

„Mobil in Eberswalde“ Mobilitätsplan 2030+

Rahmenplan



Dokumentinformationen

Titel	Mobil in Eberswalde – Mobilitätsplan 2030+
Auftraggeber	Stadt Eberswalde Breite Straße 41 – 44 16225 Eberswalde
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH Cunnersdorfer Str. 25 01189 Dresden
in Kooperation mit	Lohmeyer GmbH Niederlassung Dresden Mohrenstraße 14 01445 Radebeul EBP Deutschland GmbH Am Hamburger Bahnhof 4 10557 Berlin
Herausgabe	20.10.2020
Dokument	Mobilitätsplan 2030+ Lesefassung
Hinweis zur Lesbarkeit:	Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Inhalt

1	Motivation – Mobilitätsplan 2030+ _____	5
2	Bausteine Mobilitätsplan 2030+ _____	7
2.1	Verkehrsentwicklungsplan _____	8
2.2	Lärmaktionsplanung _____	9
2.3	Luftreinhalteplanung _____	11
2.4	Mobilitätsmanagement _____	12
3	Maßnahmen Mobilitätsplan 2030+ _____	13
4	Handlungskonzept Mobilitätsplan 2030+ _____	16
	Anlage _____	19

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Maßnahmenliste _____	14
Tabelle 2:	Übersicht zu möglichen betrieblichen Mobilitätsmanagement- Maßnahmen _____	15
Tabelle 3:	Umsetzungspakete Verkehrsentwicklungsplan 2030+ _____	16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Integrierten Planung – Abhängigkeit der einzelnen Bausteine _____	6
Abbildung 2:	Leitbild Mobilitätsplan 2030+ _____	8

1 Motivation – Mobilitätsplan 2030+

Seit 2008 ist der Verkehrsentwicklungs-, Luftreinhalte- sowie der Lärmaktionsplan als integriertes Planwerk gültig. Diese Bestandteile bilden die Basis der aktuellen Verkehrsentwicklungsplanung in Eberswalde. Eine Vielzahl von Maßnahmen wurden zielführend umgesetzt. In der Zwischenzeit haben sich die Rahmenbedingungen aufgrund wichtiger Entscheidungen bzw. Entwicklungen geändert. Das bezieht sich auf Entscheidungen der Stadt Eberswalde selbst sowie auf übergeordnete Planungsebenen. Beispielhaft werden genannt:

- Entscheidungen der Stadt Eberswalde zur Verkehrsentwicklung oder zu Maßnahmen, welche die Verkehrsentwicklung beeinflussen (Stichworte: Ortsumgehung (OU) B167n, Stärkung umweltfreundlicher Mobilitätsformen)
- die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans, der Eberswalde als „Stadt in der 2. Reihe“ eine besondere Aufgabe im Hinblick auf die Entlastungsfunktion für die Metropole Berlin und den berlinnahen Raum zuweist
- demographische Entwicklungen (Zunahme der älteren Bevölkerung, aber auch Zuzug von jungen Menschen und Familien) und räumliche Verteilung innerhalb der Stadt Eberswalde sowie in Bezug auf das Umland
- Entwicklung der Verkehrsnachfrage, konkret die Anzahl an Wegen und die Wahl des Verkehrsmittels (Modal Split) sowie in Bezug auf Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

Aufbauend auf den neuen Anforderungen ergibt sich die Notwendigkeit der Neuaufstellung des „Mobilitätsplanes 2030+“. Angestrebtes Ziel ist die Verbesserung der Lebensqualität durch die Steigerung der Effizienz der Verkehrssysteme bei gleichzeitiger Verringerung der aus dem Verkehrsgeschehen resultierenden Belastungen. Das ist eine wesentliche Leitlinie, welche die Stadt mit ihrem integrierten Stadtentwicklungskonzept „Strategie Eberswalde 2030“ formuliert hat. Neben dem integrierten Stadtentwicklungskonzept ist es notwendig, weitere städtische, regionale, überregionale und nationale Planungsgrundlagen und Konzepte zu berücksichtigen.

Der „Mobilitätsplan 2030+“ umfasst die Bausteine Verkehrsentwicklungsplanung, Lärmaktionsplanung, Luftreinhalteplanung sowie das Mobilitätsmanagement. Die einzelnen Planungen sind fachlich und inhaltlich aufeinander abgestimmt. Dadurch ist eine integrierte Gesamtplanung gewährleistet.

