

## Verkehrsarten in Eberswalde

Mit „Verkehrsarten“ ist die Einteilung des Verkehrs in einem abgegrenzten Gebiet (z.B. dem Innenbereich einer Stadt) in folgende Kategorien gemeint:

- **Binnenverkehr:** Verkehr, der das Gebiet nicht verlässt (z.B. Einkaufsfahrten der Einwohner),
- **Quellverkehr:** Verkehr, der im Gebiet seinen Ursprung hat und es verlässt (z.B. Berufspendler, die im Gebiet wohnen und nach außerhalb zur Arbeit fahren),
- **Zielverkehr:** Verkehr, der von außerhalb kommt und im Gebiet endet (z.B. Berufspendler, die außerhalb wohnen und im Gebiet arbeiten),
- **Durchgangsverkehr:** Verkehr, der außerhalb des Gebiets beginnt und endet und es nur durchfährt, ohne anzuhalten.

Das Kriterium „ohne anzuhalten“ für den Durchgangsverkehr ist im Sinne des Begriffs „Anlieger“ der StVO zu verstehen: Wer anhält, um etwas zu erledigen (und nicht nur, weil eine Ampel rot ist), ist Anlieger und damit kein Durchgangsverkehr. Ebenso verlassen auch Fahrzeuge des Zielverkehrs in der Regel das Gebiet irgendwann wieder. Da aber dazwischen die Erledigung eines Anliegens liegt, zählen diese Fahrzeuge nicht zum Durchgangsverkehr.

Die einzige uns bekannte Untersuchung zu den Verkehrsarten in Eberswalde ist folgendes Gutachten aus dem Jahr 1996:

Eberswalder Schwung, Abschnitt Osttangente – Lichterfelder Weg. Sondergutachten Verkehr im Auftrag des Stadtplanungsamts Eberswalde. KommunalData Gesellschaft für angewandte Stadt- und Strukturforchung GbR, Berlin. März 1996

In diesem Gutachten wurde eine Befragung ausgewertet, die am 22.11.1995 von 7-11 und 14-18 Uhr an zwei Stellen in Eberswalde stattfand:

- Bahnhofsbrücke (B167)
- Bahnübergang Zoo (Wildparkstraße)

Befragt wurden an beiden Stellen insgesamt 2450 Verkehrsteilnehmer in Kraftfahrzeugen, das waren 22,6 % des motorisierten Gesamtverkehrs, der gleichzeitig gezählt wurde. Dabei hatte der Verkehr auf der Bahnhofsbrücke einen Anteil von 93,4 % und am Bahnübergang Zoo einen Anteil von 7,6 % am gesamten motorisierten Verkehr. Die Ergebnisse können also als repräsentativ für die Bahnhofsbrücke betrachtet werden, der Bahnübergang Zoo spielt für die Ost-West-Verbindung kaum eine Rolle.

Gefragt wurde nach Start und Ziel der Fahrt. Die Ergebnisse wurden in Verkehrszellen eingeordnet.

Zur Ermittlung der Verkehrsarten ist es sinnvoll, Eberswalde und Finowfurt als eine Einheit zu betrachten, insbesondere, wenn es um die Entlastungswirkung der geplanten B167 neu geht. Im Gutachten wurde dies auch so dargestellt (rechte Tabelle auf der folgenden Seite).

### Daten

Die folgende Tabelle aus dem Originalgutachten gibt die Ergebnisse der Befragung wieder. Darunter sind die Ergebnisse als Diagramm dargestellt.

Tabelle 5.2:

**Binnen-, Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr (Fahrzeuge, incl. Fahrräder) a. für Eberswalde, b. für Eberswalde + Finowfurt**

Eberswalde

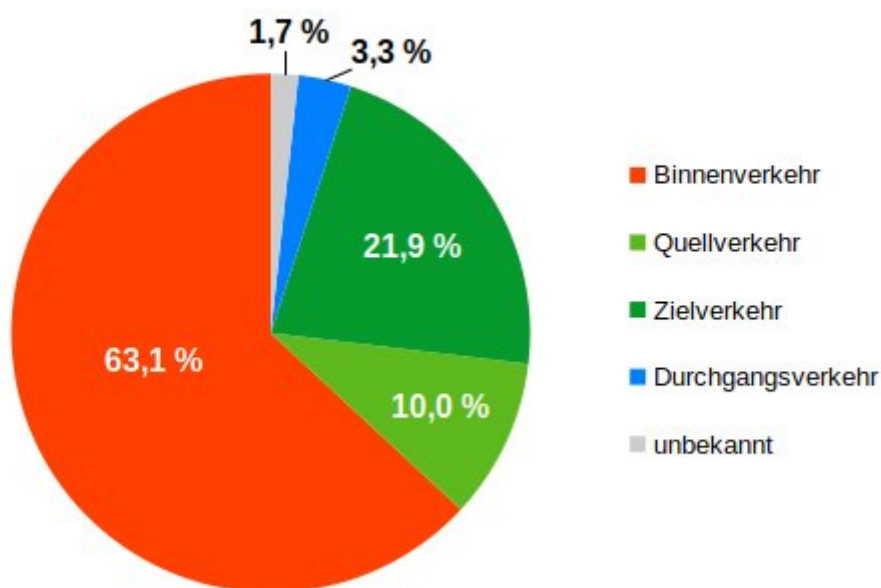
	Kfz	%
Binnenverkehr	6.072	56,1
Quellverkehr	1.840	17,0
Zielverkehr	2.036	18,8
Quell-/Zielverkehr	3.876	35,8
Quelle EW, Ziel unbekannt	54	0,5
Ziel EW, Quelle unbekannt	60	0,6
Durchgangsverkehr	698	6,4
Quelle und Ziel unbekannt	67	0,6
Insgesamt	10.827	100,0

