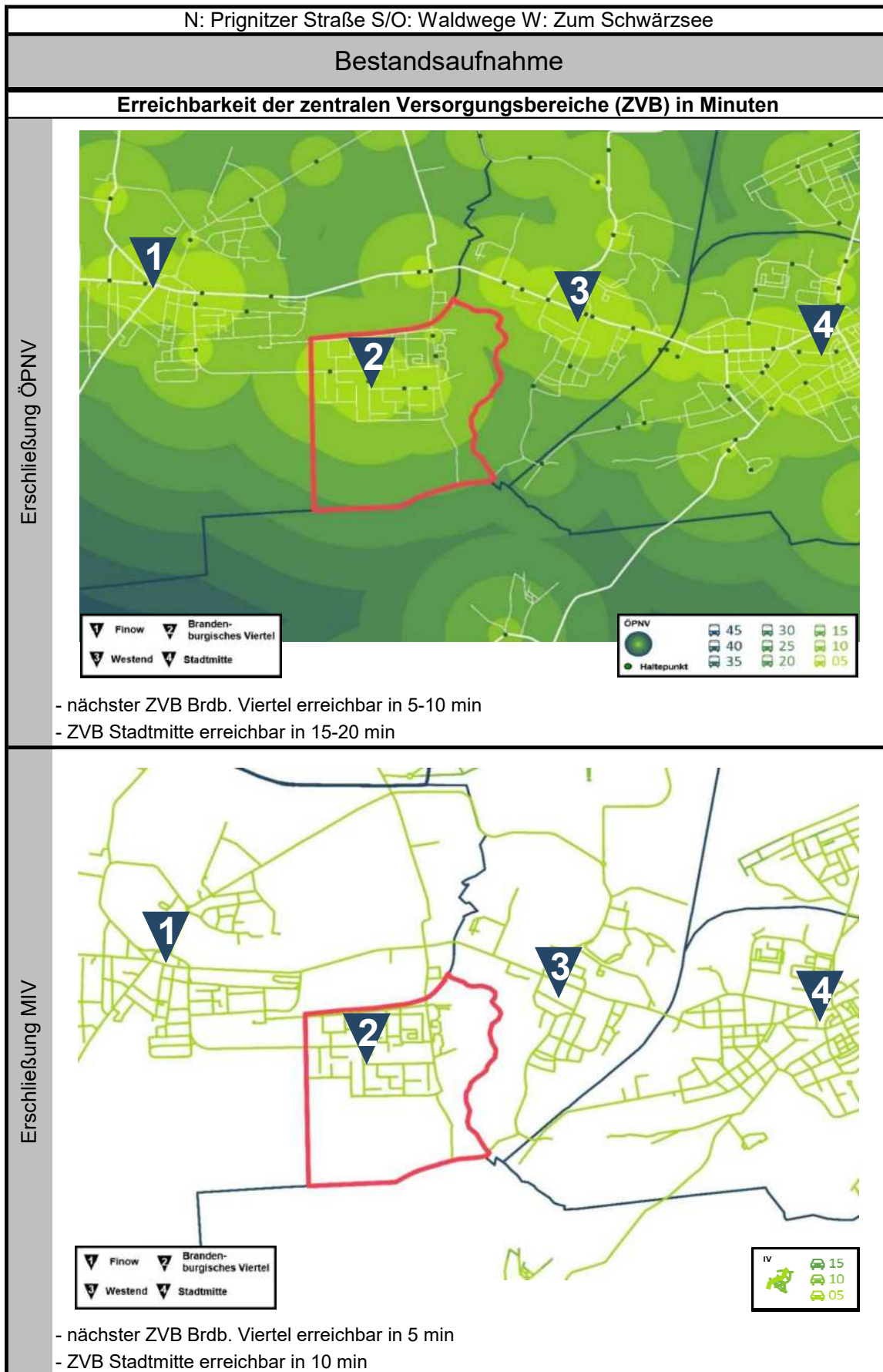


- nächster ZVB Westend erreichbar in 5-10 min, Wohnbereiche überwiegend 5 min Erreichbarkeit
- ZVB Stadtmitte erreichbar in 5-15 min, überwiegend 10-15 min

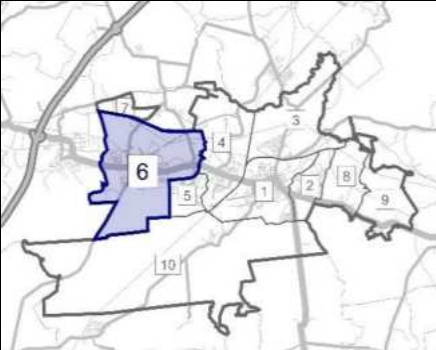




05 Brandenburgisches Viertel

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

05 Brandenburgisches Viertel



06 Finow

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

06 Finow

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

Bestandsaufnahme

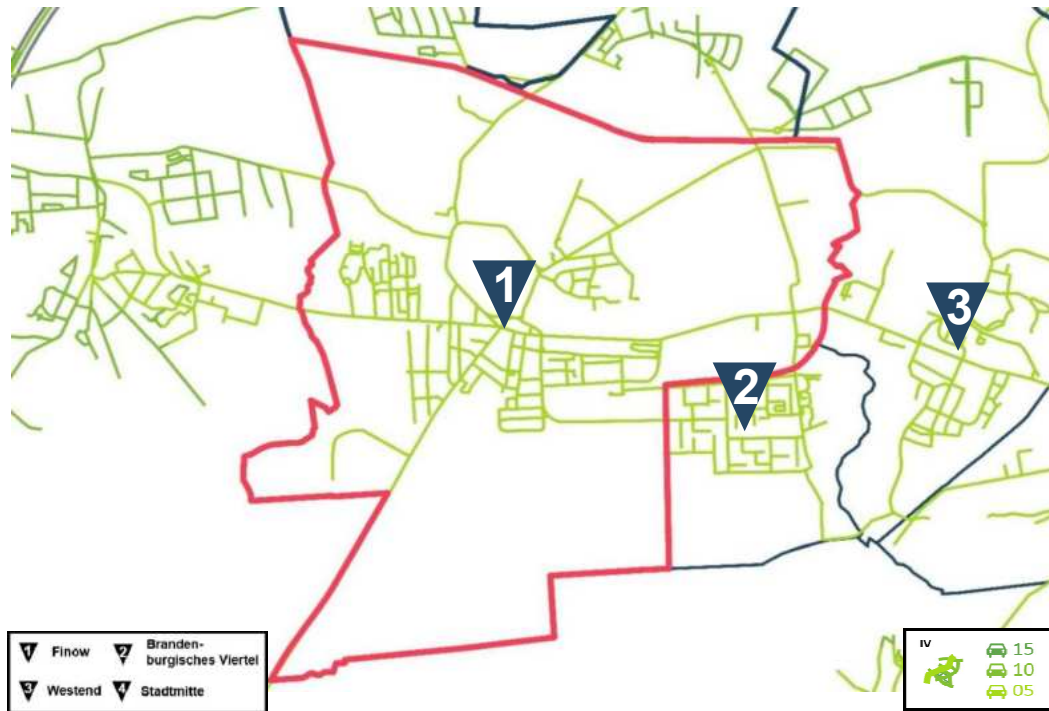
Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche (ZVB) in Minuten

Erschließung ÖPNV



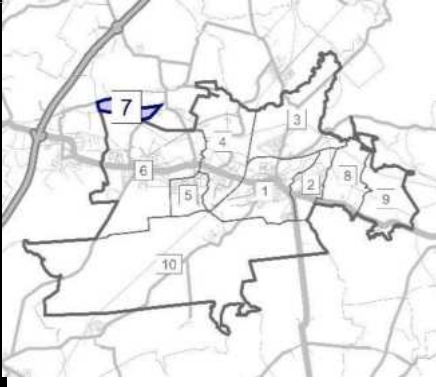




- nächster ZVB Finow erreichbar in 5-15 min, Wohnbereiche überwiegend in 5-10 min
- ZVB Stadtmitte erreichbar in 10-30 min

Erschließung MIV



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

07 Clara-Zetkin-Siedlung

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

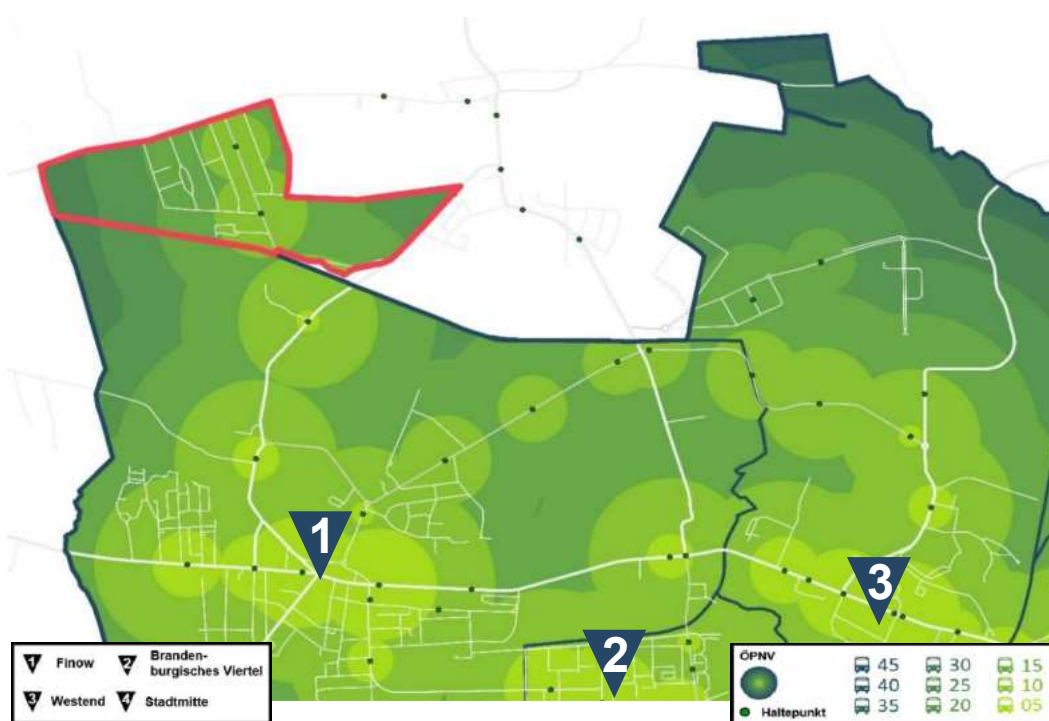
07 Clara-Zetkin-Siedlung

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

Bestandsaufnahme

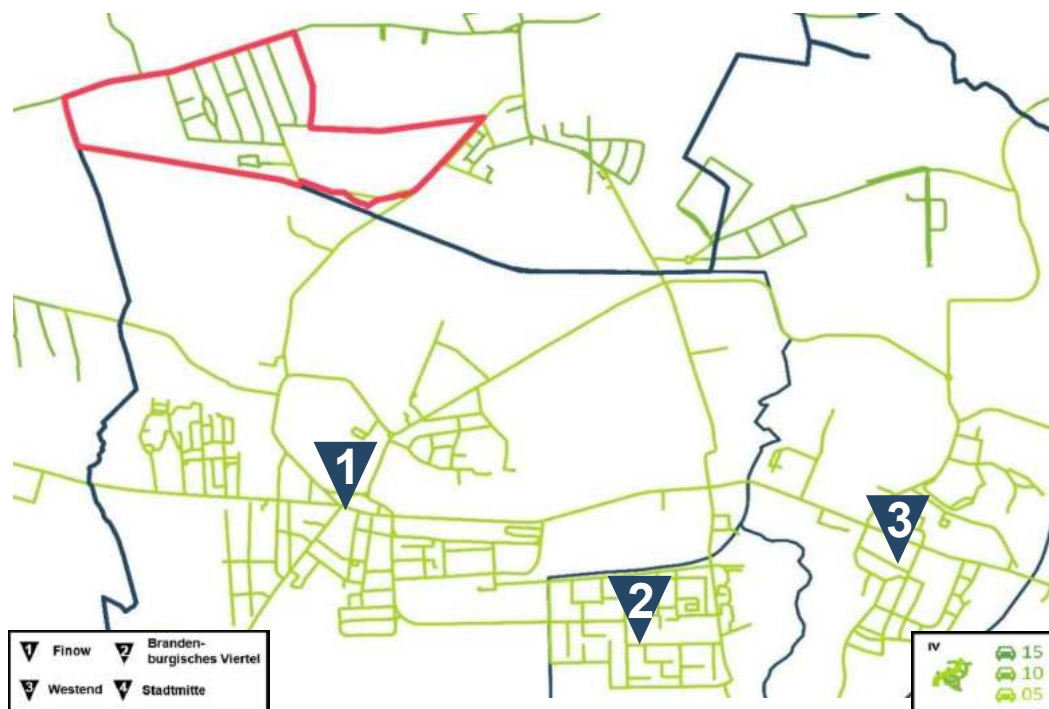
Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche (ZVB) in Minuten

Erschließung ÖPNV



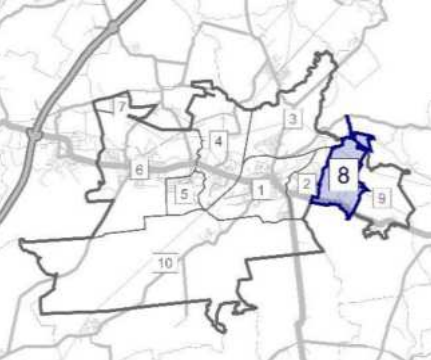




- nächster ZVB Finow erreichbar in 10-15 min
- ZVB Stadtmitte erreichbar in 30-35 min