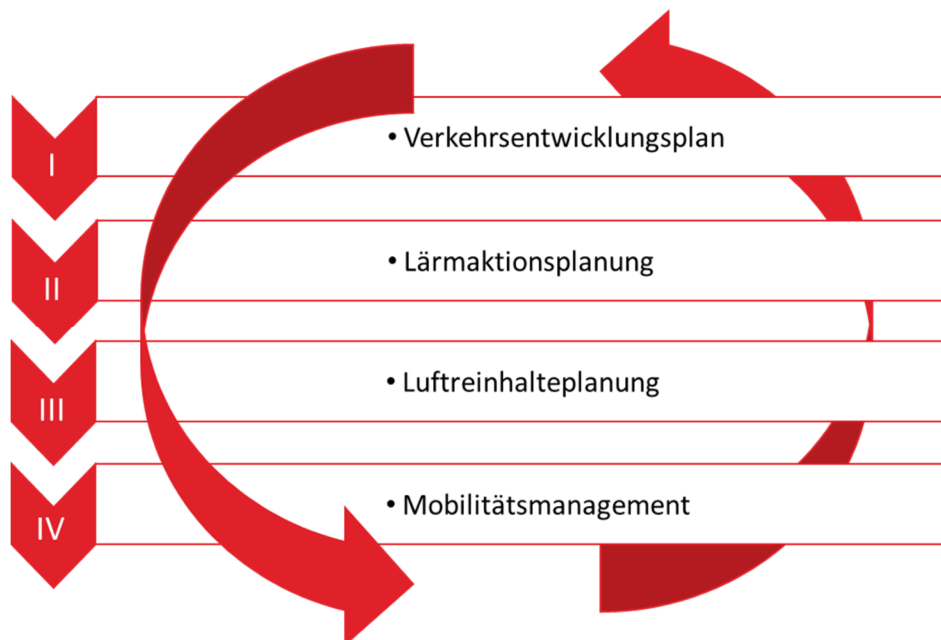


Abbildung 1: Integrierten Planung – Abhängigkeit der einzelnen Bausteine

Der folgende Bericht beschreibt die Inhalte des Mobilitätsplanes 2030+ für die Stadt Eberswalde. Er fasst die Ergebnisse der vier Bausteine zusammen. Danach werden die Maßnahmen der einzelnen Bausteine zusammengeführt und ein ganzheitliches Handlungskonzept aufgestellt.

Die detaillierten Dokumentationen der einzelnen Bausteine Verkehrsentwicklungsplan, Lärmaktionsplanung, Luftreinhalteplanung und Mobilitätsmanagement wurden jeweils in separaten Berichten vorgenommen.

2 Bausteine Mobilitätsplan 2030+

Der Mobilitätsplan 2030+ für die Stadt Eberswalde agiert auf zwei zeitlichen Betrachtungsebenen: dem Ist-Zustand und der Prognose. Der Ist-Zustand bildet den heutigen Zustand ab. Er beschreibt die verkehrlichen Verhältnisse, so wie sie aktuell in Eberswalde vorzufinden sind.

Der Planungshorizont wird für das Jahr 2030 – sowie die folgenden Jahre – festgelegt. Auf das Jahr 2030 beziehen sich die aktuellen Planungen des Landes. Somit ist eine Kongruenz der Planungsebenen sichergestellt.

Für den Planungshorizont werden zwei generelle Betrachtungsweisen der Verkehrsprognose unterschieden:

Prognose-Nullfall Der Prognose-Nullfall beschreibt das künftige Verkehrsgeschehen in Abhängigkeit der zu erwartenden Entwicklung der Raumstruktur sowie der indisponiblen Maßnahmen. Damit beschreibt der Prognose-Nullfall den Zustand, der sich verkehrlich in der Stadt Eberswalde einstellen wird, wenn keine weiteren städtischen Maßnahmen zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele angegangen werden.

Prognose-Planfall Der Prognose-Planfall baut auf dem Prognose-Nullfall auf und berücksichtigt zusätzliche Maßnahmen. Für den Mobilitätsplan werden zwei Planfälle untersucht.

Damit kann im Vergleich zwischen Ist-Zustand und Prognose sowie zwischen Prognose-Nullfall und den Planfällen die verkehrliche Wirksamkeit von Maßnahmen bewertet werden. In den folgenden Ausführungen sowie in den zum Mobilitätsplan gehörenden Einzelplanungen wird einheitlich mit diesen Begriffen umgegangen.

Der zeitliche Horizont 2030+ bezieht sich auf das Jahr 2030 und auf die folgenden Jahre. Vor diesem Hintergrund definiert der Mobilitätsplan langfristige Zielstellungen, die entsprechend der heutigen politischen Entscheidungen auch über das Jahr 2030 hinaus gelten sollen. Es wird eine langfristig-strategische Sichtweise definiert, die mit den Maßnahmen und dem Handlungskonzept unterstützt werden.

In Abstimmung mit allen Beteiligten wurden die hier festgelegten Maßnahmen geplant und bewertet. Sie sollen in den kommenden Jahren schrittweise umgesetzt werden. Deren Wirksamkeit ist regelmäßig zu evaluieren. Es ist anhand der Evaluation festzustellen, ob mit der Umsetzung der Maßnahmen die avisierten Zielstellungen erreicht wurden. Falls erforderlich, sind entsprechende Anpassungen zu diskutieren. Das hat immer vor dem Hintergrund der jeweiligen Rahmenbedingungen zu erfolgen; auch die Rahmenbedingungen können sich im zeitlichen Verlauf ändern.

