



Verkehrsentwicklungsplan

Teil B: Verkehrliches Leitbild

Auftraggeber: Stadtverwaltung Eberswalde

Auftragnehmer: Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger

Stadt•Verkehr•Umwelt **SVU**

Dresden / Berlin

Bearbeiter: Dr.-Ing. Ditmar Hunger

Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

und

PROZIV (ÖPNV-Teil)

Regional- und Verkehrsplaner

Berlin

Bearbeiter: Dr. oec. Ralf Günzel

Dipl.-Ing. Alexander Mönch

Stand:

Beschluss vom 27.06.2008,

einschließlich redaktioneller Änderungen mit Stand 01.09.2008

Inhaltsverzeichnis

1	VERKEHRSPOLITISCHE ZIELSTELLUNG	3
1.1	Potentiale und strukturelle Voraussetzungen	3
1.2	Allgemeine Zielstellungen	4
1.3	Zielstellungen der einzelnen Verkehrsarten	5
2	VERKEHRLICHES LEITBILD	7
2.1	Prinzipien des Verkehrs	7
2.2	Verkehrliche Grundsätze der Stadtentwicklung	8
2.3	Leitbilder der Verkehrsarten	8
2.3.1	Fußgänger und Radverkehr	8
2.3.2	Öffentlicher Personennahverkehr	9
2.3.3	Fließender Kfz-Verkehr	10
2.3.4	Ruhender Kfz-Verkehr	11
2.3.5	Luft-, Binnenschiffahrts- und Eisenbahngüterverkehr	11

1 Verkehrspolitische Zielstellung

1.1 Potentiale und strukturelle Voraussetzungen

Die Stadt Eberswalde ist gekennzeichnet durch eine hohe Lagegunst infolge der Erschließung durch die Verkehrsträger: Wasser, Straße, Schiene, Luft. Die Schnittpunkte wichtiger regionaler und überregionaler Straßenverbindungen liegen im Stadtgebiet Eberswaldes. Zudem verfügt die Stadt mit ihrem Bahnhof bzw. Busbahnhof über den wichtigsten ÖPNV-Knotenpunkt im Nord-Osten Brandenburgs.

Aus der Stadtentwicklung entlang des Finowkanals hat sich für den Siedlungsraum Eberswalde / Finow / Finowfurt eine bandartige Siedlungsstruktur ergeben. Industrie und Gewerbe finden sich vorrangig in der Mitte und im Norden, während Wohnlagen überwiegend im Osten und Westen gelegen sind. Dadurch entstehen lange Ost-West- aber kurze Nord-Süd-Wege.

Weiterhin ist die Stadtstruktur durch bipolare Zentren (Kerne, der ehemaligen Ortschaften Finow und Eberswalde) geprägt. Dem Eberswalder Stadtzentrum kommt dabei im seit 1970 existierenden Städteverbund eine stärkere Bedeutung zu. Ein weiteres Merkmal bildet die starke Verknüpfung der angrenzenden Ortschaften Lichterfelde, Britz und insbesondere Finowfurt mit der Stadt Eberswalde.

Eberswalde ist in der Landesplanung als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums kategorisiert. Zugleich ist Eberswalde als Regionales Entwicklungszentrum (REZ) im Städtekranz um Berlin eingeordnet und ist im Rahmen neuer Planungsansätze als „Regionaler Wachstumskern“ ausgewiesen. Daraus ergeben sich für die Stadtentwicklung und damit auch für den zukünftigen Ausbau der Verkehrssysteme wichtige Randbedingungen bzw. Aspekte.

Maßgebend für die weitere Stadtentwicklung ist aber auch die erfolgte und für die Zukunft prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in und um Eberswalde. Entsprechend der Landesprognosen wird sich der Einwohnerrückgang in den nächsten Jahren fortsetzen, so dass eine verstärkte Konzentration auf die Kernbereiche erforderlich sein wird.