Erschließung MIV



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

08 Sommerfelde

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

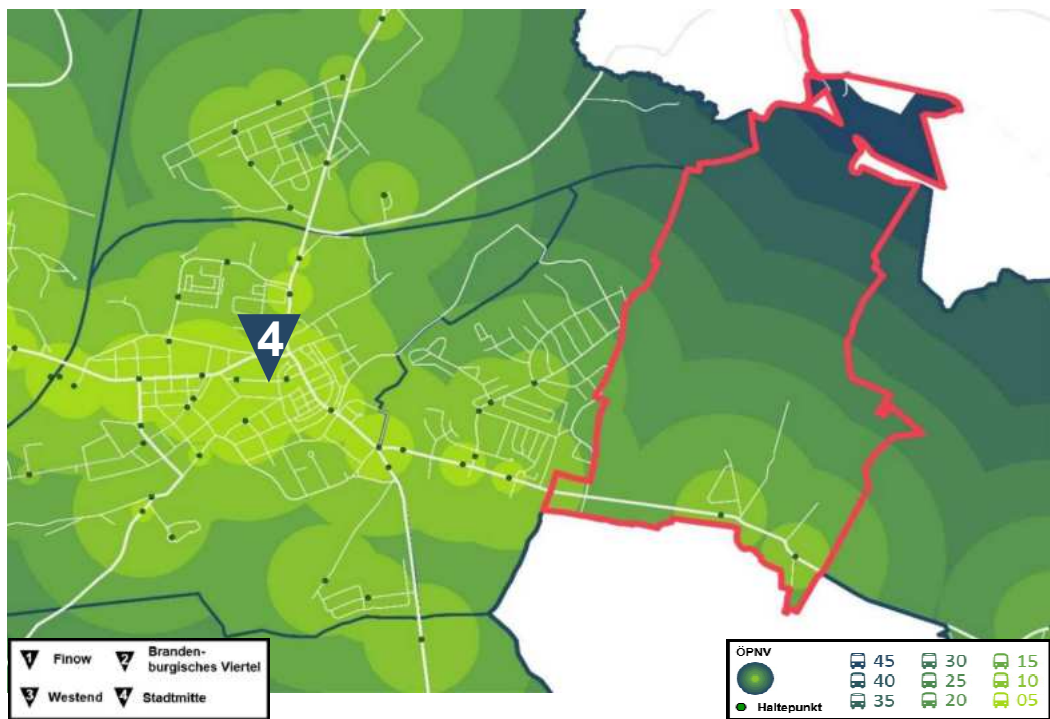
08 Sommerfelde

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

Bestandsaufnahme

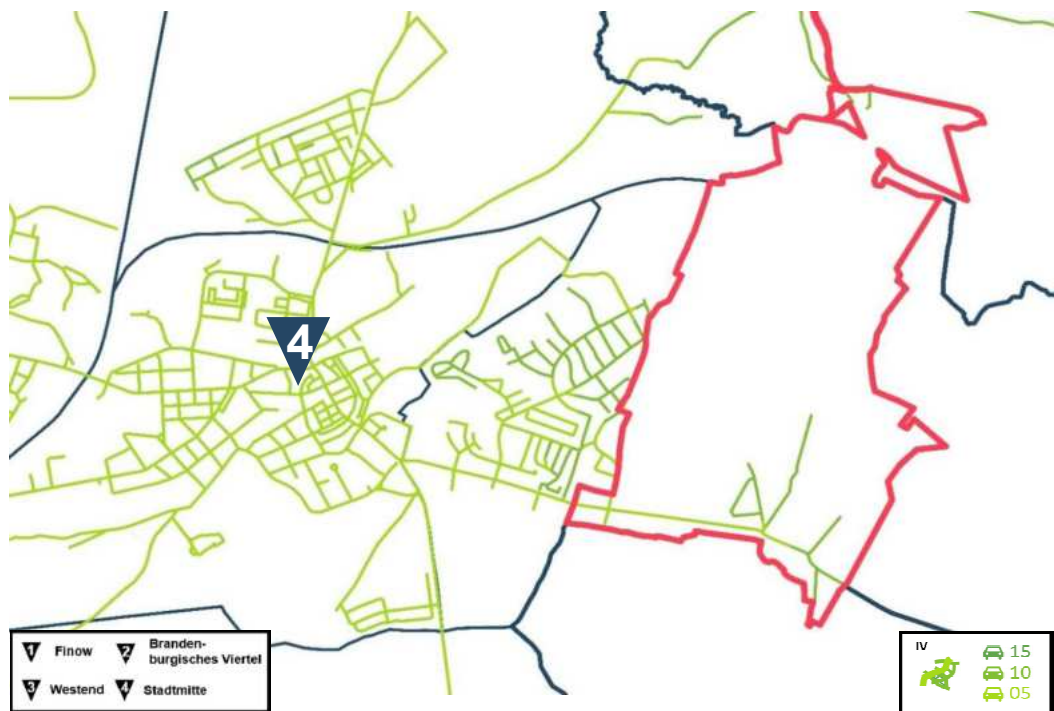
Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche (ZVB) in Minuten

Erschließung ÖPNV



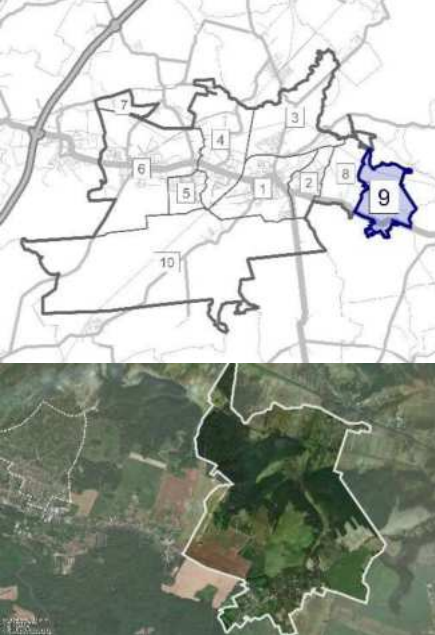



- nächster ZVB Stadtmitte erreichbar in 10-15 min

Erschließung MIV



- nächster ZVB Stadtmitte erreichbar in 5-10 min

09 Tornow

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

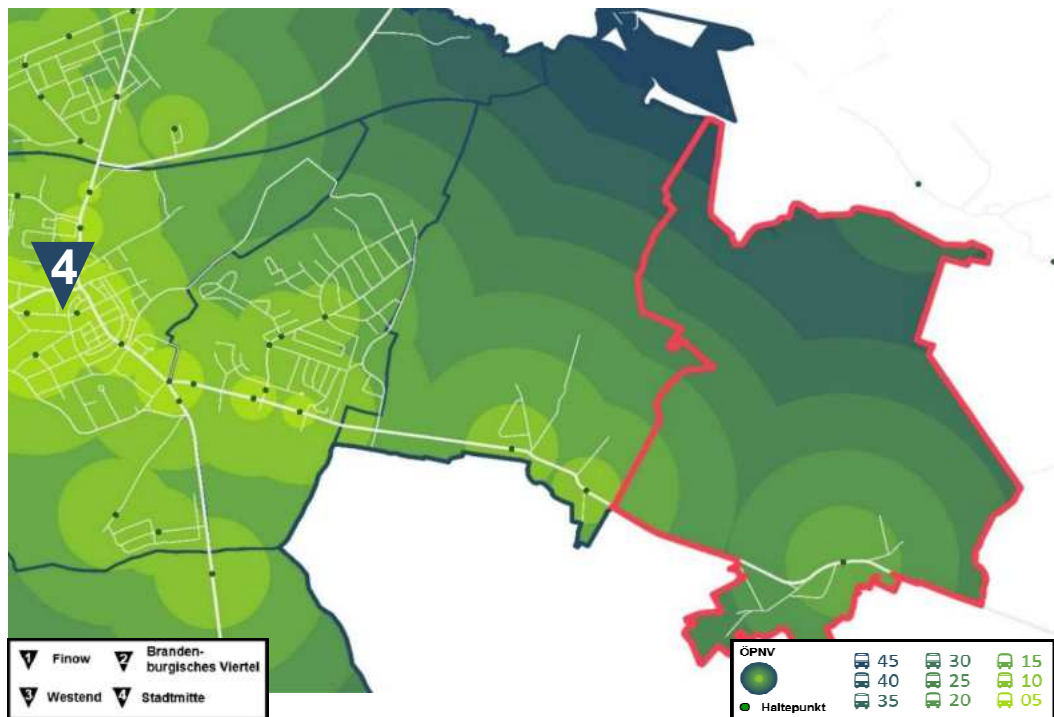
09 Tornow

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

Bestandsaufnahme

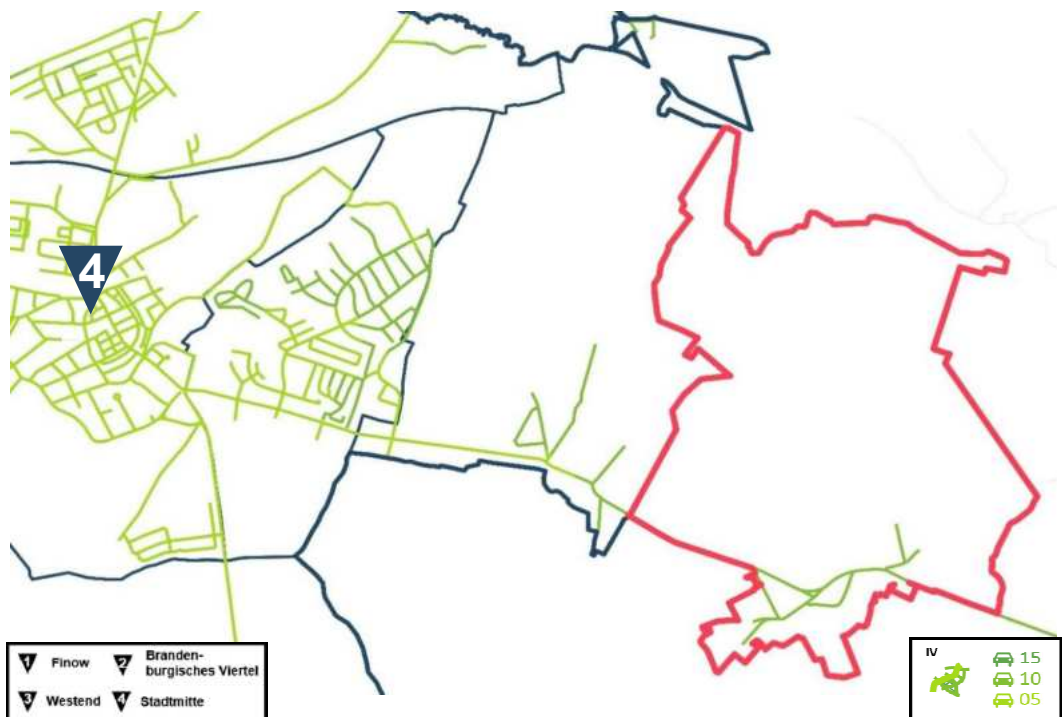
Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche (ZVB) in Minuten

Erschließung ÖPNV



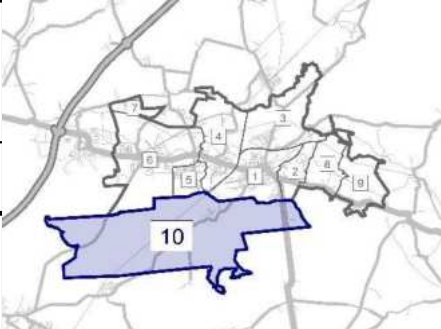




- nächster ZVB Stadtmitte erreichbar in 15 min

Erschließung MIV

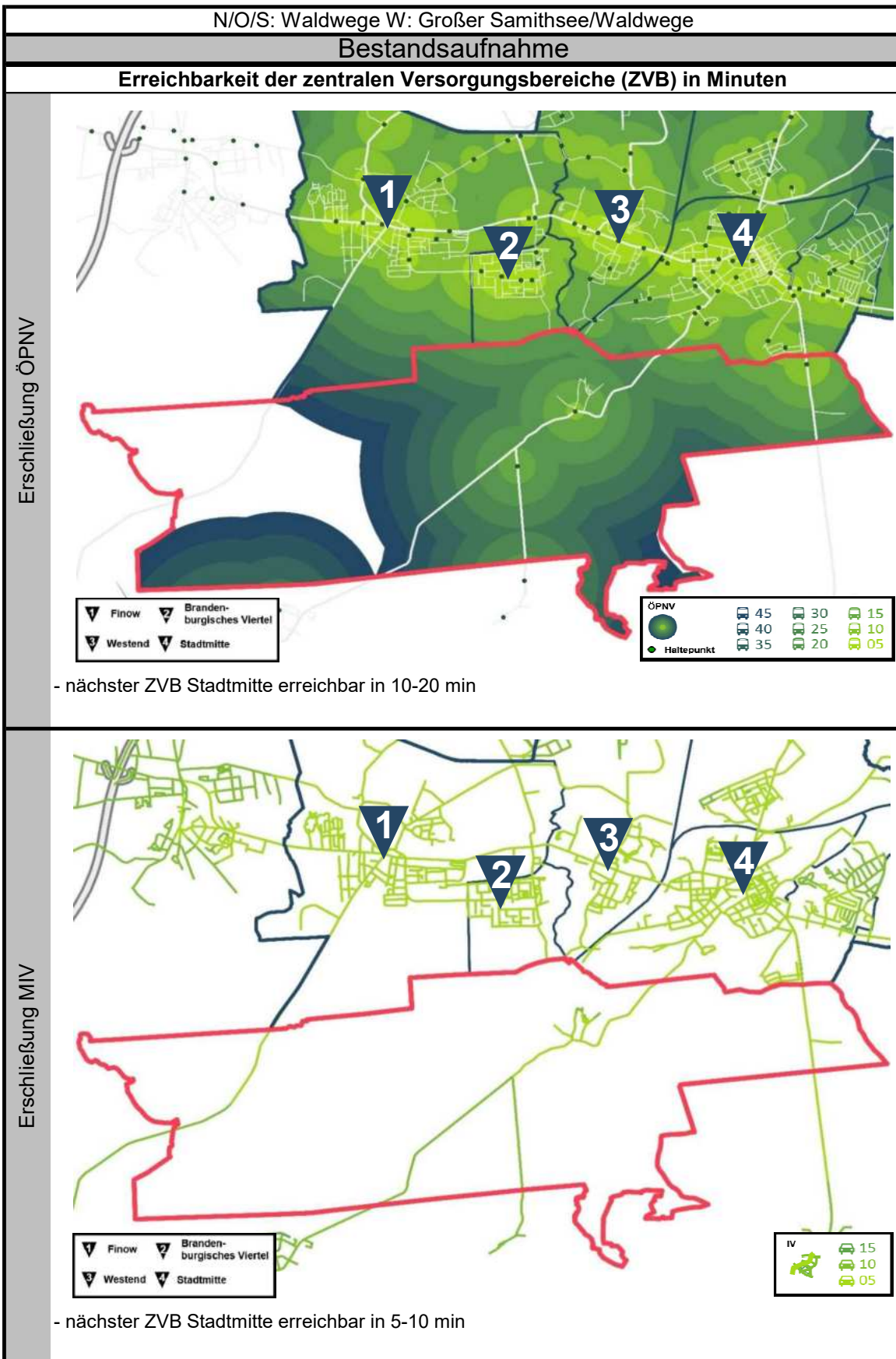


- nächster ZVB Stadtmitte erreichbar in 10 min

10 Spechthausen

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

10 Spechthausen



Zustandsbewertung

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

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

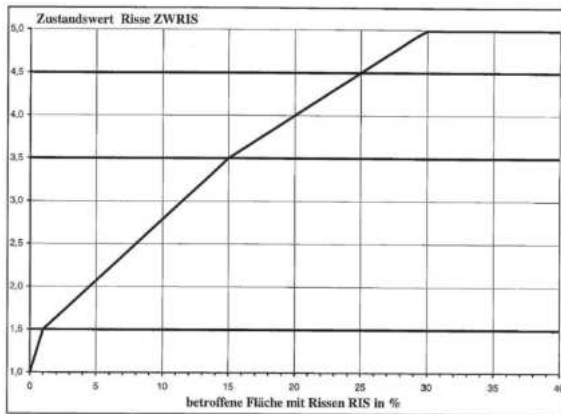
Bei der visuellen Erfassung wird zunächst der Gebrauchswert TWGEB ermittelt. Dieser ergibt sich aus dem Maximum der Zustandswerte (auf einer Skala von 1 bis >4,5) der allgemeinen Unebenheiten ZWAUN, der Griffigkeit ZWGRI oder der Spurrinnentiefe ZWSPT. Da weder Daten zu Spurrinnentiefe noch Griffigkeit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

Der Schadenswert TWRIO berechnet sich mit folgender Formel:

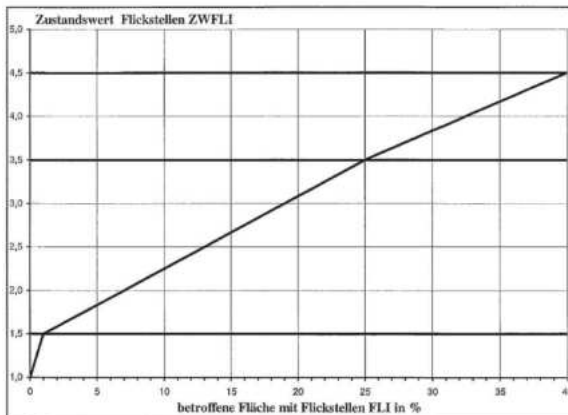
$$TWRIO = 1 + 1,25 \cdot \ln(0,5 \cdot ZWRIS^2 + 0,25 \cdot ZWFLI^2 + 0,25 \cdot ZWOBS^2)$$