Der Mobilitätsplan ist demnach einerseits ein Rahmenplan und Leitlinie für künftige politische Entscheidungen. Auf der anderen Seite stellt er eine wesentliche Grundlage für anstehende Planungen dar. Er versteht sich als konkretisierte Planungsgrundlage für die Stadt Eberswalde im Gesamtzusammenhang aller Planungsgrundlagen, die wiederum vom Mobilitätsplan beachtet werden.

2.1 Verkehrsentwicklungsplan

Unsere Gesellschaft wird zunehmend mobiler. Wir reisen mehr als je zuvor und verbringen immer mehr Zeit im Verkehr. Auch Waren werden heute auf den Punkt geplant und geliefert. Daher ist es wichtig, die künftige Verkehrsentwicklung mit einer Vision zu planen, die auf folgende Fragen eingeht:

- Wohin soll die Reise gehen?
- Was ist dazu notwendig?
- Wie soll es realisiert werden?

Ausgangspunkte in der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Eberswalde sind die vorhandene Verkehrssituation, die bestehenden Konzepte auf Bundes-, Landes-, regionaler und städtischer Ebene sowie die an die Stadtverwaltung herangetragenen und auf den Workshops diskutierten Anliegen und Hinweise der Bürger.

Das Leitbild für den neuen Mobilitätsplan 2030+ heißt:

GEMEINSAM – ZUKUNFTSORIENTIERT – MOBIL

Das soll nachhaltig und ressourcensparend unter Nutzung zukunftsorientierter Technologien erfolgen.

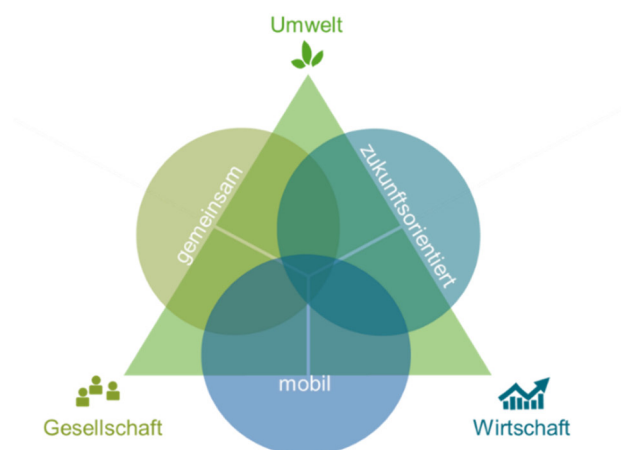


Abbildung 2: Leitbild Mobilitätsplan 2030+

Aus dem Leitbild werden folgende Ziele abgeleitet.

- ▀ Partizipation und Chancengleichheit
- ▀ Sicherung der Erreichbarkeit
- ▀ Erhöhung der Verkehrssicherheit
- ▀ Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen
- ▀ sparsamer und nachhaltiger Ressourceneinsatz
- ▀ Sicherung des Wirtschaftsstandortes
- ▀ Optimierung der Liefer- und Wirtschaftsverkehre

Zur Umsetzung der Ziele wurden Maßnahmen formuliert. Die Maßnahmen basieren auf einer Stärken-Schwächen-Analyse des bestehenden Verkehrsangebotes in Eberswalde. Sie setzen sich zusammen aus

- ▀ bereits feststehenden (indisponible) Maßnahmen, deren Realisierung zum Beispiel aus Beschlüssen der Stadt Eberswalde oder übergeordneten Planungen gesichert ist, sowie
- ▀ Maßnahmen, die sich aus den Arbeiten am Verkehrsentwicklungsplan ergeben, und
- ▀ verkehrlich relevanten Maßnahmen, die aus den parallel zum Verkehrsentwicklungsplan erstellten Lärmaktionsplan und Luftreinhalteplan der Stadt Eberswalde abgeleitet wurden.

Die Maßnahmen wurden unter Berücksichtigung einer Verkehrsprognose 2030+ geprüft und bewertet. Im Handlungskonzept wird auf die Maßnahmenpriorisierung und die Umsetzungspakete eingegangen.

2.2 Lärmaktionsplanung

Basis und Hintergründe

Für die Lärmaktionsplanung in Eberswalde sind die Richtlinie 2002/49/EG, das Bundesimmissionsschutzgesetz sowie die 34. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes die Grundlagen der Berechnung. Folgende Hintergründe sind relevant:

- ▀ Es ist festgelegt, dass alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (dies entspricht rund 8.000 Kraftfahrzeugen pro Tag) lärmkartiert werden.
- ▀ Das Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU) ist für die Lärmkartierung zuständig und legt fest, welche Kommunen Lärmaktionspläne aufstellen müssen. Eberswalde ist dazu seit 2007 verpflichtet.