Das Image der Stadt wird maßgeblich durch unmittelbare Nähe zu den beiden brandenburgischen Großschutzgebieten Biosphärenreservat Schorfheide - Chorin und Naturpark Barnim geprägt. Die Einbindung in diese abwechslungsreiche Wald- und Seenlandschaft hat den Begriff der Waldstadt Eberswalde geprägt. Hieraus ergeben sich insbesondere Attraktivitäten für Familien und ältere Menschen, aus Berlin, Eberswalde und der näheren Umgebung. Gefahren bestehen vor allem in der Zersiedlung noch intakter Naturräume. Besonders stark durch Verkehr belastet werden die Einwohner entlang der Breiten Straße sowie der Eisenbahnstraße.

1.2 Allgemeine Zielstellungen

Verkehrliche Maßnahmen in Eberswalde beruhen auf dem Grundsatz der Integration und Effizienz. Das bedeutet:

- Verkehr muss den städtischen Funktionen dienen, insbesondere Arbeit, Ver- und Entsorgung, Bildung, Wirtschaft, Freizeit und Wohnen
- Verkehr muss die Mobilität für alle Bürger entsprechend ihrer Möglichkeiten und Bedürfnisse sichern und mit höchstmöglicher Verträglichkeit abgewickelt werden
- Verkehrsanlagen müssen langfristig den Aspekten der Wirtschaftlichkeit und Effizienz genügen
- Unnötige negative Wirkungen von Verkehr auf die Gesundheit der Bevölkerung, insbesondere durch Lärm, Staub und Schadstoffe, sind zu vermeiden

Das Hauptziel der Verkehrsentwicklungsplanung ist es, die vorhandenen Stadt-, Wohn-, Umwelt- und Verkehrsqualitäten zu sichern und zu erhöhen, sowie für eine verträgliche Gestaltung des Verkehrs zu sorgen.

Allgemeine Prämissen der Verkehrspolitischen Zielstellung sind daher:

- Wohn-, Aufenthalts- und Umfeldqualität erhöhen
- Verkehrssicherheit erhöhen und Konflikte reduzieren
- Verkehr umweltverträglich abwickeln
- Förderung des Umweltverbundes (Bus, Bahn, Fahrrad-, Fußgängerverkehr)
- Modal Split zukunftsorientiert verändern (motorisierter Individualverkehr (MIV) zu Gunsten Umweltverbund)
- gute regionale Erreichbarkeit sichern (Kfz, ÖPNV, Fahrrad)
- verkehrliche Stärkung des Wachstumskernes Eberswalde
- kurze Wege und Verbindungen sichern (Stadt der kurzen Wege)
- demographische Entwicklung (Alterung) berücksichtigen
- Verkehrsnetzentwicklung auf geringe Unterhaltungskosten orientieren
- Straßenraum stadtverträglich und ortstypisch gestalten
- konsequente Umsetzung des STVV-Beschlusses „Barrierefreie Stadt Eberswalde“ vom 18.09.2003
- Oberflächenqualität der Verkehrsflächen verbessern
- Beschilderungsaufwand reduzieren, Orientierung und Begreifbarkeit verbessern

1.3 Zielstellungen zu den einzelnen Verkehrsarten

Bezugnehmend auf die lokalen Besonderheiten Eberswaldes definieren sich für die einzelnen Verkehrsarten folgende verkehrspolitische Aufgaben, denen die Verkehrsplanung Rechnung zu tragen hat:

Zielstellungen Kfz-Verkehr (MIV)