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

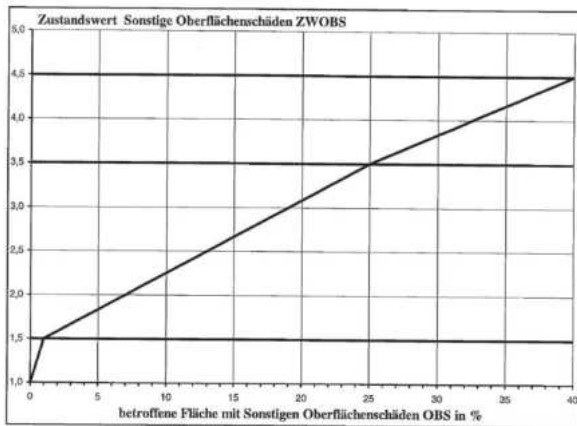
- (1) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Arbeitspapier Nr. 9/A1 zur Zustandserfassung und -bewertung, Reihe A Abschnitt A 1 Unterabschnitt A 1.2: Zustandsbewertung bei visueller Erfassung



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



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



Zustandwert Sonstige Oberflächenschäden ZWOBS	
Oberflächenschäden ohne Ausbrüche	
ZWOBS =	für:
$1,0 + \text{OBS} / (2 \cdot \text{OBS}_1)$	$\text{OBS} \leq \text{OBS}_1$
$1,5 + 2,0 \cdot (\text{OBS} - \text{OBS}_1) / (\text{OBS}_2 - \text{OBS}_1)$	$\text{OBS}_1 < \text{OBS} \leq \text{OBS}_2$
$\text{Min}(5; 3,5 + (\text{OBS} - \text{OBS}_2) / (\text{OBS}_2 - \text{OBS}_2))$	$\text{OBS}_2 < \text{OBS}$

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

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

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

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

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

Für die Zustandsbewertung der Straßenoberflächen ergeben sich somit folgende Klassen:

Sehr gut

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

- ▀ keine Risse/Flickstellen/Oberflächenschäden, ebene Oberfläche

Gut

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

oder

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

Mittelmäßig

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

Schlecht

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

oder:

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

Sehr schlecht, vordringlich

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

Sehr schlecht, überfällig

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

und/oder

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

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

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

Tabelle 2: Zustandsklassifizierung Straße

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

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

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

Dadurch ergeben sich folgende Zustandswerte für die Gehwege:

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

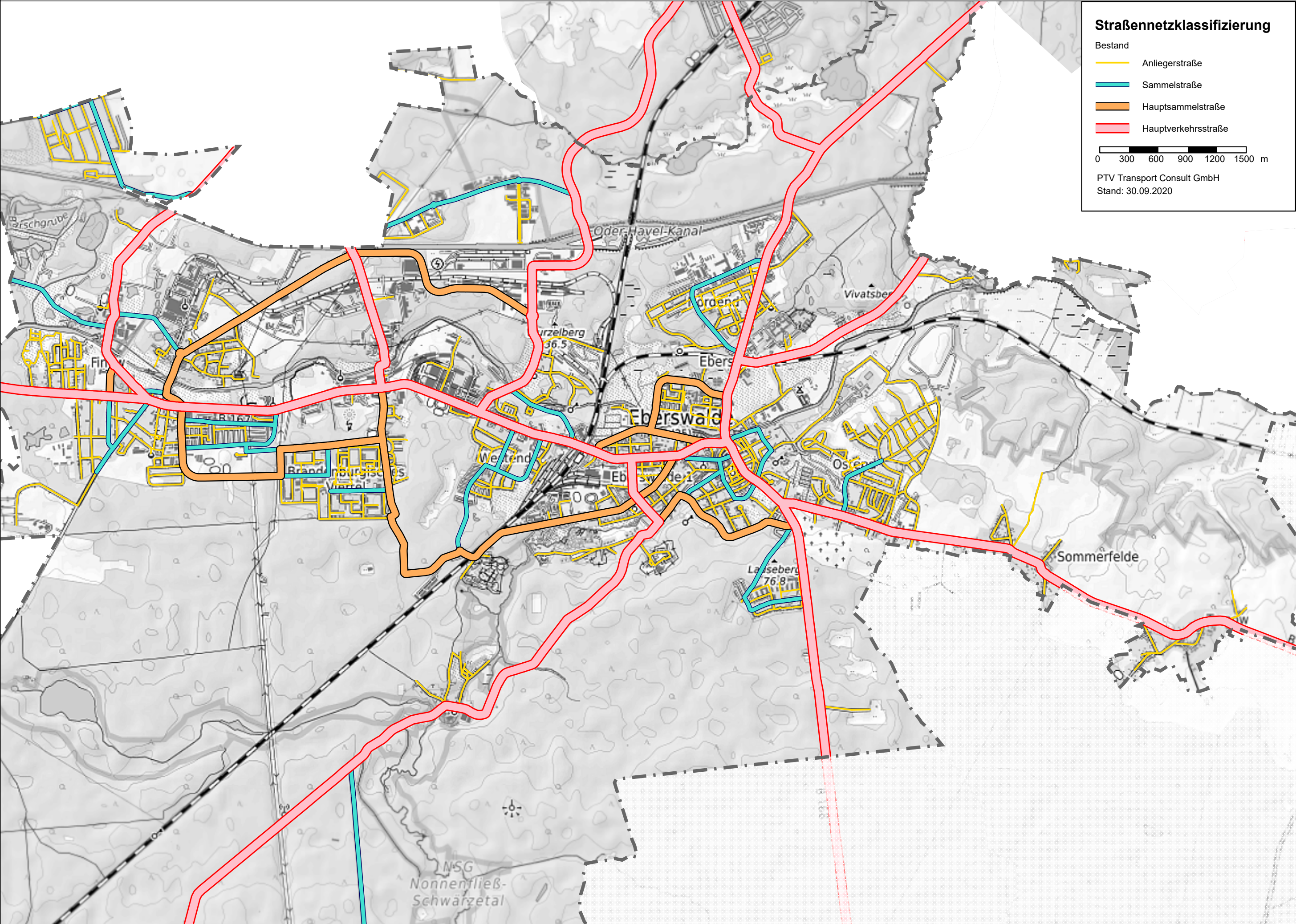
Tabelle 4: Zustandsklassifizierung der Gehwege

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

Dadurch ergeben sich folgende Zustandswerte für die Radverkehrsanlagen:

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

Tabelle 5: Zustandsklassifizierung der Radverkehrsanlagen



MOBIL in Eberswalde 2030+



Clara-Zeiskin-Siedlung

Legende

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

Anlage 4.2.4.2

Arbeitsstand: Februar 2019 1:7.000

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

Speichthausen

Sommerfelde

Tornow

ANLAGE 4.3

Verkehrsmodell der Stadt Eberswalde

Eingangsdaten und Modellaufbau

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

Zur Abbildung der Flächennutzung wurden folgende Strukturdaten recherchiert:

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

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

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

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

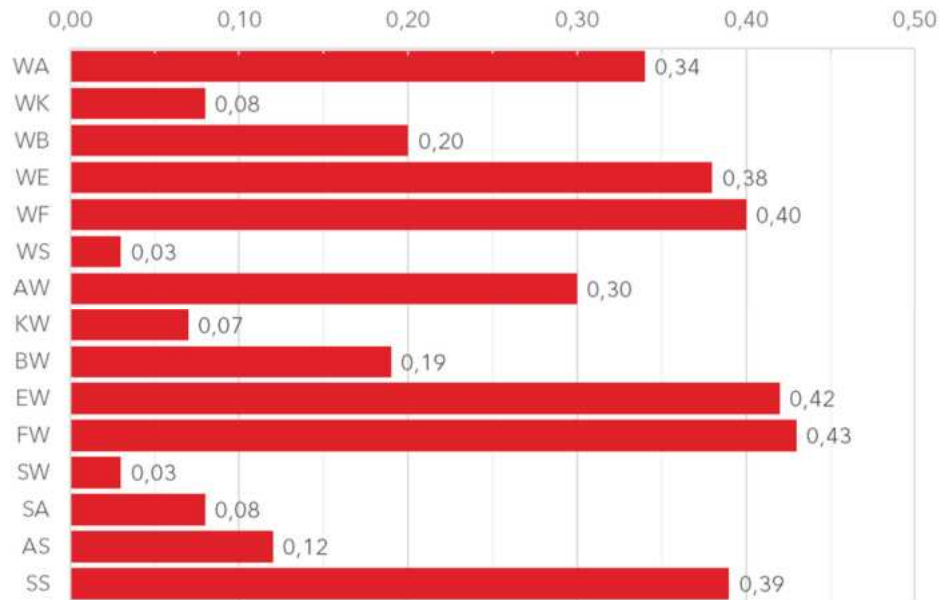
			Aktivität am Ziel							
			W	A	K	B	H	E	F	S
Aktivität an der Quelle	Wohnen	W		WA	WK	WB	WH	WE	WF	WS
	Arbeit	A	AW		AS					
	Kindertagesstätte	K	KW	SA	SS					
	Schule	B	BW							
	Hochschule	H	HW							
	Einkauf	E	EW							
	Freizeit	F	FW							
	Sonstige Aktivität	S	SW							

Aktivitätenkombinationen und Zusammenfassung zu 17 Nachfrageschichten

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

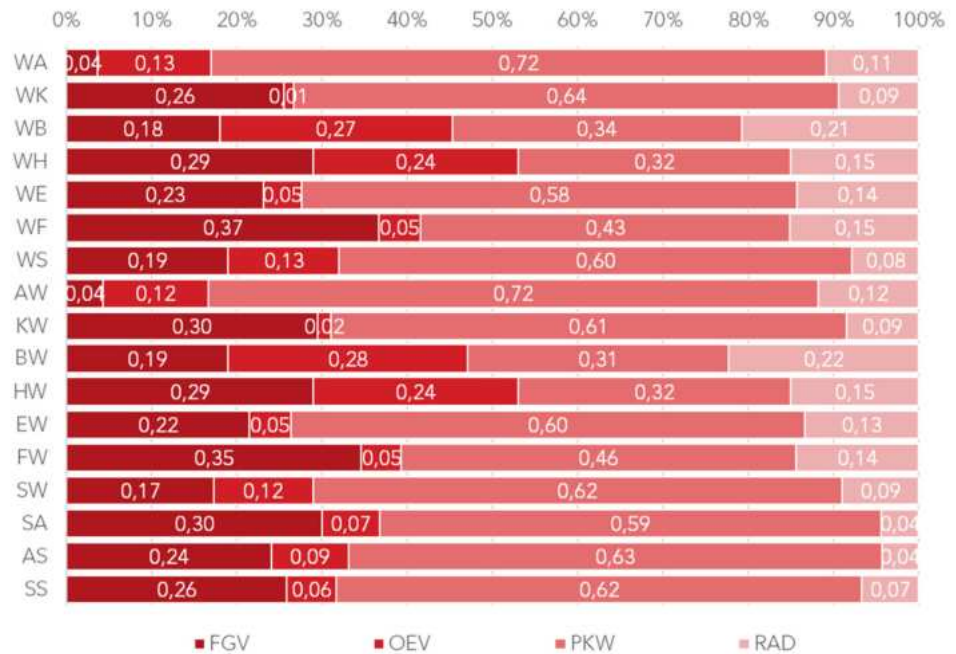
Für die Abbildung der Verkehrsnachfrage ist die Mobilitätsrate (Wege pro Person und Werktag) eine wichtige Größe. Sie gibt an, wie viele Wege ein Einwohner pro Werktag unternimmt und für welchen Wegezweck (Arbeit, Schule, Einkaufen, Freizeit, Sonstige Aktivitäten). Die Mobilitätsrate wird mit dem SrV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

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



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

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



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

Kalibrierung

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

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

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

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

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

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

Ergebnisse der Modellberechnung

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

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

Übersicht Datengrundlage Verkehrsmodell (Bezugsjahr 2018 – Analysejahr des Mobilitätsplans)

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

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

ANLAGE 5 – LEITBILD, ZIELE, MAßNAHMEN

Anlage 5.4 Bewertung der Bürgervorschläge

Anlage 5.5.1 Maßnahmensteckbriefe

Anlage 5.5.2 Maßnahmenkarte

ANLAGE 5.4

Ergebnisse 2. Workshop

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

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

Tabelle 1: Radverkehr

Legende:

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

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






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

Tabelle 2: Umwelt und Lärm

Legende:

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

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

Tabelle 3: Innovative Angebote

Legende:




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

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

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

Tabelle 4: Verkehrssicherheit und Gleichberechtigte Teilhabe




Legende:

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

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

Tabelle 5: Erreichbarkeit im Alltagsverkehr

Legende:

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

Rückmeldungen über Kontaktformular

20.11.2018

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



Lg

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

27.02.2019

Sehr geehrtes Projektteam,

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

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




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

Vielleicht hält mein Vorschlg Ihrer Überprüfung stand.

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

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

Legende:

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

11.03.2019

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

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

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



Fazit: Die Fußgängerampeln sollten vereinheitlicht werden.

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

13.03.2019

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

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

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



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



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



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




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




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

Legende:

 Aussage wurde komplett berücksichtigt.

 Aussage wurde teilweise berücksichtigt.

 Aussage wurde nicht berücksichtigt.

13.03.2019

Öffentlicher Verkehr:



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

Radverkehr:



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

Individualverkehr:



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

Ruhender Verkehr:



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

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

13.03.2019



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

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

15.03.2019

sehr geehrte Damen und Herren,

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



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



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

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



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



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



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



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



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

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

17.03.2019

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

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

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

✗ -Nutzung der O-Bus-Leitungen für eventuellen Güterverkehr mit alten/umfunktionierten O-Bussen. Auflagen CO²-Reduzierung, während der Be- und Endladung werden die Fahrzeuge vom Netz genommen, um den O-Bussen kein Hindernis zu sein, Wenn es dann noch Hybridfahrzeuge sind, ist deren Flexibilität enorm.

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

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

Legende:

✓ Aussage wurde komplett berücksichtigt.

✚ Aussage wurde teilweise berücksichtigt.

✗ Aussage wurde nicht berücksichtigt.

31.03.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

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




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

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

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

Ich würde mich gerne mit Ihnen dazu austauschen.

Legende:

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

03.04.2019

Hallo,

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



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

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



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



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



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

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

28.04.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,



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



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

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

11.05.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,



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

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

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

Deshalb meine Vorschläge:



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

Steinfurter aller wieder aktivieren.

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

Vielen Dank.

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.













Aussage wurde teilweise berücksichtigt.






Aussage wurde nicht berücksichtigt.

23.05.2019

-  Bedarfsgerechte Gestaltung der Busverbindung zur Clara-Zetkin-Siedlung Beibehaltung des Rufbusangebotes in den Abendstunden und Beginn Rufbusbereitstellung bereits ab 19:20, um die vorhandene Pause von 2 h zu beenden
-  Angebot Bus am Samstag und Sonntag zur Clara-Zetkin-Siedlung als Rufbus anbieten, da wenige Fahrgäste am Wochenende fahren. Mit Rufbus könnte das Angebot bedarfsgerechter gemacht werden. Keinesfalls Einstellung des Busverkehrs, da viele Ältere dort wohnen.
-  Bessere Werbung für das Rufbussystem, da viele es nicht kennen und dadurch auch nicht nutzen.
-  Klare Regelungen für Fahrradmitnahme im Bus schaffen, um Außenbereiche besser anzubinden.
-  Verbesserung Radverkehr im Stadtgebiet konsequente Öffnung der Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung (z.B. Altenhofer Straße/Großer Stern) Verbesserung des Radweges am Kranbauberg (insbesondere abwärts, da die Einfahrten mit Schlackesteine hohe Rutschgefahr haben, vor allem bei Nässe) Beibehaltung der gekennzeichneten Radspuren im Stadtgebiet und Ausbau, wo Errichtung eines separaten Weges nicht möglich ist.
-  Anbindung des Radweges Altenhofer Straße/ Lichterfelde an das vorhandene Radwegenetz (Finowkanal und B 167) insbesondere zur Schulwegssicherheit
-  Verbesserung des Belages am nördlichen Betriebsweg des Oder-Havel-Kanals zwischen Clara-Zetkin-Siedlung und Nordend sowie nach Finowfurt (nach Fertigstellung) für die Nutzung als Radweg und Schaffung von Anbindepunkten zum städtischen Radnetz
-  Ausbau der Radwegeverbindung in Finow (Bereich Bahntrasse) bis Finowfurt
-  Verlängerung der Stadtpromenade am südlichen Ufer Finowkanal mit direkter Anbindung des Hauptbahnhofs
-  Verbesserung Radverbindungen nach Ostend (z. B. Ausbau Schellengrundtrasse)

Legende:

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

21.06.2019

Hallo,



Ich Studiere an der HNE Eberswalde und fahre viel mit dem Fahrrad. Die Verkehrssituation in der Innenstadt ist sehr belastend. Die Radwege sind nicht durchgängig und teilweise mit Hindernissen wie Masten oder Bushaltestellen versehen. Zu dem führt der Übergang auf die auf den Asphalt gezeichneten Radwege oder das Plötzliche wegfallen der Radweg oft zu gefährlichen Situationen. Die Lärm- und Abgasbelastung in der Stadt empfinde ich als sehr unangenehm. Zu dem nehmen die vielen Straßen wertvollen öffentlichen, auch der Erholung dienlichen, Raum ein. Ein großer Wunsch von mir ist es die Stadt verkehrsberuhigt zu sehen. Vorschläge dazu: den täglichen Verkehr



größtenteils um bewohnte gebiete herum leiten. Park and Ride Flächen außerhalb des Stadtzentrums anbieten. Komplette Beruhigung der Erich-Mühsamm-Straße, evtl. Mit Ausnahme von ÖPNV, da von der eisenbahnstr. Alle Innenstadtbereiche optimal zu erreichen sind und auch die Umleitung des ÖPNV problemlos realisierbar ist, wie beim Stadtfest jährlich zu beobachten ist. Hierdurch würde der Erholungs- und Anziehungsfaktor der Innenstadt imens Ansteigen.