- Gegenstand ist der Straßenverkehrslärm. Unter Straßenverkehrslärm werden alle Lärmemissionen auf öffentlichen Straßen verstanden: Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen, kommunale Straßen und öffentliche Parkplätze.
- Beeinflusst wird der Straßenverkehrslärm durch die Verkehrsstärke, die Lärmemissionen am Fahrzeug (Antriebsgeräusch und Abrollgeräusch der Reifen), die Fahrbahnoberfläche und das Verhalten des Kraftfahrers.
- Für die Lärmaktionsplanung sind keine „Grenz- oder Schwellenwerte“ definiert, bei deren Überschreitung die Kommune zur Durchführung von Maßnahmen verpflichtet ist.
- Die Lärmpegel werden auf Basis der Verkehrsstärken, dem Anteil des Schwerverkehrs und der Bebauungsstruktur berechnet.
- Werden die sogenannten „Mittelungspegel“ überschritten (hierfür sind Werte festgelegt), sollen die Kommunen Maßnahmen zur Lärminderung ermitteln und priorisieren.
- Aus der Überschreitung der Mittelungspegel leitet sich kein Rechtsanspruch auf die Durchführung von Maßnahmen zur Lärminderung ab. Die Maßnahmen sind als Empfehlung für das Handeln der zuständigen Behörden zu verstehen.

Für die Lärmaktionsplanung wurden Maßnahmen mit unterschiedlicher Priorität abgeleitet. Das sind:

- Maßnahmen an der Quelle
- Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg
- passiver Schallschutz

Ausgehend von der Bewertung der Maßnahmen für den Prognose-Nullfall sowie der beiden Planfälle werden Handlungsempfehlungen gegeben. Außerdem zeigt die Lärmaktionsplanung „ruhige Gebiete“ auf, die durch raumplanerische Maßnahmen gesichert werden können.

Die detaillierten Berechnungsergebnisse einschließlich der kartografischen Darstellungen der Betroffenheiten sowie der Isophonenkarten können dem Dokument „Lärmaktionsplanung Eberswalde im Rahmen des »Mobilitätsplans 2030+«“ entnommen werden.

2.3 Luftreinhalteplanung

Die durchgeführten Luftschadstoffberechnungen zeigen Bereiche an Hauptverkehrsstraßen mit derzeit erhöhtem Schadstoffniveau auf. Als kritische Abschnitte sind im Ist-Zustand insbesondere:

- ▶ die Breite Straße im Norden zwischen Robert-Koch-Straße und Max-Planck-Straße und im Süden zwischen Brautstraße und S.-Goldschmidt-Straße sowie zwischen Erich-Mühsam-Straße und Paul-Radack-Straße
- ▶ die Eisenbahnstraße östlich des Bahnhofsrings sowie
- ▶ in Finow die Eberswalder Straße westlich des „Kleinen Sterns“

zu nennen.

Der Baustein Luftreinhaltung des Mobilitätsplanes Eberswalde 2030+ beinhaltet, aufbauend auf der Analyse der bestehenden Immissionssituation, auch Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung von Luftschadstoffemissionen. Ziel ist es, eine dauerhafte Unterschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte für Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2.5}) und Stickstoffdioxid (NO₂) im gesamten Stadtgebiet sicherzustellen. Der rechtliche Rahmen für die Luftreinhalteplanung wird durch die Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa sowie die 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV) vorgegeben.

Im Berichtsteil zur Luftreinhalteplanung wird auf Grundlage der aktuellen Gegebenheiten und gesetzlichen Rahmenbedingungen die zu erwartende Entwicklung der Luftqualität in Eberswalde aufgezeigt. Die hier betrachteten Maßnahmenbündel zielen dabei auf mittel bis langfristig (Planungshorizont 2027 bis 2030+) umsetzbare Bausteine ab. Grundsätzlich wurden neben lokalen Maßnahmen in den verkehrlichen und lärmtechnischen Problem- und Konfliktbereichen auch gesamtstädtische Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens berücksichtigt. Das folgt dem Ziel einer integrierten und ganzheitlichen Verkehrs-, Stadtentwicklungs- und Umweltstrategie. Insgesamt sind damit gleichzeitig positive Effekte für die Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität in Eberswalde sowie auch für weitere eng mit hohen Verkehrsaufkommen verknüpfte städtische Probleme (Verkehrssicherheit, Trennwirkungen, etc.) verbunden.

Der Luftreinhalteplan steht daher in engem Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklungs- und Stadtentwicklungsplanung. Weiterhin besteht eine enge Verknüpfung zum Lärmaktionsplan sowie zum Klimaschutzkonzept. In den genannten Planungen werden ähnliche Zielstellungen wie bei der Luftreinhalteplanung verfolgt, so dass sich auch maßnahmenspezifisch große Schnittmengen ergeben. Das zielt insbesondere auf einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl ab.