- Verkehrssicherheit erhöhen
- Verkehrsarbeit reduzieren
- Lärm- und Schadstoffemissionen reduzieren
- Verkehrsentlastung in Innenstadt und Ortsteilzentren
- Verstetigung des Kfz-Verkehrs
- Anbindung der Industrie- und Handelsstandorte sichern
- Schwerverkehrsvorrangnetz schaffen
- Schwerverkehr aus empfindlichen Gebieten verlagern
- Verkehre auf leistungsfähigen und unempfindlichen Strecken bündeln
- unwirtschaftliche Abschnitte rückbauen
- Parkplatzangebot & -nachfrage regulieren
- Angebot öffentlicher Behindertenparkplätze sichern
- Wohngebietscharakter von Anliegerstraßen gestalterisch verdeutlichen
- qualitativ hochwertige Fahrbahnoberflächen schaffen

Zielstellungen Öffentlicher Personennahverkehr

- ÖPNV zur Daseinsvorsorge und Mobilitätssicherung stärken
- Fahrgastzahlen erhöhen
- Wirtschaftlichkeit verbessern
- Bedeutung Eberswaldes als Schnittstelle zum Umland ausbauen
- ÖPNV-Erschließung im gesamten Stadtgebiet ausbauen
- Substitutionspotential des ÖPNV zur Entlastung beim MIV erhöhen
- Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Zugang weiter stärken (Park & Ride, Bike & Ride)
- Bedeutung als SPNV-Knotenpunkt sichern und stärken
- O-Bus als umweltfreundlichen & stadtverträglichen Nahverkehr sichern
- ÖPNV als Standortfaktor für Wohnen, Gewerbe und Kultur betrachten

Zielstellungen Fußgängerkehr

- als stadtverträgliche, gesunde und umweltfreundlichste Verkehrsart stärken
- Barrierefreiheit und Behindertentauglichkeit sichern (jährlicher Haushaltstitel)
- direkte, attraktive und kurze Wegeverbindungen schaffen
- Netzlücken beseitigen
- Querungsmöglichkeiten sichern, Barrierewirkungen beseitigen
- Verkehrssicherheit gewährleisten
- Aufenthalts- und Umfeldqualität stärken
- flächendeckende Verkehrsberuhigung umsetzen (Stadtzentrum, Wohngebiete)
- Straßenräume attraktiv gestalten und begrünen
- einheitliche Wegweisung schaffen und Stadtmöblierung berücksichtigen

Zielstellungen Radverkehr

- Radverkehr mittels Angebotsplanung fördern
- umfassende Förderung aller Fahrzwecke (Alltag, Freizeit etc.)
- zusammenhängendes Radverkehrssystem schaffen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere an Knotenpunkten
- separate Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen durchgehend schaffen
- qualitativ hochwertige Radabstellanlagen schaffen
- Konfliktpunkte zwischen Rad- und Fußgängerkehr beseitigen
- Radabstellmöglichkeiten kleinteilig verdichten
- wichtige Haupttrouten beschildern
- Befestigung bzw. Verbesserung vorhandener Wege
- radtouristische Angebote weiter ausbauen und pflegen
- jährlichen Haushaltstitel zur Radverkehrsförderung einstellen

Zielstellungen Luft-, Binnenschiffahrts- und Eisenbahngüterverkehr

- Ausbau Verkehrslandeplatz Finow zum Regionalflughafen
- Erschließung des Verkehrslandeplatzes verbessern
- Stärkung des Binnenschiffahrtsstandortes
- Gewährleistung Zufahrtsmöglichkeiten zum Hafen
- touristische Weiterentwicklung des Finowkanals
- Reaktivierung des Schienengüterverkehrsknotenpunktes anstreben

Das Hauptziel der Verkehrsentwicklungsplanung ist es, die vorhandenen Stadt-, Wohn-, Umwelt und Verkehrsqualitäten zu sichern und zu erhöhen, sowie für eine verträgliche Gestaltung des Verkehrs zu sorgen.

2 Verkehrliches Leitbild

2.1 Prinzipien des Verkehrs

Verkehr ist der Ausdruck von Mobilität. Die dabei entstehenden Wirkungen auf Mensch und Umwelt, der gesamtstädtische Nutzen und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer sind zu beachten.