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.





Aussage wurde nicht berücksichtigt.

21.06.2019

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

Legende:

 Aussage wurde komplett berücksichtigt.

 Aussage wurde teilweise berücksichtigt.

 Aussage wurde nicht berücksichtigt.

22.06.2019

Hallo,

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

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



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



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

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



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

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



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

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

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

✓ Ich wünsche mir überdachte Fahrradständer überall in der Stadt.

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

Ich wünsche mir mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr von allen Beteiligten.

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

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

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

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

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

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

Legende:

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

22.06.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

Öffentlicher Verkehr:



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

Radverkehr:



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

Motorisierter Individualverkehr:

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

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




Ruhender Verkehr:



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

Viele Grüße und besten Dank!

Legende:

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

22.06.2019

Greenpeace Eberswalde Position zum Verkehrsplan 2030

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

1. Öffentlicher Verkehr



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



2. Rad- und Fußverkehr



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

3. Motorisierter Individualverkehr



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

4. Ruhender Verkehr



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

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

22.06.2019

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



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



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



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



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



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

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

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

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

24.06.2019

1.



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

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

2.



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

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

26.06.2019

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

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

1. Öffentlicher Verkehr

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



2. Rad- und Fußverkehr

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

3. Motorisierter Individualverkehr

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

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




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

4. Ruhender Verkehr

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

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

Legende:

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

28.06.2019

Guten Tag,

Radverkehr:



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

Ampelschaltungen:

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



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

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

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

Mit freundlichen Grüßen,

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

29.06.2019

Hinweise für den motorisierten Verkehr

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

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

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

✚ Hinweise zum Fußgänger

In ganz Eberswalde fehlen Fußgängerüberwege.

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

Hinweise für Radfahrer

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

Legende:

✓ Aussage wurde komplett berücksichtigt.

✚ Aussage wurde teilweise berücksichtigt.

✗ Aussage wurde nicht berücksichtigt.

30.06.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

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



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

Vielen Dank,

mit freundlichen Grüßen

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

30.06.2019

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



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



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



Ähnliche Situationen erlebte ich auch schon an der Ecke Eisenbahnstraße/ Bahnhofsring.



Die beschriebenen Situationen sind keine Einzelfälle, in Gesprächen haben mir viele Bekannte ähnliche Erlebnisse berichtet. Ich habe leider auch nicht die Lösung parat, möchte aber anregen, die beschriebenen Situationen mitzudenken im Mobilitätsplan 2030+. Denkbar wären auch Aktionstage, an denen Auto- und Radfahrer*innen für den gemeinsamen Verkehr sensibilisiert werden.

Inspirierende Diskussionen wünscht

Teresa

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

01.07.2019

Hallo,

ich habe einen Hinweis bzw. Anmerkungen zum Thema Fahrrad.



1. in der Schicklerstraße/ Weinbergstraße ist das Rad fahren leider sehr unangenehm aufgrund der alten Straßen, dadurch weichen viele Radfahrer*innen auf die Fußwege aus, welche aber einfach zu klein sind um das sichere Vorankommen von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gewährleisten zu können. Einen Ausbau/ Umbau der Fußwege in Rad/Fußwege wäre daher wünschenswert.



2. Mir ist nun schon häufig passiert das ich von Autofahrer*innen beim überqueren der Ampel am Bahnhofsring/Eisenbahnstraße angehupt wurde da sie wohl dachten ich hätte Rot haben müssen obwohl die Fahrradampel dort länger auf Grün steht als die Ampel der Fußgänger*innen. Ein Hinweisschild oder ähnliches was den/die Radfahrer*in dort schützt wäre schön.



3. Ein spezieller Radstreifen im Park oder Hinweise das Radfahrer mehr Rücksicht auf Fußgänger nehmen sollen. Teilweise wird dort ziemlich durch gerast was für Kinder und Hunde sehr gefährlich werden kann.



Des weiteren wäre es schön wenn Hunde wie auch in Berlin kostenlos mit den Busen fahren dürften, damit man auch bei sehr warmen Wetter mit dem Tier von A nach B kommt.

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.



Aussage wurde teilweise berücksichtigt.



Aussage wurde nicht berücksichtigt.

03.07.2019

Ich erwarte vom Verkehrsplan 2030, dass er mich als Menschen in den Mittelpunkt stellt ! Meine Lebensqualität in der Stadt, meine Gesundheit, die Natur und das Klima sind wichtiger als die Bequemlichkeit des individuellen Personennahverkehrs!

1. Öffentlicher Verkehr Grundsätzlich finde ich die O-Bus Lösung in Eberswalde positiv. In Verbindung mit dem Ausbau Erneuerbarer Energien ist das eine klimafreundliche Lösung. Die klimafreundliche Anbindung an die Ortsteile, Kommunen und Ortschaften außerhalb ist verbesserungswürdig. Gut wäre es auch, wenn man in den Bussen leichter Fahrräder mitnehmen könnte. Ich unterstütze außerdem die Idee eines Bürgertickets oder die Einführung von Vergünstigungen für Ehrenamtler*Innen und ökonomisch Benachteiligte (oder eine andere Art Solidarsystem).


2. Rad- und Fußverkehr Rad- und Fußverkehr muss in der Verkehrsplanung insgesamt stärker priorisiert werden. Eberswalde ist eine Stadt für Autofahrer*innen. Es gibt zu viele Parkplätze und zu wenige oder unsichere Radwege. Die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur innerhalb Eberswaldes sowie die Anbindung an die umliegenden Ortschaften muss unbedingt verbessert werden.


3. Langfristig gesehen wäre eine Autofreie Altstadt (Altstadt Carré und Friedrich-Ebersstraße) sehr wünschenswert. Durch das Überflüssigwerden von Parkplätzen und breiten Straßen könnte das Stadtklima durch Bäume, Beete und grüne Sitzgelgenheiten enorm verbessert werden. Bis diese möglich wird, wäre schon ein Autofreies Wochenende ein erster Schritt. Auf der Eisenbahnstraße schlage ich vor Tempo 30 einzuführen und zumindest die LKWs und Motorradfahrer von der Eisenbahnstraße wegzuleiten. Außerdem höre ich oft, dass auch die aggressive Autofahrt der Eberswalder*innen für viele ein Problem darstellt. Hier scheinen mir Informationskampagnen angebracht.

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

Legende:

 Aussage wurde komplett berücksichtigt.

 Aussage wurde teilweise berücksichtigt.

 Aussage wurde nicht berücksichtigt.

05.07.2019

Vielen Dank schon mal vorab, dass es diese Möglichkeit gibt - das ist großartig!

Zum Thema öffentlicher Verkehr:

Mir ist des öfteren aufgefallen, dass ich besonders früh oder spät nicht mehr mit dem Bus vom BV zum Bahnhof oder andersherum kommen kann - das ist schade! Ansonsten nutze ich den ÖPNV nicht so viel.

Zum Thema Fahrrad:



Auf der Eisenbahnstraße wenn man stadteinwärts fährt ist es sehr ungünstig, dass kurz vor dem Lidl der Schutzstreifen für die RadfahrerInnen aufhört und man eigentlich den Fußweg benutzen müsste, auf dem viel los ist an Fußgängern und der auch oft komplett zugeparkt ist. Zumal es dort bergab geht und man als RadlerIn extrem ausgebremst wird. Ich fände es sinnvoll wenn dort der Schutzstreifen weitergeführt wird oder als Alternativlösung die Parkplätze entfernt werden und der Radweg neben dem Fußweg weitergeht und dann regelmäßig Strafzettel an parkende Autos verteilt werden.



Ein Ärgernis ist für mich außerdem immer wieder die Ampelschaltung zwischen Bahnhof und Marktplatz bei der man als RadlerIn echt blöd aus der Wäsche schaut wenn man nicht extrem schnell fährt.



Die Bordsteine im Bereich der Ruhlaer Straße könnten außerdem besser abgesenkt sein für Fahrräder.



Am Bahnhof wünsche ich mir eine Möglichkeit mein Fahrrad diebstahlsicher abstellen zu können.



Ein Leihradsystem wäre v.a. für Besucher der Stadt, wünschenswert :-)



Generell denke ich, dass Radverkehr die Zukunftsmobilität schlechthin ist, der mehr Aufmerksamkeit zu widmen ist. Es sollten Anreize geschaffen werden, mehr Rad zu fahren.

Fußgänger:



In der Friedrich-Ebert-Straße ist es immer wieder schwierig zu den Stoßzeiten die Straße zu überqueren. Ein erster guter Ansatz ist der Zebrastreifen. wie wäre es da mit einem zweiten ein Stück weiter zum Markt hin.



Oder einfach direkt die Straße zur "Spielstraße" oder etwas ähnlichem machen, sodass es sich für die Autofahrer auf Grund der Geschwindigkeitsbegrenzung gar nicht mehr lohnt dort entlang zu fahren?! Das würde die Innenstadt auf jeden Fall sehr aufwerten!

Motorisierter Individualverkehr:

Mir fällt des Öfteren ein Rückstau in die Brunnenstraße auf (auf der Spur stadtauswärts) wenn diese auf die Vorfahrtsstraße Raumerstraße trifft.



Dort wo heute zu wenig Platz für vernünftige, breite Radwege ist, es aber Parkplätze für Autos gibt, sollte meiner Meinung nach ein konsequenter Umbau zu Radwegen stattfinden. Wir müssen langfristig denken und Anreize schaffen, das Rad zu benutzen. Nur so kann eine Mobilitätswende gelingen und nur so kann ein wirkungsvoller Beitrag zum Klimaschutz durch Mobilität geleistet werden. Und gleichzeitig bleiben die Leute fit wenn sie radeln ;-)

Sonnige Grüße :-)

Legende:



Aussage wurde komplett berücksichtigt.




Aussage wurde teilweise berücksichtigt.

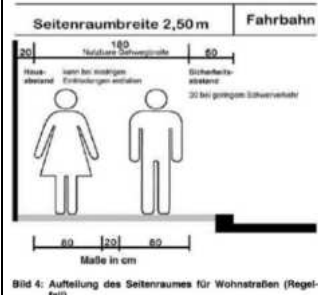


Aussage wurde nicht berücksichtigt.

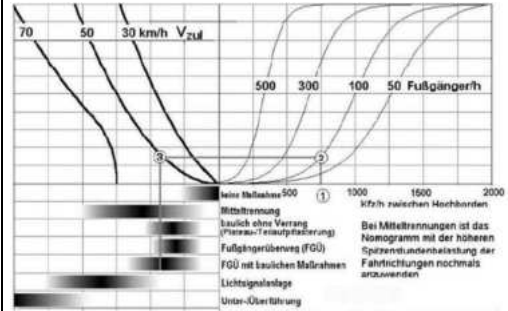
1 Maßnahmenvorschlag

Fußgängerzone in der Friedrich-Ebert-Straße (Ost)	
Beschreibung	<p>Errichtung einer Fußgängerzone zwischen Goethestraße und Breite Straße inkl. Abschnitt der Steinstraße mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rad-, Linien- und Anliegerverkehr frei - Lieferverkehrskonzept
	
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Entlastung der Friedrich-Ebert-Straße vom MIV <ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhöhung der Aufenthaltsqualität ➤ Verringerung des Lärms ➤ Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen ➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Busvorrechtigung an den Knotenpunkten Friedrich-Ebert-Straße/Goethestraße und Friedrich-Ebert-Straße/Breite Straße ➤ Bauliche Anpassung der Straßenoberfläche und Bushaltestellen entlang der Friedrich-Ebert-Straße ➤ Prüfen der Freigabe des befahrbaren Abschnittes der Steinstraße für Zweirichtungsverkehr ➤ Erarbeiten eines Lieferverkehrskonzeptes für die betroffenen Anlieger
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ langfristig
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fertigstellung des 1. Bauabschnitts der Ortsumgehung ➤ Klärung der Förderbestimmung für bereits realisierten Ausbau
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erstellen eines Lieferverkehrskonzeptes (Maßnahme Nr. 25) ➤ Erhöhung der Fahrplanstabilität im Stadtbus-Netz (Maßnahme Nr. 13)


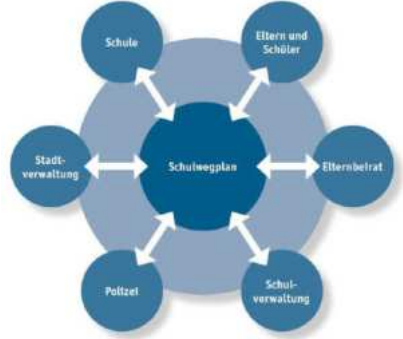
2 Maßnahmenvorschlag

Verbessern der Gehwegsituation																					
Beschreibung	<p>Fußgängerfreundlicher Ausbau der Infrastruktur im öffentlichen Raum unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit und aktuellen Richtlinien und Empfehlungen.</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>Tabelle 3: Richtwerte für Breitenzuschläge zum Seitenraum</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Zuschläge für Einbauten und Bepflanzung im Seitenraum</th> <th>[m]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verweilflächen vor Schaufenstern</td> <td>1,00</td> </tr> <tr> <td>Grünstreifen ohne Bäume</td> <td>≥ 1,00</td> </tr> <tr> <td>Straßen mit Bäumen</td> <td>≥ 2,00 – 2,50</td> </tr> <tr> <td>Ruhebänke</td> <td>≥ 1,00</td> </tr> <tr> <td>Haltestellen</td> <td>≥ 1,50</td> </tr> <tr> <td>Auslagen und Vitrinen</td> <td>1,50</td> </tr> <tr> <td>Stellflächen für Zweiräder 100 gon</td> <td>2,00</td> </tr> <tr> <td>In einem Aufstellwinkel von 50 gon</td> <td>1,50</td> </tr> <tr> <td>Fahrzeugüberhang bei Senkrecht- oder Schrägparkstreifen</td> <td>0,75</td> </tr> </tbody> </table> <p>Quelle: ERA</p> </div> </div>	Zuschläge für Einbauten und Bepflanzung im Seitenraum	[m]	Verweilflächen vor Schaufenstern	1,00	Grünstreifen ohne Bäume	≥ 1,00	Straßen mit Bäumen	≥ 2,00 – 2,50	Ruhebänke	≥ 1,00	Haltestellen	≥ 1,50	Auslagen und Vitrinen	1,50	Stellflächen für Zweiräder 100 gon	2,00	In einem Aufstellwinkel von 50 gon	1,50	Fahrzeugüberhang bei Senkrecht- oder Schrägparkstreifen	0,75
Zuschläge für Einbauten und Bepflanzung im Seitenraum	[m]																				
Verweilflächen vor Schaufenstern	1,00																				
Grünstreifen ohne Bäume	≥ 1,00																				
Straßen mit Bäumen	≥ 2,00 – 2,50																				
Ruhebänke	≥ 1,00																				
Haltestellen	≥ 1,50																				
Auslagen und Vitrinen	1,50																				
Stellflächen für Zweiräder 100 gon	2,00																				
In einem Aufstellwinkel von 50 gon	1,50																				
Fahrzeugüberhang bei Senkrecht- oder Schrägparkstreifen	0,75																				
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhöhung Fußgängeranteil (bzw. ÖPNV-Anteils), Erhöhung der gesellschaftlichen Teilhabe und Verbesserung der Erreichbarkeit, Erhöhung Sicherheitsempfinden der Fußgänger <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verlagerung zum Umweltverbund ➤ Verringerung verkehrsbedingter Emissionen 																				
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gehwegkonzept erstellen <ul style="list-style-type: none"> ➤ festlegen von Hauptgehverbindungen, z.B. Bahnhof - Markt ➤ fehlende Gehwege einrichten ➤ Barrierefreiheit sicherstellen ➤ Engstellen reduzieren ➤ kontinuierliche Umsetzung und Fortführung des Instrumentariums „Runder Tisch – Geh-Rad-Wege“ ➤ Aktualisierung des Beleuchtungskonzeptes ➤ Optimierung des Winterdienstes 																				
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurz- bis langfristig 																				
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Herstellen der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen (Maßnahme Nr. 16) 																				