Mit Umsetzung der konzipierten Maßnahmen und unter Berücksichtigung der „natürlichen“ Modernisierung der Fahrzeugflotte ist eine deutliche Unterschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid im gesamten Stadtgebiet zu erwarten. Das gilt für die Planungshorizonte 2027 bis 2030.

2.4 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage mit dem Ziel, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Hierbei gilt es, das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer sowie deren Einstellungen zur Mobilität so zu verändern, dass Verkehr vermieden oder – soweit nicht vermeidbar – vom (privaten) Pkw auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert wird. Ein ausgewogenes Mobilitätsmanagement konzentriert sich nicht ausschließlich auf Bahn und Bus, sondern bezieht grundsätzlich alle Verkehrsmittel ein, auch den Pkw. Zum Einsatz kommen vor allem „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation und Koordination. Sie können durch verschiedene Mobilitätsdienstleistungen und Serviceangebote gezielt ergänzt werden. Über die angestrebte Verlagerung von Verkehr lassen sich Nutzen und Effizienz von „harten“ Infrastrukturmaßnahmen, zum Beispiel im öffentlichen Verkehr oder Radverkehr, sowie von neuen Mobilitätsangeboten erhöhen. Partner des Mobilitätsmanagements sind neben der Stadt, den Verkehrsunternehmen und Mobilitätsanbietern örtliche Akteure, wie zum Beispiel Arbeitgeber oder touristische Anbieter. Sie übernehmen Verantwortung für den von ihnen verursachten Verkehr. Zielgruppen sind die Eberswalder Bürgerinnen und Bürger, Berufspendler sowie Gäste und Besucher der Stadt.

Ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement zeichnet sich durch miteinander verzahnte Maßnahmen in den vier zentralen Handlungsfeldern aus:

- Handlungsfeld A: Rahmenbedingungen positiv beeinflussen
- Handlungsfeld B: Kommunikation, Information und Beratung
- Handlungsfeld C: Organisation, Koordination und Vernetzung
- Handlungsfeld D: Förderung von innovativen Mobilitäts- und Serviceangeboten

Innerhalb der Handlungsfelder setzen die Maßnahmen sowohl auf der strategischen Ebene (Schaffung günstiger Rahmenbedingungen, Vernetzung, Finanzierungssicherung) als auch auf der operativen Ebene (konkrete, angebotsorientierte Maßnahmen) an.

3 Maßnahmen Mobilitätsplan 2030+

Die aus der Analyse und Bewertung abgeleiteten Maßnahmen der Einzelpläne gliedern sich in das gesamte Maßnahmenspektrum aus Verkehrsentwicklungsplan, Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplan und Mobilitätsmanagement ein. Das Maßnahmenspektrum wurde im Rahmen öffentlicher Veranstaltungen diskutiert und priorisiert. Es sind weiterhin die zuständigen Behörden und Baulastträger eingebunden worden.

Die folgende Tabelle fasst die Maßnahmen zusammen. Die Maßnahmen 1 bis 37 stehen im Zusammenhang mit dem Verkehrsentwicklungsplan. Die Maßnahmen 38 bis 48 ergeben sich aus der Lärmaktionsplanung. Die inhaltliche Ergänzung der Maßnahmen aus Verkehrsentwicklungs- und Lärmaktionsplanung wirkt sich positiv auf die Luftreinhaltung aus.

Maßnahme-Nr.	Titel
1	Fußgängerzone in der Friedrich-Ebert-Straße (Ost)
2	Verbessern der Gehwegsituation
3	Verbessern der Querungsbedingungen für Fußgänger
4	Schulwegsicherung
5	Fußgängerführung auf Privatparkplätzen
6	Radverbindung Südroute
7	Einrichten von weiteren neuen Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen
8	Attraktivierung bestehender Radverkehrsverbindungen
9	Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr verbessern
10	Umbau von Knotenpunkten für den Radverkehr
11	Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien und Empfehlungen
12	Förderung von Lastenrädern
13	Taktverdichtung im Stadtbus-Netz
14	Erhöhung der Fahrplanstabilität im Stadtbus-Netz
15	Optimierung der räumlichen Erschließung des Stadtbus-Netzes
16	Herstellen der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen
17	Elektrifizierung der Busflotte
18	Oberflächensanierung der Straßen
19	Umgestaltung der Eisenbahnstraße
20	Umgestaltung der Heegermühler Straße (Abschnitt Familiengarten - Boldtstraße)