Zweckbindung:

Verkehr ist kein Selbstzweck, sondern dienendes und unterstützendes Element aller städtischen Funktionen. Die Mobilität für alle Einwohnerschichten, Besucher und Gewerbe muss gewährleistet werden.

Verträglichkeit:

Die störenden Auswirkungen des Verkehrs müssen durch Maßnahmen der Vermeidung, Bündelung und Verlagerung minimiert werden, damit die wesentlichen städtischen Qualitätsmerkmale für Wohnen, Kommunikation, Versorgung und Aufenthalt gestärkt bzw. erhalten werden können. Eine Abwägung dieser Qualitätsmerkmale gegenüber den Notwendigkeiten für Wirtschafts-, Ausbildungs- und Tourismusverkehr ist geboten.

Gleichberechtigung:

Die jeweiligen Stärken der einzelnen Verkehrsträger (Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz) sollen für die Gesamtentwicklung der Stadt nutzbar sein. Zu berücksichtigen sind stets die Verträglichkeiten im sozialen, wirtschaftlichen sowie ökologischen Bereich.

Wirtschaftlichkeit:

Im Vordergrund sollte bei allen Verkehrsmaßnahmen die gesamtstädtische Nutzen-Kosten-Relation stehen. Auswirkungen sind für alle Stadtbereiche und Verkehrsträger zu untersuchen. Besonders zu betrachten sind die Folgekosten und externen Effekte für die Allgemeinheit (Flächenverbrauch, Zerschneidung, Gebäude-, Gesundheitsschäden usw.).

Sicherheit:

Der Schutz und die Unterstützung nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer ist wesentliche Voraussetzung für ein funktionierendes Gemeinwesen. Zur Förderung von Fuß- und Radverkehr sind sichere, attraktive und direkte Verbindungen notwendig. Den Be-

langen von Personen mit verschiedenen Mobilitätseinschränkungen ist umfassend Rechnung zu tragen.

2.2 Verkehrliche Grundsätze der Stadtentwicklung

Aus den Aufgaben, Zielen und Prinzipien ergeben sich Anforderungen an die Stadtplanung. Diese sollte vorausschauend und vermeidend agieren und sich dabei auf das erforderliche und notwendige Maß verkehrlicher Entwicklungen beschränken, um ein effizientes und zeitgemäßes Verkehrsnetz vorhalten zu können. Dazu gehören:

- Vermeidung von weiterer Zersiedelung
- Stärkung des Stadtzentrums (Nachverdichten)
- Verdichten und Ordnen innerhalb der infrastrukturell bereits erschlossenen Siedlungsbereiche, insbesondere des Wohnens
- Förderung aller Entwicklungen, die das Straßennetz von Kfz-Verkehren entlasten
- Gewerbe an vorhandenen Erschließungstrassen anordnen (Straße und ÖPNV)
- Stärken der Stadtteilzentren als kompakte Versorgungszentren mit hoher Aufenthaltsqualität
- verkehrserzeugende Standortentwicklung vermeiden
- Minimieren des Straßenneubaubedarfs zum Erhalt der finanziellen Handlungsfähigkeit der Stadt Eberswalde

Ausgehend von den verkehrlichen Grundsätzen der Stadtentwicklung ergeben sich verkehrsträgerspezifische Grundaussagen, die zur Realisierung der Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung Voraussetzung sind.

Zur Gewährleistung einer ausgewogenen städtebaulich-räumlichen Entwicklung der Stadt Eberswalde und der umliegenden Gemeinden sind entsprechende Planungen abzustimmen bzw. gemeinsam zu erarbeiten, um insbesondere Pendlerverkehre reduzieren und vermeiden zu können.