3 Maßnahmenvorschlag

Verbessern der Querungsbedingungen für Fußgänger	
Beschreibung	<p>Einrichten von richtlinienkonformen Querungsanlagen für Fußgänger und prüfen von bestehenden Anlagen.</p>  <p>Quelle: RaST</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verlagerung zum Umweltverbund ➤ Erhöhung der gesellschaftlichen Teilhabe
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Neubau von Überquerungsanlagen, z.B. Mittelinseln (3a) ➤ An LSA Querungs- und Räumzeiten für Fußgänger auf Grundlage aktueller Richtlinien prüfen, ggf. Querungs- und Räumgeschwindigkeiten senken (3b) ➤ Anbringen von Schutzblinkern für Fußgänger und Radfahrer ➤ Prüfen ob neue Anlagen notwendig sind ➤ sichere Führung an Baustellen gewährleisten (eindeutige Ausschilderung der Wegführung, bessere Kommunikation mit Mobilitätseingeschränkten)
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurz- bis mittelfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern (Maßnahme Nr. 9) ➤ Verbessern der Gehwegsituation (Maßnahme Nr. 2) ➤ Signalsteuerung optimieren (Maßnahme Nr. 23)


4 Maßnahmenvorschlag

Schulwegsicherung	
Beschreibung	<p>Erstellen von Schulwegkonzepten für die jeweilige Schule</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>Schulwegpläne leichtgemacht Der Leitfaden</p> <p>bast</p> <p>Quelle: BaST</p> </div>  </div>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhöhung der Sicherheit von Schulkindern <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verbesserung der Erreichbarkeit ➤ Verlagerung zum Umweltverbund
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zusammenarbeit von Schule, Kommune, Polizei und Eltern bzw. Schüler, örtliche Verkehrswacht, Verkehrsunternehmen ➤ Herantreten an Unfallkommission
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurzfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verbessern der Gehwegsituation (Maßnahme Nr. 2) ➤ Verbessern der Querungsbedingungen für Fußgänger (Maßnahme Nr. 3) ➤ Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen (Maßnahmen Nr. 8) ➤ Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern (Maßnahme Nr. 9) ➤ Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr (Maßnahme Nr. 10)


5 Maßnahmenvorschlag

Fußgängerführung auf Privatparkplätzen	
Beschreibung	<p>Empfehlungen für eindeutige und sichere Führung von Fußgängern auf Parkplätzen an den Einzelhandel weitergeben</p> 
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verweisen auf aktuelle Richtlinien und Empfehlungen
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurzfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ keine

6 Maßnahmenvorschlag

Radverbindung Südroute	
Beschreibung	<p>Durchgehende Radverkehrsverbindung zwischen Finow und dem Stadtzentrum Eberswalde, abseits der B167 und unter Anbindung des Westends auf überwiegend bestehenden Wegen</p> 
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Netzlückenschluss <li style="padding-left: 20px;">➤ Verlagerung zum Umweltverbund
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ändern der Benutzungspflicht ➤ Ausbau/ Umbau/ Anlegen von Radwegen und Schutzstreifen ➤ Markieren von Radfurten ➤ Umbau von Knotenpunkten ➤ Beschilderung aktualisieren
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ mittelfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verbessern der Gehwegsituation (Maßnahme Nr. 2) ➤ Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen (Maßnahme Nr. 8) ➤ Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern (Maßnahme Nr. 9) ➤ Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr (Maßnahme Nr. 10) ➤ Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 11)

7 Maßnahmenvorschlag

Einrichten von weiteren neuen Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen	
Beschreibung	<p>Anlage von neuen Radverkehrsanlagen unter Berücksichtigung der Belange von Fußgänger.</p> 
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Netzlückenschluss <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verlagerung zum Umweltverbund ➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Weiteres Umsetzen des Zielnetzes des Radnutzungskonzeptes ➤ Priorisieren der folgenden Verbindungen (7a) ➤ Abstimmen mit übergeordneten Verwaltungsebenen (7b) ➤ Anbindung an Bahnhof von Westen und Süden verbessern (7c) ➤ kontinuierliche Umsetzung und Fortführung des Instrumentariums „Runder Tisch – Geh-Rad-Wege“ ➤ Beachtung vorhandener Konzepte, beispielsweise Wegenetzkonzept für das Brandenburgische Viertel
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ mittel- bis langfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verbessern der Gehwegsituation (Maßnahme Nr. 2) ➤ Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr (Maßnahme Nr. 10) ➤ Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 11)

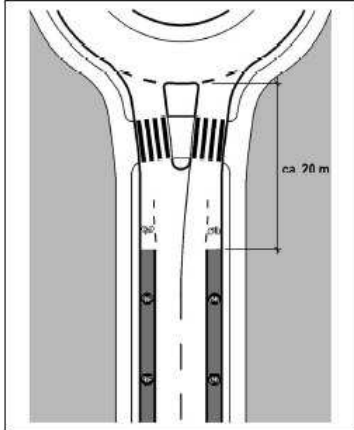

8 Maßnahmenvorschlag

Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen	
Beschreibung	<p>Ertüchtigung der bestehenden Radverkehrsverbindungen durch weiteres Umsetzen von Maßnahmen aus bestehenden Konzepten.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>Bild 71: Beispiel für die Abmessungen von Schutzstreifen</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Bild 74: Sehbehindertengerechter Begrenzungstreifen zwischen Radwegen und Gehwegen</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Bild 72: Beispiele für Abmessungen von Radfahrstreifen und von angrenzenden Verkehrsflächen</p> </div> </div> <p>Quelle: RAST</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit und Sicherung der Erreichbarkeit <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verlagerung zum Umweltverbund
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Entfernung von Pollern und Versetzen von Masten im Seitenraum (8a) ➤ Weiteres Umsetzen des Zielnetzes des Radnutzungskonzeptes (8b) <ul style="list-style-type: none"> ➤ Priorisieren Ausbau und Verbreitern von Radwegen ➤ Priorisieren Anlage von Rad- und Schutzstreifen ➤ Freigabe von Einbahnstraßen für Radverkehr (stadtweit) <ul style="list-style-type: none"> ➤ Priorisieren von einigen Einbahnstraßen (8c) ➤ kontinuierliche Umsetzung und Fortführung des Instrumentariums „Runder Tisch – Geh-Rad-Wege“
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurz- bis langfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern (Maßnahme Nr. 9) ➤ Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 11)


9 Maßnahmenvorschlag

Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern		
Beschreibung	Radverkehrsführung an Knotenpunkten ist ohne Straßenumbau zu optimieren.	
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verlagerung zum Umweltverbund 	
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Anbringen von Schutzblinkern für Fußgänger und Radfahrer (9a) ➤ Markierungen und Benutzungspflichten ändern (9b) ➤ Erneuern Furtmarkierungen, Rotfärbung von Furten und Markierung von Piktogrammen (9c) ➤ Demarkierung von Radfurten (9d) 	
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurzfristig 	
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen (Maßnahme Nr. 8) ➤ Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 11) 	

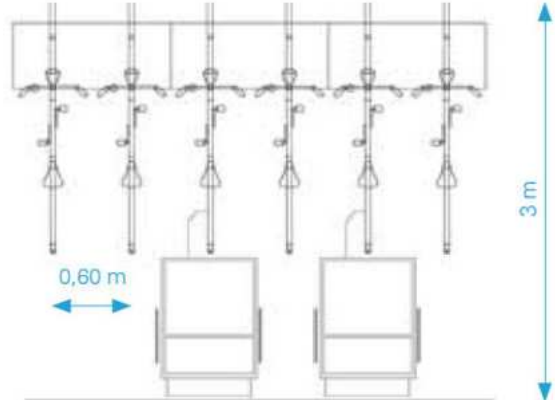
10 Maßnahmenvorschlag

Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr	
Beschreibung	<p>Umgestaltung der Knotenpunkte unter maßgeblicher Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs</p> <p>Beispiele:</p>  <p>Bild 110: Beispiel der Radverkehrsführung in einem Knotenpunktarm mit Radfahrstreifen innerhalb bebauter Gebiete</p> <p>Quelle:RaST</p> 
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr ➤ Verlagerung zum Umweltverbund
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aufpflasterungen, vorgezogene Haltelinien und erneuern der Furtmarkierungen entlang Ost-West-Achse (B167) ➤ Bau eines kleinen Kreisverkehrs (10a) ➤ Umgestaltungskonzept entwickeln (10b) ➤ Bau von Querungsanlagen für neue Radverkehrsverbindungen (10c)
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ mittel- bis langfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Einrichten von weiteren neuen Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen (Maßnahme Nr. 7) ➤ Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 11)


11 Maßnahmenvorschlag

Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen	
Beschreibung	<p>Hinweise für den Neu- und Umbau von Radverkehrsanlagen sind anzuwenden. In Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten kann im Einzelfall davon abgewichen werden.</p> 
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> Verbessern der Angebotsqualität und Sicherheit für den Radverkehr
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung aktueller Richtlinien und Empfehlungen Berücksichtigung des Radverkehrs bei Pflasterstraßen – bspw. unter Berücksichtigung der Leitlinie „Fahrradfreundliche historische Stadtkerne“ für Straßenoberflächen, die zum Zielnetz des Radverkehrs gehören Beschilderung aktualisieren und aufstellen bei geänderten bzw. neue Radrouten
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> kurz- bis mittelfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> Einrichten von weiteren neuen Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen (Maßnahme Nr. 7) Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen (Maßnahme Nr. 8) Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern (Maßnahme Nr. 9) Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr (Maßnahme Nr. 10)


12 Maßnahmenvorschlag

Förderung von Lastenrädern		
Beschreibung	Möglichkeiten der Stadtverwaltung zur Förderung des Verkehrsmittels	 <p>Quelle: LH München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung „Platz fürs Rad“</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verlagerung zum Umweltverbund 	
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Berücksichtigung bei der Dimensionierung von Radabstellanlagen (Fahrradlänge = 3m) ➤ stärkere Berücksichtigung im Radnutzungskonzept ➤ Zusammenarbeit mit BARshare weiterführen 	
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurzfristig 	
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 	

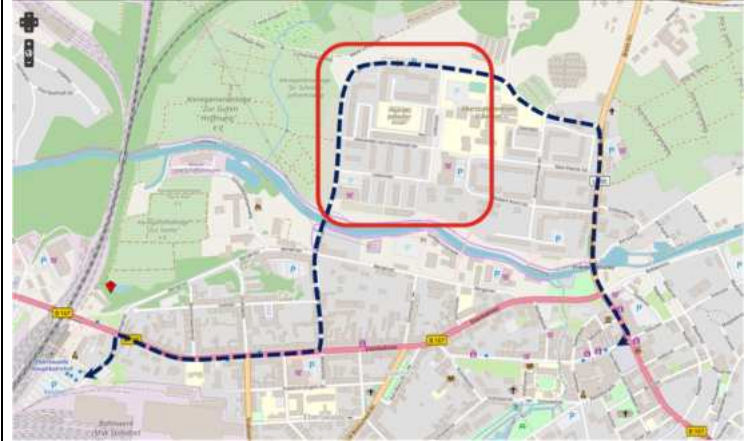
13 Maßnahmenvorschlag

Taktverdichtung im Stadtbus-Netz	
Beschreibung	<p>Attraktivierung des städtischen ÖPNV-Netzes durch Taktverdichtungen und direkteren Linienführungen</p>  <p>Abbildung: Zielkonzept 2019</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verlagerung zum Umweltverbund <ul style="list-style-type: none"> ➤ erhöhte Attraktivität für Freizeitverkehre
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Umsetzung des Zielkonzeptes 2019 verbesserten Anbindungen der Randbereiche (Linien 864, 865, 866, 910) ➤ Verdichtung der Linie 865 auf einen 30-Minuten-Takt, mit verbesserter Anbindung des Zoos (13a) ➤ Verdichtung der Linie 910 auf einen 15-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Kleiner Stern – Markt sowie der Linie 864 auf einen 30-Minuten-Takt (13b)
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurzfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Optimierung der räumlichen Erschließung des Stadtbus-Netzes (Maßnahme Nr. 15) ➤ Marketing

14 Maßnahmenvorschlag

Erhöhung der Fahrplanstabilität im Stadtbus-Netz	
Beschreibung	<p>Durch bedarfsgerechte Freigaben für Busse an Lichtsignalanlagen können Wartezeiten verringert und die Verspätungsanfälligkeit des Fahrplans gesenkt werden.</p> 
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verringerung von Verspätungen und Attraktivierung des ÖPNV
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bedarfsgerechte Freigaben für Busse an den Lichtsignalanlagen entlang Bundesstraße B 167 und der Friedrich-Ebert-Straße bis zum Nord- und Ostend
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurz- bis mittelfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Optimierung der Signalsteuerung (Maßnahme Nr. 23)

15 Maßnahmenvorschlag

Optimierung der räumlichen Erschließung des Stadtbus-Netzes	
Beschreibung	<p>Anbindung des Leibniz-Viertels im Bereich Georg-Friedrich-Hegel-Str. an das Stadtbus-Netz sowie Verkürzung der Fußwege zur Linie 862 im Ostend</p>  <p>Abbildung: empfohlene Bus-Anbindung des Leibnizviertels</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Attraktivierung des ÖPNV und Verlagerung zum Umweltverbund
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Einbindung des Leibniz-Viertels in das Stadtbus-Netz an den Bahnhof und den Markt, möglichst im 30-Minuten-Takt (über die 2019 eingeführte Linie 914 oder die Linie 865) (15a) ➤ verbesserte Anbindung des Ostend (15b) <u>Vorzugsvariante:</u> durch Verlängerung der Linie 862 über die Saarstraße in das Wohngebiet (erst nach Ausbau der Saarstraße möglich) <u>Zwischenlösung:</u> Feinerschließung durch einen Quartiersbus mit Anschluss an die Linie 862
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ mittelfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Anpassungen im Liniennetz zur sinnvollen Einbindung der Linie im Leibniz-Viertel ➤ Taktverdichtung im Stadtbus-Netz (Maßnahme Nr. 13) ➤ Oberflächensanierung der Straßen (Maßnahme Nr. 18)


