

Oskar Dietterle
Fritz-Reuter-Straße 9
16227 Eberswalde
oskar.dietterle@hnee.de

Eberswalde, 28. April 2016

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D – 10115 Berlin
Stichwort "BVWP 2030"

Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans bis 2030

Im Entwurf ist für das Land Brandenburg unter der Int.-Nr. 72 das Projekt B167 / B112-G40-BB-T8-BB mit vordringlichem Bedarf genannt. Im Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 sind dazu unter dem Kapitel **9.2 Grunddaten** folgende Angaben gemacht worden:

Künftige mittlere Verkehrsbelastung

im Bezugsfall 2030	9.000 Kfz/24h
im Planfall 2030	8.000 Kfz/24h

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A) 10,0

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf.

Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit

Verbesserung der Verbindung zwischen dem Oberzentrum Frankfurt (Oder) und den Mittelzentren Seelow, Bad Freienwalde und Eberswalde, verbesserte Anbindung des Mittelzentrums Eberswalde mit seinen Gewerbeflächen und dem Binnenhafen an die Autobahn A 11, Entlastung der Ortsdurchfahrt vom gewerblichen Schwerverkehr insbesondere im Hinblick auf Warentransporte von und zum Binnenhafen, leistungsfähige Verkehrsverbindung zur Zeit nicht gegeben (angebauter Querschnitt mit einer abschnittswisen Breite < 6,50 m), **Verkürzung der Reisezeit durch die geplante Ortsumgehung um 20 Minuten** (*Hervorhebung O.D.*), Ergebnis Schwachstellenanalyse für die Bundesstraßen im Land Brandenburg: die bestehende B 167 wurde hinsichtlich der Leistungsfähigkeit, Verbindungsqualität und Ortsverträglichkeit im Bereich Eberswalde als Schwachstelle identifiziert.

Zu dieser Einschätzung möchte ich wie folgt Stellung nehmen:

Nach Untersuchungen zur Verkehrssituation in und um Eberswalde durch das Planungsbüro Kommunaldata im Auftrage der Stadt Eberswalde aus dem Jahre 1995 und einer weiteren Befragung

im Rahmen der Untersuchungen zur Luftreinhalteplanung aus dem Jahre 2006, nachzulesen in [1]¹ ergibt sich:

„1995 wurde an den beiden Bahnquerungen in Eberswalde (die Bahnbrücke im Zuge der B 167 und ein beschränkter Bahnübergang 1,6 Bahn-km südwestlich davon) eine Verkehrsbefragung durchgeführt. Fasst man Eberswalde und das westlich der Stadt unmittelbar vor der Autobahn gelegene Finowfurt wegen der sehr engen Verkehrsbeziehungen zwischen ihnen als einen gemeinsamen Verkehrsraum zusammen, waren von dem Verkehr, der die Bahn querte,

- o 64 % Binnenverkehr,
- o 33 % Quell-/Zielverkehr und
- o 3,4 % Durchgangsverkehr.

Rechnet man die Zählwerte des Durchgangsverkehrs auf 24 Stunden hoch, kommt man auf rund 1.500 Kfz am Tage für alle Relationen (d.h. nicht nur für den Verkehr in Ost-West-, sondern auch in Nord-Süd-Richtung). Das ist der Verkehr einer Wohnstraße.

Eine Verkehrsbefragung im vergangenen Jahr, also 2006, kam für den Durchgangsverkehr auf der B 167 zwischen östlicher und westlicher Stadtgrenze von Eberswalde auf 975 Kfz am Tag. Darin enthalten sind die Fahrzeuge, die nur bis Finowfurt wollten. Und das sind sehr viele. **Das heißt: der Durchgangsverkehr, für den das Land eine dreispurige Schnellstraße mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h und teilniveaufreien Anschlussstellen plant, beträgt erheblich weniger als 975 Fahrzeuge am Tag.“**

(Hervorhebung O.D.)[2]²

Die im Kapitel 9.2 genannte Verkürzung der Reisezeit ergibt sich zwischen der Anschlussstelle der B167n bei Hohenfinow und der Anschlussstelle der B167n an der BAB 11 (20,8 km) bei durchschnittlich 80 km/h im Vergleich mit der Strecke entlang der B167 durch Eberswalde bis zur Anschlussstelle Finowfurt an der BAB 11 (18 km), wenn letztere mit durchschnittlich 30 km/h befahren wird. Selbst wenn man diese Durchschnittsgeschwindigkeiten als realistisch ansieht, kann man sie nicht der Berechnung der durchschnittlichen Zeiteinsparung zugrunde legen, denn diese Relation wird, wie Verkehrszählungen ergeben haben, nur von einem sehr geringen Anteil der durch Eberswalde fahrenden Fahrzeuge genutzt. Viel häufiger ist es, dass Eberswalder zur Autobahn möchten.