2.3 Leitbilder der Verkehrsarten

2.3.1 Fußgänger und Radverkehr

Das Zu-Fuß-Gehen und das Rad fahren sind die stadtverträglichsten und emissionslose Formen der Fortbewegung. Daher ist eine Erhöhung der Anteile dieser Verkehrsarten am Gesamtverkehrsaufkommen anzustreben. Fußgänger und Radfahrer sind im Verkehrsalltag verstärkt zu schützen. Die Belange von Personen mit verschiedenen Mobilitätseinschränkungen sind dabei umfassend zu berücksichtigen. Zur Erhöhung der positiven Effekte des Fuß- und Radverkehrs ist eine konsequente Förderung erforderlich.

Maßnahmen dafür sind:

1. Verkehrsberuhigung im Stadtzentrum
2. Stadtentwicklung im Sinne „kurzer Wege“
3. Verbesserung der Qualität und Sicherheit vorhandener Radverkehrsanlagen
4. Ausbau neuer Radwegverbindungen
5. Schaffung eines zusammenhängenden und klassifizierten Radwegnetzes mit Haupt- und Nebenrouten sowie Alltags- und Freizeitrouten
6. kontinuierliche Verdichtung nutzerfreundlicher, städtischer Radabstellmöglichkeiten
7. Schaffung zusätzlicher, sicherer Quermöglichkeiten
8. Sofortprogramm zur Gewährleistung von Bordabsenkungen und Barrierefreiheit einschließlich Blindenleiteinrichtungen
9. kontinuierliche Sanierung von Mischverkehrsflächen

2.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Den Großteil der Verkehrsströme im innerstädtischen ÖPNV wird durch die beiden O-Bus-Linien bewältigt. Weiterhin existiert ein umfassendes Angebot an Regionalbus und -bahnlinien zur Anbindung des Umlandes sowie zur Scherung der Verknüpfungen in Richtung Berlin. Um auch zukünftig einen hohen Nutzungsgrad des ÖPNV bzw. eine verstärkte Nutzung gewährleisten zu können, ist die Sicherung bzw. Optimierung des bestehenden Angebotes von höchster Bedeutung. Neben den Aufgaben im Schülerverkehr sind die Versorgungsaufgaben durch die Konzentration des Einzelhandels und die Daseinsvorsorge für ältere und Personen mit verschiedenen Mobilitätseinschränkungen entscheidend.

Maßnahmen dafür sind:

1. Stärkung des ÖPNV zur Daseinsvorsorge und Mobilitätssicherung durch Angebotsoptimierung, dadurch Veränderung des Modal Split zu Gunsten des ÖPNV
2. Lärm- und schadstoffarmes ÖPNV-Angebot in den Hauptachsen (Heegermühler Straße, Eisenbahnstraße, Eberswalder Straße, Breite Straße) als saubere Alternative zum MIV
3. differenzierter und angepasster Bedienungs- und Erschließungsstandard
 - a) häufigere Anbindung der Außenbereiche (aber weiter nachfrageorientiert, einschließlich enger Verflechtung mit Finowfurt, Lichterfelde, Britz)
 - b) Anpassung der Verkehrszeiten an veränderte tageszeitliche Rhythmen in Schule, Beruf usw. (Hauptverkehrszeit 6:00 - 8:30 & 12:00 - 16:30)
4. Standorte an ÖPNV-Achsen weiterentwickeln (z. B. Brandenburgisches Viertel)

5. bessere Verbindung zwischen Bahnhof und Westend
6. Lösungsfindung für optimale Anbindung der städtischen Randbereiche (z. B. Tierpark, Landesklinik, TGE-Ostpark, Randgebiete Ostend, Landesbehördenzentrum,, Waldcampus)
7. Verbesserung der Barrierefreiheit durch Einsatz geeigneter Fahrzeuge einschließlich Anpassung der Informationssysteme an die Voraussetzungen blinder, sehbehinderter, hörbehinderter und geistig behinderter Menschen durch kombinierte optische und akustische Anzeigen sowie taktile Informationen.