16 Maßnahmenvorschlag

Herstellen der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen		
Beschreibung	Umsetzung und laufende Aktualisierung des Konzeptes „Barrierefreie Haltestellen“ 2011	
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ verbesserter Zugang zum ÖPNV für viele Bevölkerungsgruppen 	
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Monitoring des Konzeptes ➤ Ausbau der Haltestelleninfrastruktur <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bordhöhe 18 cm ➤ Ausrüsten mit taktilen Leiteinrichtungen 	
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ mittelfristig 	
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ keine 	

17 Maßnahmenvorschlag

Elektrifizierung der Busflotte	
Beschreibung	<p>Durch die Ausrüstung von Bussen mit Batterien und Stromabnehmern (zum Fahren und Laden unter der Oberleitung) lassen sich auch bisher durch Dieselbusse bediente Stadtbuslinien elektrisch betreiben.</p>  <p>Quelle: www.bus-bild.de</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verringerung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen im ÖPNV
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ keine weiteren Maßnahmen
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ mittelfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Marketing

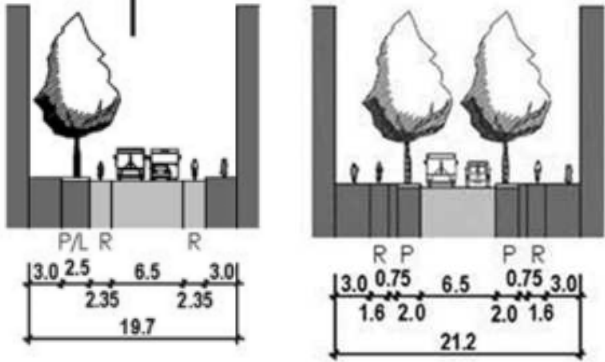
18 Maßnahmenvorschlag

Oberflächensanierung der Straßen	
Beschreibung	<p>Erneuerung der Oberfläche von ausgewählten Hauptverkehrs- und Sammelstraßen.</p>  <p>Quelle: www.bild.de/regional/muenchen/csu/freistaat-bezahlt-strassenbau-54507788.bild.html</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhöhung des Fahrkomforts und Reduzierung des Lärms <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bündelung des MIV auf den Haupttrassen ➤ Entlastung des Nebennetzes
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Berücksichtigung von richtlinienkonformen Straßenquerschnitten und Oberflächen
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ langfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen (Maßnahme Nr. 8) ➤ Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern (Maßnahme Nr. 9) ➤ Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr (Maßnahme Nr. 10) ➤ Optimierung der räumlichen Erschließung des Stadtbus-Netzes (Maßnahme Nr. 15) ➤ Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 11) ➤ Um- und Neubau von Straßen und Knotenpunkten gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 21)

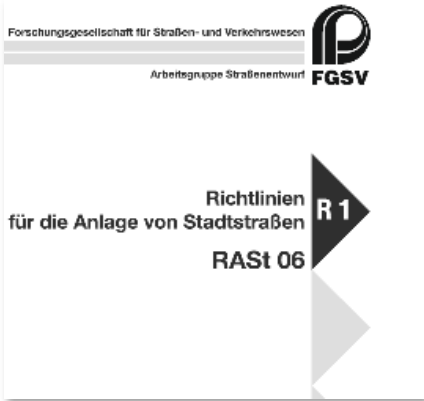
19 Maßnahmenvorschlag

Umgestaltung der Eisenbahnstraße	
Beschreibung	<p>Nach Fertigstellung des 1. Bauabschnittes der Ortsumgehung B167n sind die vorhandenen Straßenquerschnitte und Knotenpunktdimensionierungen zu überprüfen und geeignete Umgestaltungsmöglichkeiten zur Förderung des Umweltverbundes anzustreben.</p> <div style="text-align: right;"> <p>Mittelstreifen zwischen den Leuchten zum Vorbeifahren an Lieferfahrzeugen überfahrbar</p> <p>7.4 7.5</p> <p>Quelle: RaST, Örtliche Geschäftsstraße</p> </div>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Raumgewinn für Umweltverbund <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verlagerung zum Umweltverbund ➤ Erhöhung der Aufenthaltsqualität
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Überprüfen der Knotenpunkt-Dimensionierung ➤ Anpassen der LSA-Steuerung, inkl. Busbeschleunigung ➤ Querschnittsumgestaltung zugunsten Seitenräume für Fuß- und Radverkehr
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ langfristig
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fertigstellung des 1. oder 2. Bauabschnitts der Ortsumgehung
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Um- und Neubau von Straßen und Knotenpunkten gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 21) ➤ Begrünung (Maßnahme Nr. 36)

20 Maßnahmenvorschlag

Umgestaltung der Heegermühler Straße (Abschnitt Familiengarten – Boldtstraße)	
Beschreibung	<p>Neuer Straßenquerschnitt und Knotenpunktdimensionierung, um Raum für Fuß- und Radverkehrsanlagen zu gewinnen, eine einheitliche Streckenführung zu gewährleisten und um überhöhte Geschwindigkeiten durch Überholvorgänge zu unterbinden.</p>  <p>Quelle: RaST, Verbindungsstraße</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Raumgewinn für Umweltverbund und einheitliche Streckenführung für den Kfz-Verkehr <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verlagerung zum Umweltverbund ➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Querschnittsumgestaltung mit Fahrspurreduzierung zugunsten Seitenräume für Fuß- und Radverkehr ➤ Überprüfen der Knotenpunkt-Dimensionierung ➤ Anpassen der LSA-Steuerung, inkl. Busbeschleunigung
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ mittel- bis langfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Um- und Neubau von Straßen und Knotenpunkten gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 21) ➤ Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 11)

21 Maßnahmenvorschlag

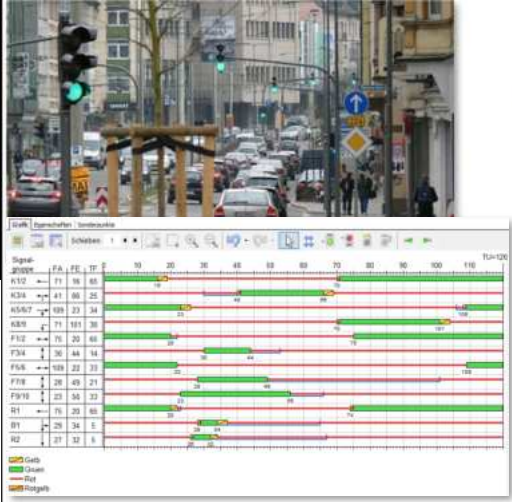
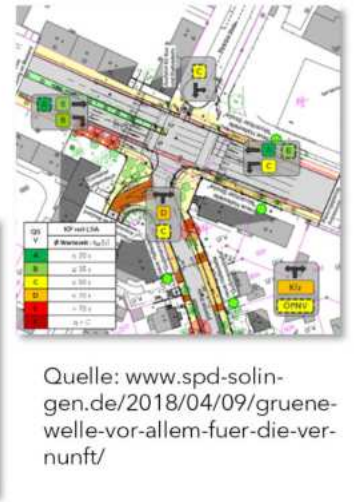
Um- und -Neubau von Straßen und Knotenpunkten gemäß Richtlinien und Empfehlungen	
Beschreibung	<p>Herstellung der Straße entsprechend aktuellen Richtlinien mit Abweichungen in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten</p> 
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verbessern der Angebotsqualität und Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gewährleisten der Barrierefreiheit für alle Verkehrsteilnehmer ➤ Berücksichtigen von: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ➤ Straßenbegleitgrün ➤ Parkstreifen mit anderen Materialien
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurzfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Oberflächensanierung der Straßen (Maßnahme Nr. 18) ➤ Umgestaltung der Eisenbahnstraße (Maßnahme Nr. 19) ➤ Umgestaltung der Heegermühler Straße (Abschnitt Familiengarten – Boldtstraße) (Maßnahme Nr. 20) ➤ Begrünung (Maßnahme Nr. 36)

22 Maßnahmenvorschlag




Einhalten zulässiger Höchstgeschwindigkeiten	
Beschreibung	<p>verschiedene Maßnahmen für den Beitrag zum Einhalten der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten</p> <p>Quelle: RaST</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und Verringerung des Lärms
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verkehrskontrollen und Geschwindigkeitsüberwachungen (22a) ➤ bauliche geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (22b) ➤ Sichtbarkeit von Verkehrsschildern herstellen, Befreiung von Bewuchs
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurz- bis mittelfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr (Maßnahme Nr. 10) ➤ Um- und Neubau von Straßen und Knotenpunkten gemäß Richtlinien und Empfehlungen (Maßnahme Nr. 21)

23 Maßnahmenvorschlag




Optimierung der Signalsteuerung

Beschreibung	Verkehrstechnische Untersuchungen von neuralgischen LSA-Knotenpunkten sowie die Optimierung der Grünen-Welle bei Teil- und Komplettfertigstellung der Ortsumgehung B167n		 <p>Quelle: www.spd-solingen.de/2018/04/09/gruene-welle-vor-allem-fuer-die-vernunft/</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verstetigung des Verkehrs und Erhöhung der Fahrplanstabilität der Busse <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verringerung verkehrsbedingter Emissionen ➤ Verlagerung zum Umweltverbund ➤ Verringerung des Lärms 		
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Anpassen der Signalsteuerung <ul style="list-style-type: none"> ➤ Freigabezeitumverteilung ➤ Erstellen von neuen Signalprogrammen ➤ Anpassen bzw. Erstellen einer Koordinierung von LSA-Knotenpunkten 		
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurzfristig 		
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhöhung der Fahrplanstabilität im Stadtbus-Netz (Maßnahme Nr. 14) 		

24 Maßnahmenvorschlag

Streckensperrung für den LKW-Verkehr	
Beschreibung	<p>Sperrung von bestimmten Strecken für den LKW-Verkehr mit Linien- und Lieferverkehr frei, beispielsweise Kupferhammerweg.</p> <div style="text-align: right; padding-right: 50px;">    </div>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Lärm- und Luftschadstoffreduzierung sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Beschilderung aufstellen ➤ Durchführen von Kontrollen
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurz- bis mittelfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Lieferverkehrskonzept (Maßnahme Nr. 25)


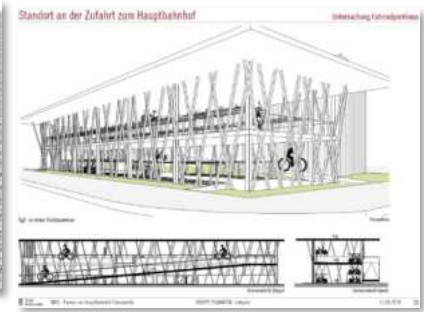

25 Maßnahmenvorschlag

Lieferverkehrskonzept	
Beschreibung	<p>Entwickeln eines Lieferverkehrskonzepts für die gesamte Stadt, insbesondere unter Berücksichtigung der Maßnahme Nr. 1 (Fußgängerzone Friedrich-Ebert-Straße (Ost))</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>Quelle: „Neue Konzepte des (E-) Lieferverkehrs in den Städten“, Lindloff et al.</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Reduzierung der Behinderungen durch den Lieferverkehr und Optimierung des Lieferverkehrs <ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ➤ Verstetigung des fließenden Kfz- und Radverkehrs ➤ Verringerung des Lärms ➤ Verringerung verkehrsbedingter Emissionen
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Berücksichtigung der Belange des Einzelhandels und Gastronomen ➤ Konzeptentwicklung für Last-Mile-Delivery ➤ Paketstationen einrichten ➤ Nutzung von E-Lieferfahrzeugen
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ mittelfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fußgängerzone in der Friedrich-Ebert-Straße (Ost) (Maßnahme Nr. 1)

26 Maßnahmenvorschlag

Angebotsoptimierung im ruhenden Kfz-Verkehr	
<p>Beschreibung</p>	<p>Parkdruck an neuralgischen Punkten im Stadtgebiet verringern und Anpassung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes (mit Fokus auf Innenstadtbereich) und unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel sowie der Bedürfnisse der Einzelhändler</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="1186 389 1743 844"> <p>Legende:</p> <ul style="list-style-type: none"> Parkplatz vorhanden Parkplatz geplant Parkplatz Ruheparkplatz geplante Erweiterung Abweichung möglich Grenzen der drei Parkzonen A, B und C Strassenrandspalten Einwohner Bahn u. Hauptbahnhof <p>Bedeutung der Farben:</p> <ul style="list-style-type: none"> blau: gebührenfrei, ohne zeitliche Beschränkung grün: gebührenfrei, zeitliche Beschränkung auf 2 Stunden, Bewahner mit Vignette frei gelb: gebührenfrei, zeitliche Beschränkung auf 2 Stunden, keine Vignette rot: 20 min frei, dann 0,50 € pro angefangene halbe Std. (Parkfischleiste 3 Euro/Tag) blau gestrichelt: gegenwärtig öffentlich besetzt, aber nicht Teil des Parkkonzeptes weiß gestrichelt: durchgehend kein Parken rot gestrichelt: gesteuerte Ökoförderung <p><small>Parkzonenbeschränkungen und Gebühren im öffentlichen Raum gelten von Mo-Fr von 08-18 h und Sa von 08-14 h (Erlaubnisfrist bis 18:00 Uhr). Ergänzliche Beschränkungen im öffentlichen Stadtraum.</small></p> <p>Stellplatzsammelanlagen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 P+R Bahnhof I 2 P+R Bahnhof II 3 Parkplatz Neue Apotheke 4 Parkplatz Karl - Marx - Platz 5 Parkplatz Pankowkanal 6 Parkhaus "Friedrich - Schell - Zentrum" 7 Parkplatz der Sparkasse 8 Parkdeck an der Schwelke 9 Parkhaus Rathauspassage 10 Parkplatz Marienstraße 11 Parkhaus Kreuzenwäldung </div> <div data-bbox="1753 527 2005 812"> </div> </div> <p>Quelle: www.mvzeitnah.wordpress.com/2016/02/01/mit-fiete-und-zola-...</p>
<p>erwartete Wirkung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verringern des Parkdrucks <ul style="list-style-type: none"> ➤ höhere Bedeutung des Bahnhofs als Mobilitätsdrehscheibe ➤ Verlagerung zum Umweltverbund
<p>untergeordnete Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Markieren von Parkständen auf Parkflächen und Optimierung der ÖPNV-Anbindung (26a) ➤ Monitoring und Evaluierung von neuen und bestehenden Sammelabstellanlagen (26b) ➤ Fortschreiben des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes (ohne zwangsläufige Schaffung neuer Stellplätze dafür Änderung/ Anpassung der Bewirtschaftungsform)
<p>zeitliche Umsetzung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ mittelfristig
<p>flankierende Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Taktverdichtung im Stadtbus-Netz (Maßnahme Nr. 13)



27 Maßnahmenvorschlag

Angebotserweiterung im ruhender Radverkehr	
<p>Beschreibung</p>	<p>Bereitstellung von genügend und angemessenen Radabstellanlagen</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>Quelle: www.kienzler.com/de/ueberdachungen/fahrradueberdachung</p>  <p>Quelle: Stadt Eberswalde</p>
<p>erwartete Wirkung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verbesserung der Angebotsqualität für den Radverkehr <li style="padding-left: 20px;">➤ Verlagerung zum Umweltverbund
<p>untergeordnete Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schaffung von weiteren Bike & Ride-Plätzen am Bahnhof durch neues Fahrradparkhaus (27a) ➤ Aufstellen von Radabstellanlagen gemäß aktuellen Regelwerken (27b) ➤ Optimieren von bestehenden Radabstellanlagen gemäß aktuellen Regelwerken (27c) ➤ Integration von Ladestationen für das Fahrrad
<p>zeitliche Umsetzung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurz- bis mittelfristig
<p>flankierende Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Förderung von Lastenrädern (Maßnahme Nr. 12) ➤ Mobilitätspunkt (Maßnahme Nr. 28)