Maßnahmen Mobilitätsplan 2030+

Maßnahme-Nr.	Titel
21	Um- und Neubau von Straßen und Knotenpunkten gemäß Richtlinien und Empfehlungen
22	Einhalten zulässiger Höchstgeschwindigkeiten
23	Optimierung der Signalsteuerung
24	Streckensperrung für den Lkw-Verkehr
25	Lieferverkehrskonzept
26	Angebotsoptimierung im ruhenden Kfz-Verkehr
27	Angebotserweiterung im ruhenden Radverkehr
28	Mobilitätspunkte
29	Ladeinfrastruktur für E-Pkw
30	Carsharing
31	Bikesharing
32	internetbasiertes Informationsangebot für Mobilität
33	Kampagnen und Informationsmaterialien
34	Verkehrsschau
35	betriebliches Mobilitätsmanagement
36	Begrünung
37	Monitoring und Evaluation
38	Verringerung der Pkw-Verkehrsmengen durch modale Verlagerung
39	Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen durch räumliche Verlagerung
40	Verringerung Schwerverkehrsanteil (nächtliches Lkw-Durchfahrverbot)
41	Instandhaltung von Fahrbahnbelägen
42	Einbau lärmarrer Fahrbahnbeläge
43	Verstetigung des Verkehrsflusses
44	Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h
45	Schallschutzwände
46	Schallschutzwälle
47	bauliche Schallschutzriegel mit wenig empfindlichen Nutzungen
48	Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern

Tabelle 1: Maßnahmenliste

Aufbauend auf der Maßnahme 35 „betriebliches Mobilitätsmanagement“ werden im Baustein „Mobilitätsmanagement“ tieferegehende Maßnahmen vorgeschlagen. Diese Maßnahmen sind in erster Linie durch Arbeitgeber durchzuführen und von der Stadt Eberswalde zu unterstützen.

Handlungsfeld A: Rahmenbedingungen positiv beeinflussen
<p><u>Ansatz A-1: Ganzheitliche Betrachtung von Mobilität im Unternehmen verankern</u></p> <ul style="list-style-type: none"> A-1-1: Unternehmenseigene Mobilitätsziele (Mobilitätsstrategie) A-1-2: Überprüfen von unternehmenseigenen Entscheidungen, Prozessen und Abläufen im Sinne nachhaltiger Mobilität und Sensibilisierung von Entscheidungsträgern A-1-3: Nutzung von digitalen Lösungen zur Vermeidung von Arbeitswegen, Dienstfahrten und -reisen A-1-4: Einführung bzw. Anpassung von Regelungen für Dienstfahrten und Dienstreisen <p><u>Ansatz A-2: Koordinations- und Prüffunktion etablieren</u></p> <ul style="list-style-type: none"> A-2-1: Betriebliche/r Mobilitätsmanager/in
Handlungsfeld B: Kommunikation, Information und Beratung
<p><u>Ansatz B-1: Mitarbeiterinformation und Beteiligung / Interne Öffentlichkeitsarbeit</u></p> <ul style="list-style-type: none"> B-1-1: Bereitstellung von Informationen zum ÖPNV-Angebot B-1-2: Bereitstellung von Mobilitätsinformationen im Intranet / Mobilitätsportal B-1-3: Mobilitätsinformationspaket für neue Mitarbeiter B-1-4: Aufzeigen der Fahrradpotenziale zur Erhöhung der Fahrradnutzung B-1-5: Thementag zur Mobilität <p><u>Ansatz B-2: Motivation der Mitarbeiter / Aktionen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> B-2-1: Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ B-2-2: Mitarbeiter-Wettbewerb „Geringste CO₂-Emissionen auf Arbeits- und Dienstwegen“ <p><u>Ansatz B-3: Kunden- und Besucherinformation zur Erreichbarkeit</u></p> <ul style="list-style-type: none"> B-3-1: Verkehrsmittelgenaue Anreiseinformationen für Kunden- und Besucher <p><u>Ansatz B-4: Vorbildfunktion wahrnehmen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> B-4-1: Unternehmensführung als Vorbild für umweltfreundliche Mobilität
Handlungsfeld C: Förderung von Koordination und Vernetzung
<p><u>Ansatz C-1: Vernetzung auf Arbeitswegen / Pendlernetzwerk</u></p> <ul style="list-style-type: none"> C-1-1: Vernetzungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften in Unternehmen C-1-2: Vernetzungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften an Gewerbestandorten <p><u>Ansatz C-2: Vernetzung auf Dienstfahrten und Dienstreisen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> C-2-1: Mobilitätsportal mit vernetzter Reisebuchung <p><u>Ansatz C-3: Anreize zur Vernetzung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> C-3-1: Bevorzugung von Fahrgemeinschaftsstellplätzen C-3-2: Finanzielle/materielle Förderung von Fahrgemeinschaften <p><u>Ansatz C-4: Förderung von Synergien mit anderen Bereichen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> C-4-1: Eco- und Safety-Fahrtraining für Mitarbeiter C-4-2: Koordination von BMM & BGM
Handlungsfeld D: Förderung nachhaltiger und innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote
<p><u>Ansatz D-1: Alternativen zum eigenen Pkw schaffen – ÖPNV-Nutzung attraktiver machen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> D-1-1: Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Betriebsstandorts D-1-2: Sponsoring eines Fahrgastunterstands für die Bushaltestelle am Betriebsstandort D-1-3: Finanzielle Förderung der ÖPNV-Nutzung – VBB-Firmenticket für Mitarbeiter <p><u>Ansatz D-2: Alternativen zum eigenen Pkw schaffen – Fahrradnutzung attraktiver machen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> D-2-1: Bereitstellung von witterungsgeschützten und gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten D-2-2: Duschen, Umkleieräume und Trockenschränke für Radfahrer D-2-3: E-Ladestation für Pedelecs/E-Bikes D-2-4: Dienstrad-Leasing <p><u>Ansatz D-3: Alternativen zum eigenen Pkw – umweltverträglichere PKW-Nutzung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> D-3-1: Umstellung von Dienstwagen auf E-Fahrzeuge <p><u>Ansatz D-4: Parkraummanagement für PKW-Nutzer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> D-4-1: Bewirtschaftung von Mitarbeiterparkplätzen <p><u>Ansatz D-5: Dienstreisemanagement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> D-5-1: Bahncard für Mitarbeiter D-5-2: Dienst-Pedelec für innerörtliche Dienstfahrten C-5-3: Fahrzeugpool mit geteilten Fahrzeugen D-5-4: Mobilitätsguthaben für Mitarbeiter