2.3.3 Fließender Kfz-Verkehr

Ein gut funktionierendes Straßennetz ist Voraussetzung für die Erschließung des städtischen und öffentlichen Raumes und die Abwicklung der erforderlichen Verkehrsströme im Berufs-, Wirtschafts-, Einkaufs- und Freizeitverkehr. Somit entscheidet das Straßennetz wesentlich über die Qualitäten der Stadt Eberswalde als Wohnstandort, aber auch als Wirtschaftsstandort einschließlich des Tourismus.

Der Straßenzug Eberswalder Straße / Heegermühler Straße / Eisenbahnstraße / Breite Straße bleibt auch zukünftig das Rückgrat des innerstädtischen Straßennetzes im Binnenverkehr. Er ist unter Beachtung der städtebaulichen Randbedingungen sowie unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten gestalterisch weiterzuentwickeln.

Die geplante Ortsumgehung B 167n ist integraler Bestandteil des zukünftigen Verkehrsnetzes in Eberswalde.

Weitere Planungsmaßnahmen müssen vor allem auf eine weitergehende Verkehrsentlastung der Zentrums- und Ortskernbereiche zielen, die einen maßgeblichen Anteil an der Identität der Stadt Eberswalde haben. Wo dieses nicht möglich ist, sind die Verkehrsabläufe so zu optimieren, dass schädliche Auswirkungen auf das Umfeld minimiert werden.

Maßnahmen dafür sind:

1. Verkehrssystem stadtgerecht gestalten
2. betriebskostenorientierte Weiterentwicklung des Straßennetzes durch Netzergänzungen, Trassenfreihaltungen und Straßenrückbaumaßnahmen
3. Verstetigung des Verkehrs (mittels LSA-Koordinierung B 167 und B 2, Schaffung von Kreisverkehrsplätzen, Straßenraumgestaltung und -begrünung)
4. Gewährleistung Abgrenzung & Niedriggeschwindigkeitsniveau Nebennetz durch Gehwegüberfahrten, Aufpflasterungen, Begrünung usw.
5. Ergänzung flächendeckende Verkehrsberuhigung in ausgewählten Stadtbereichen
6. kontinuierliche Verbesserung Oberflächenqualität

2.3.4 Ruhender Kfz-Verkehr

Ausgehend von der Analyse der Stellplatzsituation in der Gesamtstadt sowie den insgesamt vor Ort gesammelten Erkenntnissen sind für den ruhenden Verkehr folgende Zielstellungen maßnahmenspezifisch zu untersetzen.

Maßnahmen dafür sind:

1. Einrichtung eines Parkleitsystems
2. Sicherung Anwohnerparkbedarf
3. Gewährleistung von Parkmöglichkeiten einschließlich der Schaffung einer ausreichenden Anzahl von öffentlichen Behindertenparkplätzen und deren barrierefreie Einbindung in das Straßen- und Fußgängerwegenetz
4. Parkraumbewirtschaftungskonzept für das Stadtzentrum
5. Ordnung des ruhenden Verkehrs durch bauliche Absetzung (z. B. Boldtstraße, R.-Breitscheid-Straße,...)

2.3.5 Luft-, Binnenschifffahrts- und Eisenbahngüterverkehr

Alle drei Verkehrsträger bilden eine wichtige Voraussetzung für einen attraktiven Wirtschaftsstandort und somit für die Funktion Eberswaldes als Wachstumskern im Land Brandenburg. Die Voraussetzungen und Randbedingungen sollten somit weiter gestärkt werden.

Maßnahmen dafür sind:

1. Ausbau Verkehrslandeplatz zum Regionalflughafen
2. Anbindung Hafen, insbesondere von A 11
3. Touristische Weiterentwicklung am Finowkanal (geschlossene Wegeverbindungen, Anlegestellen, Wegweisung usw.) unter Gewährleistung der Barrierefreiheit.