28 Maßnahmenvorschlag

Mobilitätspunkte	
Beschreibung	<p>Konzeptentwicklung und Einrichten von Flächen zur Nutzung und Förderung von intermodalen und nachhaltigen Mobilitätsangeboten bspw. Bei zentralen Versorgungsbereichen, am Bahnhof, Behördenzentrum sowie am Knotenpunkt Breite Straße/ Freienwalder Straße</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>Quelle: www.andre-stocker.de/de/blog/category/projects_de/business_de/mobility_de/</p> </div> </div>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verlagerung zum Umweltverbund
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Konzeptentwickeln für Vereinigung folgender Angebote (große und kleine Mobilitätspunkte): <ul style="list-style-type: none"> ➤ Pkw-Stellplätze ➤ ÖPNV-Anbindung ➤ CarSharing-Stellplätze ➤ Radabstellanlagen (mit integrierter Ladestation) ➤ Bikesharing-Stellplätze ➤ Festlegen von geeigneten Standorten ➤ Kooperation mit Externen (u.a. BARshare) ➤ Berücksichtigung der Planungen von BARshare und Dritter
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurz- bis mittelfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ladeinfrastruktur für E-Pkw (Maßnahme Nr. 29) ➤ Carsharing (Maßnahme Nr. 30) ➤ Bikesharing (Maßnahme Nr. 31) ➤ Angebotserweiterung im ruhenden Radverkehr (Maßnahme Nr. 27)


29 Maßnahmenvorschlag

Ladeinfrastruktur für E-Pkw	
Beschreibung	<p>Weiterentwicklung und Aufbau der Pkw-Ladeinfrastruktur im öffentlichen und privaten Raum</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>Quelle: www.polizei.hamburg/service/6808000/e-kfz/</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Förderung der Elektromobilität
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kostenfreie Stellplätze für Elektrofahrzeuge im Parkraumkonzept berücksichtigen ➤ Entwickeln der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum <ul style="list-style-type: none"> ➤ Kooperation mit Kreiswerke Barnim ➤ Berücksichtigen von Mobilitätspunkten ➤ Entwickeln der Ladeinfrastruktur im privaten Raum <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bürger über Fördermittel informieren ➤ Kooperation mit Einzelhandel und Arbeitsstätten
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurz- bis mittelfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mobilitätspunkte (Maßnahme Nr. 28) ➤ Carsharing (Maßnahme Nr. 30) ➤ Mobilitätsmanagement (Maßnahme Nr. 35)


30 Maßnahmenvorschlag

Carsharing		
Beschreibung	Unterstützen und Kooperation mit dem neuangesiedelten Carsharing-Anbieter	 <p>Quelle: BARshare - Barnimer Energiegesellschaft</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Förderung der Multimodalität <li style="padding-left: 20px;">➤ Verlagerung zum Umweltverbund 	
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kooperative Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung und BARshare ➤ Unterstützung von BARshare bei der Ansiedlung an ausgewählten Standorten (30a) ➤ Abstimmung mit BARshare bei der Entwicklung von Mobilitätspunkten ➤ kostenfreie Stellplätze für CarSharing-Fahrzeuge im Parkraumkonzept berücksichtigen 	
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurz- bis mittelfristig 	
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mobilitätspunkte (Maßnahme Nr. 28) ➤ Ladeinfrastruktur für E-Pkw (Maßnahme Nr. 29) ➤ Mobilitätsmanagement (Maßnahme Nr. 35) 	



31 Maßnahmenvorschlag

Bikesharing		
Beschreibung	Aufbau eines stationsbasierten Bikesharing-Systems mit Unterstützung Dritter.	 <p>Quelle: Stadt Eberswalde</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Förderung der Multimodalität <ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhöhung des Rad- und ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr ➤ Verlagerung zum Umweltverbund 	
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zusammenarbeit mit Bikesharing-Anbieter fortsetzen ➤ Prüfen eines perspektivischen E-Bikesharing-Systems 	
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ mittelfristig 	
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mobilitätspunkt (Maßnahme Nr. 28) ➤ Mobilitätsmanagement (Maßnahme Nr. 35) 	

32 Maßnahmenvorschlag

internetbasiertes Informationsangebot für Mobilität	
Beschreibung	<p>Bereitstellung von Informationen zum Thema Elektromobilität sowie zur Nutzung von bereits etablierten Portalen zur Ladeinfrastruktur. Außerdem Kooperation mit Mobilitätsanbietern bei der Entwicklung einer Smartphone App.</p>  <p>Quelle: www.karlsruhe.de/b3/verkehr/automobil.de</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Förderung der Elektromobilität und Multimodalität <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verlagerung zum Umweltverbund ➤ Verringerung verkehrsbedingter Emissionen
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Einrichten einer Internetplattform zum Thema Elektromobilität ➤ CarSharing- (BARshare), RideSharing- (Pampa), Bikesharing-Anbietern sowie Ladesäulenbetreiber die Integration der Mobilitätsangebote in einer App vorschlagen und ggf. vermitteln.
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ mittelfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Carsharing (Maßnahme Nr. 30) ➤ Bikesharing (Maßnahme Nr. 31) ➤ Kampagnen und Informationsmaterialien (Maßnahme Nr. 33)


33 Maßnahmenvorschlag

Kampagnen und Informationsmaterialien	
Beschreibung	<p>Bewusstseinsstärkende Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität und ein freundliches Miteinander</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p><i>Multimobil. Für Dich. Für Dresden.</i></p> <p>Quelle: www.dresden.de/de/stadt-raum/verkehr/mobilitaetsmanagement/030-Kampagne-Multimobil.php</p> <p>Quelle: www.stadt-und-land-im-wandel.de/Veranstaltung/sattelfest</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verbessern der gesellschaftlichen Teilhabe und Verlagerung zum Umweltverbund
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Neubürgerberatung zur nachhaltigen Mobilität <ul style="list-style-type: none"> ➤ Information zum ÖPNV-Angebot, Sharing-Angeboten, Radrouten, P&R-Plätzen sowie Ladestationen ➤ Informationen können in das bestehende Willkommenspaket integriert werden ➤ Durchführen von Kampagnen, Fahrradfeste (wie Sattelfest), let's-switch-days (bewusst und geleitet nicht seine alltäglichen Verkehrsmittel nutzen)
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurzfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ betriebliches Mobilitätsmanagement (Maßnahme Nr. 35)

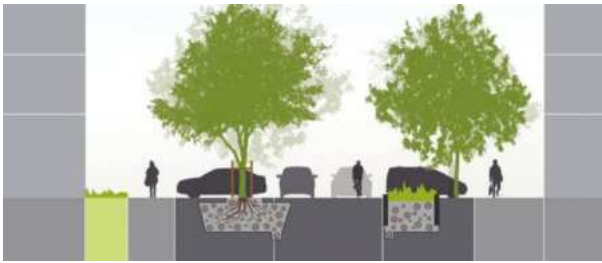

34 Maßnahmenvorschlag

Verkehrsschau	
Beschreibung	<p>Regelmäßiges Überprüfen des Zustandes und der Sichtbarkeit der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie Beseitigung möglicher Gefahren im öffentlichen Raum.</p> <div style="text-align: right;"> <p>Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Arbeitsgruppe Verkehrsmanagement FGSV</p> <p>Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen</p> <p>M DV R 2</p> </div>  <p>Quelle: www.noz.de/lokales/melle/artikel/287349/melle-verkehrsschau-kommission-steuerte-20-punkte-an</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Prüfen der Einschränkung von Sichtbeziehungen durch Verkehrsschilder (u.a. 34a) ➤ Beobachten des Verkehrsablauf und der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten (u.a. 34b) und Streckenabschnitten ➤ Prüfen der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (Rampen, Bordhöhen, Sitzmöglichkeiten) ➤ Durchführen der Verkehrsschau mind. alle zwei Jahre für mind. Rad- und Kfz-Verkehr
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurzfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ -

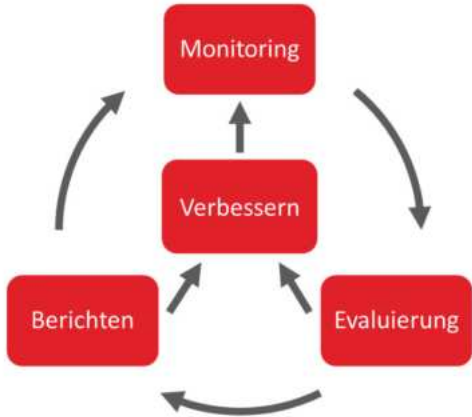
35 Maßnahmenvorschlag

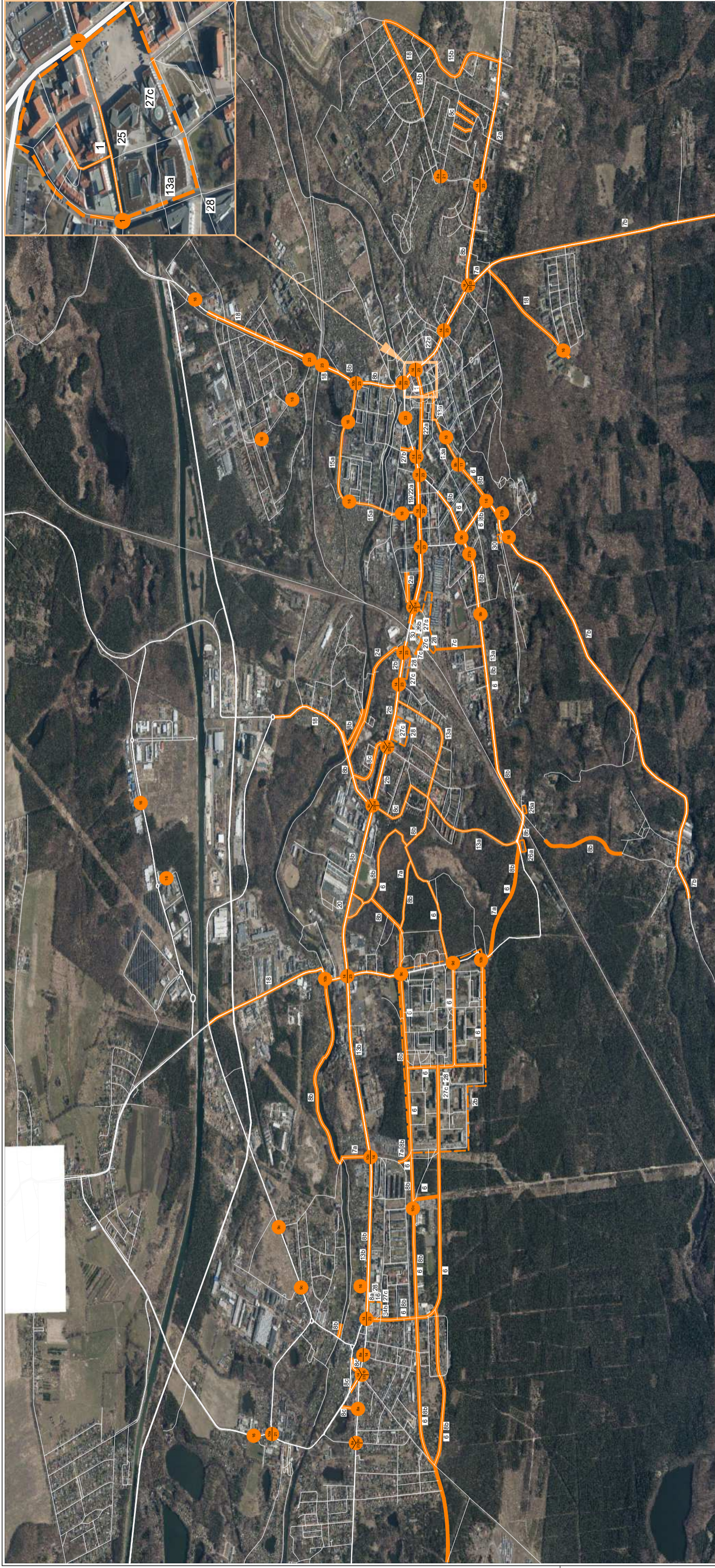
betriebliches Mobilitätsmanagement		
Beschreibung	Beeinflussung des Verkehrsverhaltens, insb. die Verkehrsmittelwahl, der Beschäftigten von großen Arbeitsstätten.	 <p>Das Diagramm zeigt ein zentrales rotes Kreisdiagramm mit der Aufschrift 'betriebliches Mobilitätsmanagement'. Um dieses Zentrum herum sind acht weitere Kreise angeordnet, die jeweils einen Aspekt des Mobilitätsmanagements darstellen: 'Festbefehle', 'Fahrer-überzeugen', 'Jahresziel', 'Marketing', 'Car2U-Angebot', 'Kampagnen', 'Präsenz' und 'Elektromobilität'. Ein weiterer Kreis links zeigt 'Fahrgemeinschaften'.</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verlagerung zum Umweltverbund <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verringerung des Lärms ➤ Verringerung verkehrsbedingter Emissionen 	
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Befragungen <ul style="list-style-type: none"> ➤ Einwohner ➤ Arbeitgeber – Managementbefragung ➤ Arbeitgeber – Beschäftigte ➤ Ableiten von Maßnahmen ➤ Kooperation zwischen Stadtverwaltung, Arbeitgebern und Dritter 	
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurzfristig 	
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ladeinfrastruktur für Pkw (Maßnahme Nr. 29) ➤ Carsharing (Maßnahme Nr. 30) ➤ Bikesharing (Maßnahme Nr. 31) ➤ Kampagnen und Informationsmaterialien (Maßnahme Nr. 33) 	

36 Maßnahmenvorschlag

Begrünung	
Beschreibung	<p>Begrünung von Plätzen und Streckenabschnitte unter Verwendung von standortangepassten, bevorzugt einheimischen Pflanzen</p>  <p>Quelle: www.neue-landschaft.de/artikel/strassenbaeume-als-komponente-der-</p>  <p>Quelle: www.swe.de/esslinger-stadtoase</p>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verringerung der Immissionen, Schattenspende und Aufwertung des Stadtbildes
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Identifizierung von Standorten ➤ Erarbeiten von Gestaltungskonzepten
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kurz- bis mittelfristig
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Umgestaltung der Eisenbahnstraße (Maßnahme Nr. 19) ➤ Hinweise für Um- und Neubau von Straßen (Maßnahme Nr. 21)

37 Maßnahmenvorschlag

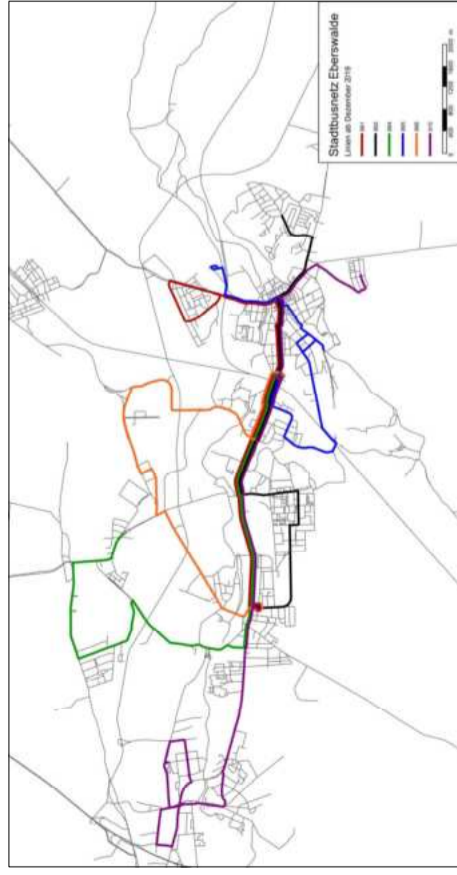
Monitoring und Evaluation	
Beschreibung	<p>Durchführen von zukünftigen Mobilitätsbefragungen und Aktualisierung von bestehenden Konzepten</p>  <pre> graph TD Monitoring[Monitoring] --> Verbessern[Verbessern] Verbessern --> Berichten[Berichten] Berichten --> Evaluierung[Evaluierung] Evaluierung --> Monitoring </pre>
erwartete Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sicherung und Überprüfung der Zielerreichung des Mobilitätsplans 2030+
untergeordnete Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Anwenden des Evaluierungstools des Mobilitätsplans ➤ Sicherstellung vergleichbarer Datengrundlagen (kontinuierliche Teilnahme SrV) ➤ Bereitstellen von finanziellen Mitteln
zeitliche Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Turnusmäßig (beispielsweise alle 5 Jahre)
flankierende Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kampagnen und Informationsmaterialien (Maßnahme Nr. 33)