Tabelle 2: Übersicht zu möglichen betrieblichen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

4 Handlungskonzept Mobilitätsplan 2030+

In den einzelnen Bausteinen sind Handlungsempfehlungen beschrieben. Im Rahmen der jeweiligen Planung wurden die Maßnahmen bewertet und priorisiert. Darüber hinaus besitzen insbesondere die Maßnahmen aus der Verkehrsentwicklungsplanung (Nr. 1 bis 37) einen konkreten Umsetzungshorizont.

Die Lärmaktionsplanung priorisiert Maßnahmengruppen:

- Priorität 1: Maßnahmen an der Quelle (Nr. 38 bis 44)
- Priorität 2: Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg (Nr. 45 bis 47)
- Priorität 3: passiver Schallschutz (Nr. 48)

Die Maßnahmen an der Quelle stehen im engen Zusammenhang mit den Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan. Dies zeigt sich darin, dass zum einen alle Maßnahmen, die die Nutzung des Umweltverbundes fördern und Kfz-Verkehre räumlich verlagern die Maßnahmen der Lärmaktionsplanung konkretisieren. In Hinblick auf Straßensanierung und -umgestaltung untermauern Maßnahmen der Lärmaktionsplanung Vorschläge der Verkehrsentwicklungsplanung. Daher sollte die Maßnahmengruppe genauso prioritär behandelt werden wie die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan; die zeitliche Umsetzung orientiert sich an der dort vorgenommenen Einordnung.

Es resultiert die folgende Umsetzungsempfehlung:

- 1. Maßnahmen 1 bis 44 – Maßnahmen mit 1. Umsetzungsempfehlung
- 2. Maßnahmen 45 bis 47 – Maßnahmen mit 2. Umsetzungsempfehlung
- 3. Maßnahme 48 – Maßnahmen mit 3. Umsetzungsempfehlung

Die Maßnahmen 1 bis 37 wurden zudem anhand einer tiefergehenden Maßnahmenpriorisierung und des jeweiligen Umsetzungshorizontes in Umsetzungspakete eingeteilt (vgl. Tabelle 3). Es finden sich Maßnahmen, die einen Umsetzungshorizont von beispielsweise kurz- bis mittelfristig haben, sowohl in der Spalte „kurzfristig“ als auch „mittelfristig“ wieder. Bei den betreffenden Maßnahmen wird davon ausgegangen, dass ein Teil der Maßnahme schon kurzfristig umgesetzt sein wird und die Komplettierung mittelfristig erfolgt.

Gesamtpriorität im VEP	langfristig	mittelfristig	kurzfristig
I	1, 2, 7, 8	2, 6, 7, 8, 15, 25, 29, 30, 31	2, 8, 13, 23, 25, 29, 30
II	10, 18, 19, 20	3, 10, 14, 16, 17, 20, 22, 26, 27, 28	3, 4, 9, 12, 14, 22, 24, 27, 28, 35
III	11, 32, 36, 37		5, 11, 21, 33, 34, 36

Tabelle 3: Umsetzungspakete Verkehrsentwicklungsplan 2030+

Als erstes bietet es sich an, die Maßnahmen umzusetzen, die der Gesamtpriorität I mit kurzfristigem Umsetzungshorizont zu geordnet sind. Damit werden am schnellsten die größten Wirkungen erzielt. Weiterhin sind die Maßnahmen mit einer Gesamtpriorität III und mit einem kurzfristigen Umsetzungshorizont als sogenannte „Quickwins“ zu bezeichnen. Für diese Maßnahmen fallen überwiegend Kosten für Abstimmungsaufwand und Zuarbeiten an, aber keine Investitionskosten. Bei diesen Maßnahmen bilden Kosten kaum eine Barriere für deren Umsetzung. Weiterhin sind diese Maßnahmen innerhalb von drei Jahren realisierbar. Demnach können mit den Quickwins kleine Erfolge mit überschaubarem Aufwand erzielt werden.