Gegenwärtig beträgt die Fahrzeit zwischen dem Rathaus Eberswalde und dem Anschluss an der B167n **mindestens 6 Minuten**. Dies habe ich selbst festgestellt. Dem gegenüber steht eine Fahrzeit von **20 Minuten** zwischen dem Eberswalder Rathaus und der Autobahnanschlussstelle Finowfurt entlang der Friedrich-Ebert-Straße (Tempo 30), Eisenbahnstraße, Heegermühler Straße und Eberswalder Straße in Finow.

Für die Strecke von 11 km entlang der B167n zwischen ihrem Anschluss an der L200 und der neuen Autobahnauffahrt (drei LSA!) ergibt sich eine Fahrzeit von 6,6 Minuten bei durchgängig 100 km/h. Rechnet man dagegen mit einer realistischen Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h, dann verlängert sich diese Reisezeit auf 8,25 Minuten. Es ergibt sich also für die Relation Stadtmitte-Autobahn eine Zeitersparnis von 20 Minuten – 6 Minuten – 8,25 Minuten = **5,75 Minuten** im

¹ Quelle [1]: Hunger, D; Schönefeld, T.; Günzel, R.; Mönch, A.: Verkehrsentwicklungsplan Teil A: Bestandsanalyse –Textteil-, beschlossen von der Stadtverordnetenversammlung Eberswalde, 27.6.2008

² Quelle [2]: Dr. Rainer Schneewolf, KommunalData, Berlin: Planerische Handlungsmöglichkeiten in Klein- und Mittelstädten, nachzulesen in: Bündnis 90/Die Grünen Bundestagsfraktion: Umstieg, Umbau, umso besser; 2. Verkehrskonferenz Ost; Dokumentation des Fachkongresses vom 07.07.2007, S. 58f

Vergleich zum Bestandsfall. Für alle anderen Nutzer der B167n auf dem Weg zur Autobahn oder zurück ist die Zeiteinsparung aufgrund des kürzeren Anteils der B167n am gesamten Weg zur Autobahn noch geringer. Mehr noch! Für die Bewohner der Clara-Zetkin-Siedlung und von Finowfurt ergibt sich sogar eine Verlängerung der Fahrstrecke zur Autobahn um bis zu 6 km!

Bei Nutzung der Bergerstraße und der Angermünder Straße anstatt der B167 ergibt sich eine weitere Verkürzung der Reisezeit zwischen Rathaus und Autobahn (weniger LSA). Für die Relation Stadtmitte-Westend dürfte sich gar keine Einsparung ergeben, da der direkte Weg kürzer wird (2,7 km), während der Weg über die B167n eine Länge von 7,7 km aufweist. Es ergibt sich auf dieser Relation weder eine Weg- noch Zeiteinsparung. Sie wird nicht genutzt werden.

Ähnlich sieht es auf der Relation Stadtmitte-Finow aus. Hier beträgt die auf der schnellen B167n zurückzulegende Strecke nur 5 km, was im Vergleich mit dem mindestens 6 Minuten dauernden Umweg über die L200 – B167n keine Zeitersparnis bietet.

Die einzigen Fahrzeuge, die möglicherweise eine Zeiteinsparung von 20 Minuten erzielen, sind diejenigen, die aus Hohenfinow bis zur Autobahn fahren und das ist ein Bruchteil der Gesamtbelegung.

Ausgehend von dieser Feststellung, dass die Zeiteinsparung durch die B167n nicht 20 Minuten, sondern bestenfalls 5,75 Minuten betragen wird, muss auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis neu berechnet werden. Da die Berechnungen in den Kapiteln 9.6 und 9.7 nur sehr schwer nachzuvollziehen sind, muss davon ausgegangen werden, dass sich der Nutzen aus der Verkürzung der Reisezeit proportional verringert. Weiterhin ergibt sich die Verkürzung der Reisezeit von 5,75 Minuten nicht für alle 8.000 Fahrzeuge, sondern im Höchstfall für die Hälfte der PKW, also 44% aller Fahrzeuge. Da sich die Situation für den LKW-Verkehr schwer einschätzen lässt, werde ich die hierfür kalkulierten 12% unverändert übernehmen:

	Barwert 20 Minuten, 8.000 Fahrzeuge	12% LKW- Verkehr, Nutzen unverändert	Barwert 5,75 Minuten, 44% der Fahrzeuge	Barwert gesamt
Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr	243,931 Mio €	29,272 Mio €	30,857 Mio €	60,129 Mio €
Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr	388,186 Mio €	46,582 Mio €	49,106 Mio €	95,688 Mio €
Summe	632,117 Mio €			155,817 Mio €
weiterer Nutzen	38,364 Mio €			38,364 Mio €
Gesamtnutzen lt. 9.7	670,481 Mio €			194,181 Mio €
Kosten	67,000 Mio €			
NKV = Gesamtnutzen/Kosten				2,90

Selbst bei dieser konservativen Rechnung ohne Berücksichtigung, dass allein durch bessere Synchronisierung der LSA und durch Nutzung der Bergerstraße und der Angermünder Straße weitere Zeiteinsparungen auf der jetzigen Strecke möglich wären, stellt sich heraus, dass das NKV völlig übertrieben hoch dargestellt worden ist und eher deutlich unter 2,9 liegen wird.

Bei Überprüfung der Zahlenwerte im Kapitel 9.6 fällt auf, dass sämtliche Zahlen mindestens um den Faktor 2 zu groß angegeben wurden: Rechnet man beispielsweise bei 8.000 Fahrzeugen/Tag, davon 88% PKW, mit 20 Minuten Zeiteinsparung und 365 Tagen im Jahr, dann ergibt sich eine Gesamtzeiteinsparung von höchstens 0,856 Mio PKW-h/a anstatt von 2,19 Mio PKW-h/a.

Die prognostizierte Zeiteinsparung ist um den Faktor 2,5 zu hoch ermittelt und damit auch der daraus erzielte Nutzen! Bei den übrigen Zeiteinsparungen ergeben sich ebenfalls Fehler zwischen Faktor 2 und 2,5.

Führt man die obige Berechnung des NKV nun erneut mit den nur auf die Hälfte reduzierten Nutzenswerten durch, dann bietet sich folgendes Ergebnis:

	20 Minuten, 8.000 Fahrzeuge	12% LKW- Verkehr, Nutzen halbiert	5,75 Minuten, 44% der Fahrzeuge, dito	gesamt
Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr	243,931 Mio €	14,636 Mio €	15,429 Mio €	30,064 Mio €
Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr	388,186 Mio €	23,291 Mio €	24,553 Mio €	47,844 Mio €
Summe	632,117 Mio €			77,908 Mio €
weiterer Nutzen	38,364 Mio €			38,364 Mio €
Gesamtnutzen lt. 9.7	670,481 Mio €			116,272 Mio €
Kosten	67,000 Mio €			
NKV = Gesamtnutzen/Kosten				1,74

Unerwähnt darf auch nicht bleiben, dass durch die geplante Schließung der Autobahnabfahrt Finowfurt für alle Bürger aus der Clara-Zetkin-Siedlung, aus Finow und Finowfurt deutliche Verlängerungen der Fahrtstrecken um bis zu 6 km zustande kommen. Würden diese in die Berechnung des Nutzens einbezogen, dürfte das NKV noch weiter sinken. Die durch die B167n versprochenen Entlastungen für Finow und Finowfurt werden sich ebenfalls als Illusion herausstellen, da sowohl Kunden- als auch der Lieferverkehr für das Finowfurter Fachmarktzentrum zwangsläufig eine der Ortschaften durchfahren muss.

Darüber hinaus muss die B167n auch verglichen werden mit den Vorschlägen, die bereits vor Jahrzehnten für Eberswalde entwickelt wurden, wie etwa den „Eberswalder Schwung“, die aber bis heute nicht realisiert werden konnten, weil dem die in Aussicht genommene Realisierung der B167n im Wege stand. Die im „Eberswalder Schwung“ vorgestellte Planung leistet eine echte Entlastung für Zehntausende Eberswalder und Finowfurter Bürger bei gleichzeitig besserer Anbindung der Gewerbegebiete an das überregionale Verkehrsnetz und das zu dramatisch geringeren Kosten.

Alles in allem ist festzustellen, die im Kapitel 9 gelieferte Begründung für die Notwendigkeit der Nordvariante der B167n basiert auf eklatant falschen Berechnungen und darf deshalb auf keinen Fall in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden.

Oskar Dietterle