Legende

- 25 Maßnahme-/ Steckbrief - Nr.
- Maßnahme punktuelle Verortung
- Maßnahme Strecke
- ▭ Maßnahme Gebiet

Nebenkarte



Stadtbusnetz ab Dezember 2019



Anschluss siehe Hauptkarte

Anschluss siehe Nebenkarte

Anlage: 5.5.2

Auftraggeber Stadt Eberswalde Breite Straße 41 - 44 18225 Eberswalde	Planverfasser PTV GRS GbR the mind of movement www.pvtv.com	PTV Transport Consult GmbH Currenstraße 37-39 10245 Berlin
		E-Mail: Druck@pvtv.com www.pvtv.com

Verkehrsentwicklungsplan 2030+ Maßnahmenkonzept	
aufgestellt:	Masstab:
03.07.2020	ohne

Geobasisdaten: ANRS © GeoBasis-DE/LGB 2019, DOP10 © GeoBasis-DE/LGB 2016
 Stadt Eberswalde
 Geobasisdaten: ANRS © GeoBasis-DE/LGB 2019, DOP10 © GeoBasis-DE/LGB 2016

ANLAGE 6 – VERKEHRSPROGNOSE 2030+

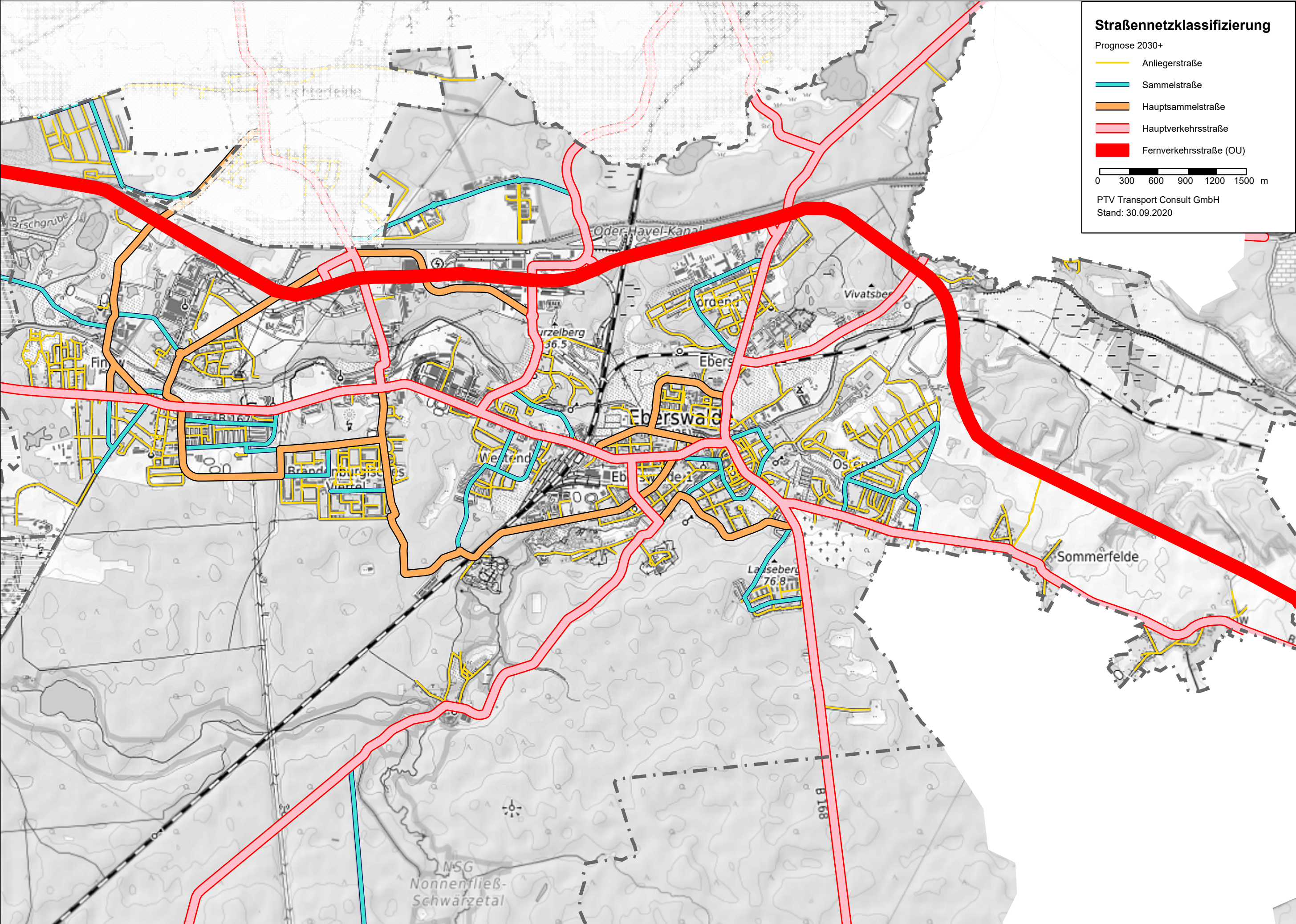
Anlage 6.2.1 Maßnahmenbewertung

Anlage 6.3 Straßennetzklassifizierung Prognose 2030+

Steckbrief #	Maßnahme	Zielfeld									abgebildet in Planfall 1	abgebildet in Planfall 2
		Partizipation und Chancengleichheit	Sicherung der Erreichbarkeit	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen	Sparsamer und nachhaltiger Ressourceneinsatz	Sicherung des Wirtschaftsstandorts	Optimierung der Liefer- und Wirtschaftsverkehre	Bündelung von Einzelmaßnahmen bzw. besonders systemrelevant	Wichtigkeit für Zielerreichung		
1	Fußgängerzone in der Friedrich-Ebert-Straße (Ost)	++		++	++			++	+	I	x	x
2	Verbessern der Gehwegsituation	++	+	+						II		
3	Verbessern der Querungsbedingungen für Fußgänger	+	+	++						II		
4	Schulwegsicherung	+	+	++						II		
5	Fußgängerführung auf Privatparkplätzen			+						III		
6	Radverbindung Südroute		++	++		++			+	I	x	x
7	Einrichten von weiteren neuen Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen	+	++	+						II		x
8	Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen		++	++	+	+	+			I		x
9	Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern		+	++						III		x
10	Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr		+	++						III		x
11	Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen		+	+	+					III		
12	Förderung von Lastenrädern				+		+	+		III		
13	Taktverdichtung im Stadtbus-Netz	++	+		+		+			II	x*	x**
14	Erhöhung der Fahrplanstabilität im Stadtbus-Netz	+	++		+	++			+	I	x*	x**
15	Optimierung der räumlichen Erschließung des Stadtbus-Netzes	++	++		+		+		+	I	x*	x**
16	Herstellen der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen	++	++	+	+					II		
17	Elektrifizierung der Busflotte				+	++				III		
18	Oberflächensanierung der Straßen			+	+		+	+		II		
19	Umgestaltung der Eisenbahnstraße		++	+	+					II		
20	Umgestaltung der Heegermühler Straße (Abschnitt Familiengarten - Boldtstraße)		++	++						II		x
21	Um- und Neubau von Straßen und Knotenpunkten gemäß Richtlinien und Empfehlungen		+	++						III		
22	Einhalten zulässiger Höchstgeschwindigkeiten	+		++	+					II		
23	Optimierung der Signalsteuerung		+		+	++	++			II		
24	Streckensperrung für den Lkw-Verkehr			+	+					III	x	x
25	Lieferverkehrskonzept		+		+		++	++		II		
26	Angebotsoptimierung im ruhenden Kfz-Verkehr		++				++			II		
27	Angebotsenerweiterung im ruhenden Radverkehr		++				++			III		
28	Mobilitätspunkte	+	+		++	+			+	II		
29	Ladeinfrastruktur für E-Pkw	+	+		+		+			II		
30	Carsharing		++		++	+				II		
31	Bikesharing		++		++	+				II		
32	internetbasiertes Informationsangebot für Mobilität				+					III		
33	Kampagnen und Informationsmaterialien		+		+					III		
34	Verkehrsschau			++		+				III		
35	betriebliches Mobilitätsmanagement	+	++		++	+	++			I		
36	Begrünung											
37	Monitoring und Evaluation											

x* ... beinhaltet das ÖV-Paket I
x** ... beinhaltet das ÖV-Paket I und II

Stadt Eberswalde Verkehrsentwicklungsplan 2030+



Straßennetzklassifizierung

- Prognose 2030+
- Anliegerstraße
 - Sammelstraße
 - Hauptsammelstraße
 - Hauptverkehrsstraße
 - Fernverkehrsstraße (OU)

0 300 600 900 1200 1500 m

PTV Transport Consult GmbH
Stand: 30.09.2020

ANLAGE 7 – HANDLUNGSKONZEPT VEP 2030+

Anlage 7.1 Maßnahmenpriorisierung

Anlage 7.2 Kostenschätzung

Steckbrief #	Maßnahme	Zeitliche Umsetzung	Wirkung im Rahmen der Zielerreichung	öffentliches Interesse	Einfluss auf LRP	Einfluss auf LAP	Gesamtpriorität
1	Fußgängerzone in der Friedrich-Ebert-Straße (Ost)	langfristig	I	hoch	1	1	I
2	Verbessern der Gehwegsituation	kurz- bis langfristig	II	hoch	1	1	I
3	Verbessern der Querungsbedingungen für Fußgänger	kurz- bis mittelfristig	II	mittel	-	-	II
4	Schulwegsicherung	kurzfristig	II	hoch	-	-	II
5	Fußgängerführung auf Privatparkplätzen	kurzfristig	III	mittel	-	-	III
6	Radverbindung Südroute	mittelfristig	I	hoch	1	1	I
7	Einrichten von weiteren neuen Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen	mittel- bis langfristig	II	hoch	1	1	I
8	Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen	kurz- bis langfristig	I	mittel	1	1	I
9	Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern	kurzfristig	III	hoch	1	1	II
10	Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr	mittel- bis langfristig	III	hoch	1	1	II
11	Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen	kurz- bis mittelfristig	III	mittel	-	-	III
12	Förderung von Lastenrädern	kurzfristig	III	mittel	1	1	II
13	Taktverdichtung im Stadtbus-Netz	kurzfristig	II	hoch	1	1	I
14	Erhöhung der Fahrplanstabilität im Stadtbus-Netz	kurz- bis mittelfristig	I	hoch	-	-	II
15	Optimierung der räumlichen Erschließung des Stadtbus-Netzes	mittelfristig	I	hoch	1	1	I
16	Herstellen der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen	mittelfristig	II	hoch	-	-	II
17	Elektrifizierung der Busflotte	mittelfristig	III	hoch	1	1	II
18	Oberflächensanierung der Straßen	langfristig	II	mittel	-	1	II
19	Umgestaltung der Eisenbahnstraße	langfristig	II	mittel	1	1	II
20	Umgestaltung der Heegermühler Straße (Abschnitt Familiengarten - Boldtstraße)	mittel- bis langfristig	II	hoch	-	1	II
21	Um- und Neubau von Straßen und Knotenpunkten gemäß Richtlinien und Empfehlungen	kurzfristig	III	mittel	-	-	III
22	Einhalten zulässiger Höchstgeschwindigkeiten	kurz- bis mittelfristig	II	mittel	1	1	II
23	Optimierung der Signalsteuerung	kurzfristig	II	hoch	1	1	I
24	Streckensperrung für den Lkw-Verkehr	kurz- bis mittelfristig	III	hoch	1	1	II
25	Lieferverkehrskonzept	mittelfristig	II	hoch	1	1	I
26	Angebotsoptimierung im ruhenden Kfz-Verkehr	mittelfristig	II	hoch	-	-	II
27	Angebotsenerweiterung im ruhenden Radverkehr	kurz- bis mittelfristig	III	hoch	1	1	II
28	Mobilitätspunkte	kurz- bis mittelfristig	II	hoch	1	-	II
29	Ladeinfrastruktur für E-Pkw	kurz- bis mittelfristig	II	hoch	1	1	I
30	Carsharing	kurz- bis mittelfristig	II	hoch	1	1	I
31	Bikesharing	mittelfristig	II	hoch	1	1	I
32	internetbasiertes Informationsangebot für Mobilität	mittelfristig	III	niedrig	-	-	III
33	Kampagnen und Informationsmaterialien	kurzfristig	III	mittel	-	-	III
34	Verkehrsschau	kurzfristig	III	niedrig	-	-	III
35	betriebliches Mobilitätsmanagement	kurzfristig	I	niedrig	1	1	II
36	Begrünung	-	-	-	-	-	-
37	Monitoring und Evaluation	-	-	-	-	-	-

Position	Betrag	Einheit	relevant für Maßnahme #
Abbruch Straße	30,00	EUR/m ²	18, 20
Neubau Fahrbahn	280,00	EUR/m ²	1, 18, 19, 20
Knotenpunkt Tiefbau	40.000,00	EUR/Kp	1, 6, 10, 19, 20
Signaltechnik	60.000,00	EUR/Kp	1, (2), (7), (9), 19, 20
Kabel-Tiefbau inkl. Beleuchtungskabel	200,00	EUR/m	1, 19, 20, 28
Ladestation Normallader für E-Pkw	5.200,00	EUR/St.	29
Verkehrinsel	max. 30.000,00	EUR/St.	3, 10, 22
Aufpflasterungen	280,00	EUR/m ²	10
Markierung längs	10,00	EUR/m	1, 6, 7, 8, 9, 19, 20, 26
Verkehrsschild mit Pfosten	500,00	EUR/St.	1, 6, 7, 8, 24
Verkehrsschild	200,00	EUR/St.	1, 6, 7, 8
Gehweg, Pflaster (einschli. Oberbau, Unterbau)	120,00	EUR/m ²	1, 2, 7
Radweg, asphaltiert (einschli. Oberbau, Unterbau, Markierung)	100,00	EUR/m ²	6, 7, 8
Markierung Radfahrerpiktogramme	400,00	EUR/St.	1, 6, 7, 8, 9
Markierung Richtungspfeile	250,00	EUR/St.	1, 6, 7, 8, 19, 20
Gelände frei machen	50,00	EUR/m ³	22
Anlehnhalter	400,00	EUR/St.	27
überdachter Anlehnhalter	800,00	EUR/Rad	27
Fahrradüberdachung mit Lademöglichkeit	1.500,00	EUR/St.	27
Fahrradparkhaus mit Lademöglichkeit	3.000,00	EUR/Rad	27
Signalsteuerung	10.000,00	EUR/Kp	1, 2, 14, 19, 20, 23
Parkraumkonzept	45.000,00 bis 60.000,00	EUR	26, 29
Gehwegkonzept	45.000,00 bis 60.000,00	EUR	2
Konzept für Mobilitätspunkte	45.000,00 bis 60.000,00	EUR	28, 29, 30
Lieferverkehrskonzept	45.000,00 bis 60.000,00	EUR	1, 25
Verkehrstechnische Untersuchung	1.500,00 bis 5.000,00	EUR/Kp	1, 10, 19, 20, 23
Vollkostensatz je Fahrplan- Kilometer (inkl. Fahrzeugabschreibungen)	3,00 bis 4,00	EUR/Fpl-km	13, 15,
barrierefreier Ausbau	max. 15.000,00	EUR/ Halteposition (Bussteig)	16
Abstimmungen, Informationsmaterialien, Programmieraufwand, Abschreibung für Obusse	k.A.	-	4, 5, 11, 12, 17, 21, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37

Bemerkung: Die Angabe der Kosten beruhen zum einen auf Angaben der Stadt Eberswalde. Wenn die Stadt keine Angaben geben konnte wurden Kostensätzen aus dem Raum Dresden mit Stand 2017/18 verwendet.