Für die weitere Maßnahmenumsetzung muss entschieden werden, worauf mehr Wert gelegt wird, zum Beispiel Gesamtpriorität I oder schnelle Erfolge (kurzfristig umzusetzen). Grundsätzlich sollten die Planungen für mittelfristige und langfristige Maßnahmen frühzeitig beginnen, weil diese Maßnahmen einen gewissen Planungsvorlauf haben.

Außerdem sollte beachtet werden, dass gerade Schallschutzwände und -wälle insbesondere mit der Luftreinhalteplanung abzustimmen sind.

Weitere Handlungsempfehlungen

Parallel zur Umsetzung des Mobilitätsplans wird empfohlen, sogenannte „ruhige Gebiete“ auszuweisen. Einheitliche Kriterien zur Festlegung solcher Gebiete bestehen nicht. Das sind Entscheidungen der jeweiligen Kommune. Die betreffenden Gebiete sollen langfristig vor einer Zunahme von Lärm geschützt werden und sollen in dieser Form in den kommunalen Planungen (Flächennutzungsplan, Bebauungspläne) verankert werden.

Im Rahmen eines Kommunalen Mobilitätsmanagements tritt die Stadt Eberswalde als handelnder Akteur auf. Die hier vorgeschlagenen Ansätze liegen in ihrem Verantwortungsbereich. Sie greifen die in der Bürgerbefragung erkennbar gewordene Bereitschaft der Bevölkerung auf, verstärkt das Fahrrad oder Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (Elektromobilität) nutzen zu wollen und unter bestimmten Voraussetzungen auf neue Mobilitätsformen wie Car-, Bike- und Ridesharing umzusteigen.

Beim betrieblichen Mobilitätsmanagement liegt die Initiative bei Arbeitgebern oder Arbeitnehmern, ggf. in Kooperation mit weiteren Partnern wie der Stadt Eberswalde oder Mobilitätsanbietern. Die Aktivitäten können sich auf die Pendlerwege der Mitarbeitenden, Änderungen der Arbeitsbedingungen bzw. Arbeitsorganisation, die Organisation und Abwicklung von Dienstfahrten, Dienstreisen und Besucherverkehr sowie auf die Wirtschaftsverkehre im Unternehmen (Warentransporte, Boten und Lieferdienste usw.) beziehen. Viele der konkret vorgeschlagene

nen Maßnahmen greifen die Ergebnisse einer Mitarbeiter- und Managementbefragung in Eberswalder Betrieben und der öffentlichen Verwaltung auf. Sie beziehen sich insbesondere auf mehr und bessere Informationen zu Alternativen der Pkw-Nutzung, Angebote für Pendlernetzwerke, Angebotsverbesserungen beim öffentlichen Personennahverkehr (auch Tarif) sowie die Förderung der Fahrradnutzung für Pendler- und innerörtliche Dienstwege. Als großem Arbeitgeber kommt der Stadt Eberswalde beim betrieblichen Mobilitätsmanagement eine besondere Funktion als Vorbild und Initiator von „Leuchtturmprojekten“ zu.

Mit den aufgezeigten Maßnahmen sind die Ziele, die der Mobilitätsplan 2030+ definiert, erreichbar. Damit wird dem Leitbild entsprochen. Die modellhaften Berechnungen unterlegen diese Aussage. Die Beschreibungen dazu finden sich in den Textfassungen der einzelnen Bausteine.

Die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätsplans ist kontinuierlich zu prüfen. Dazu steht mit dem Evaluationstool das passende Werkzeug zur Verfügung. Die Prüfung bezieht sich auf der einen Seite auf die Umsetzung und Wirkung der Maßnahmen. Auf der anderen Seite sind auch die Rahmenbedingungen, vor deren Hintergrund die Maßnahmen konzipiert wurden und gelten sollen, zu hinterfragen. Falls erforderlich, sind die vorliegenden Unterlagen fortzuschreiben. Das erfolgt vor dem Hintergrund der Zielstellungen und des Leitbildes des Mobilitätsplans 2030+.

Anlage

Anlage

- Anlage 1 Stellungnahmen aus der Offenlegung des Entwurfs des Mobilitätsplans (Synopsis)
- Anlage 2 Beschlussfassung