Eberswalde + Finowfurt

	Kfz	%
Binnenverkehr	6.835	63,1
Quellverkehr	1.081	10,0
Zielverkehr	2.368	21,9
Quell-/Zielverkehr	3.449	31,9
Quelle EW, Ziel unbekannt	54	0,5
Ziel EW, Quelle unbekannt	60	0,6
Durchgangsverkehr	361	3,3
Quelle und Ziel unbekannt	67	0,6
Insgesamt	10.827	100,0

bqzdverk.n38

Verkehrsarten in Eberswalde 1995



## Interpretation der Daten

Es wird deutlich, dass der überwiegende Teil (63 %) des Verkehrs auf der B167 an der Bahnhofsbrücke Binnenverkehr ist. Der Quell- und Zielverkehr hat mit 31 % einen bedeutenden Anteil. Der Durchgangsverkehr ist mit 3 % so gering, dass er für alle praktischen Belange vernachlässigbar ist.

Bei der Auswertung der Daten stellt sich vor allem die Frage, inwieweit sich die Situation seit 1995 geändert hat. Dazu geben die Daten selbst sowie die von uns in „[Verkehrsentwicklung auf der B167 bei Eberswalde 1995-2003](#)“ festgestellten Trends der Verkehrsentwicklung zwei Anhaltspunkte:

- Da seit der Jahrtausendwende der Verkehr auf der Bahnhofsbrücke stärker zurückgegangen ist als in Finowfurt und im Umland, ist zu erwarten, dass sich der Binnenverkehr sowohl in absoluten Zahlen als auch anteilig am Gesamtverkehr leicht verringert hat.
- Das 1995 vorgefundene Verhältnis von 21 % Zielverkehr bei nur 10 % Quellverkehr dürfte sich inzwischen verschoben haben. Während damals die Stadt Eberswalde mit ihren Arbeitsmöglichkeiten mehr Berufspendler anzog (Zielverkehr), dürften heute Einwohner von Eberswalde, die nach Berlin pendeln (Quellverkehr), eine größere Rolle spielen. Jedoch bildet sich nicht die gesamte Zunahme des Quellverkehrs auf der Straße ab, denn auch die Transportleistung der Bahn (RE3) hat durch einen dichteren Takt bei unveränderter Vollauslastung der Züge im Berufsverkehr zugenommen.

Insgesamt lässt sich abschätzen, dass heute – bei insgesamt geringerem Verkehrsaufkommen – der **Anteil des Binnenverkehrs gesunken** ist, während vor allem der **Quellverkehr** sowohl absolut als auch anteilig **gestiegen** ist. Der **Durchgangsverkehr**, obwohl in absoluten Zahlen nahezu konstant, hat ebenfalls einen **höheren Anteil**.

Um diesen Anteil abzuschätzen, können wir auf die Verkehrsstärke auf der Bahnhofsbrücke insgesamt zurückgreifen, für die sowohl für 1995 (im hier zitierten Gutachten von KommunalData) als auch für 2020 (aus dem Verkehrsmodell der Stadt Eberswalde, zitiert in „[Verkehrsentwicklung auf der B167 bei Eberswalde 1995-2003](#)“) Daten zur Verfügung stehen. Damit ergibt sich folgende Kalkulation (errechnete Werte sind rot dargestellt):

<i><b>Jahr</b></i>	<i><b>DTV</b></i>	<i><b>Durchgangsverkehr</b></i>	<i><b>Anteil Durchgangsverkehr</b></i>
1995	35.900	1.185	3,3 %
2020	24.626	1.185	4,8 %

Diese Zahlen beziehen sich auf den gesamten Durchgangsverkehr auf der Bahnhofsbrücke, einschließlich Fahrten z.B. von Melchow nach Chorin. Der Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung (und nur dieser wäre durch die geplante B 167 neu umleitbar) ist nochmals geringer.

Man kann also mit großer Sicherheit sagen, dass der **Durchgangsverkehr** in Ost-West-Richtung auf der Bahnhofsbrücke **heute** nicht über **5 %** liegt.

### Durchgangsverkehr in anderen Stadtteilen

Wenn man die Zahl von 1.185 Fahrzeugen pro Tag im Durchgangsverkehr ins Verhältnis zum Gesamtverkehr in anderen Stadtteilen setzt, lässt sich dort der Anteil des Durchgangsverkehrs ermitteln. Das ist wichtig, um einzuschätzen, ob ein Wegfall des Durchgangsverkehrs überhaupt bemerkbare Auswirkungen hätte.

Dazu haben wir vier Angaben aus dem digitalen Verkehrsmodell ausgewertet, das 2020 im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans für Eberswalde erstellt wurde (VEP 2020). Eine weitere Zahl für Finowfurt stammt aus der 2021 durchgeführten Verkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt 2021).

<b>Ort</b>	<b>DTV</b>	<b>Quelle DTV</b>	<b>Anteil Durchgangsverkehr</b>
Finowfurt, McDonald's	11.607	BASt 2021	10,2 %
Gymnasium Finow	10.673	VEP 2020	11,1 %
Sportzentrum Westend	19.748	VEP 2020	6,0 %
Bahnhofsbrücke	24.626	VEP 2020	4,8 %
Eisenbahnstraße, EDEKA	8772	VEP 2020	13,5 % *

Hier sind die Anteile des Durchgangsverkehrs auf einer Karte dargestellt:



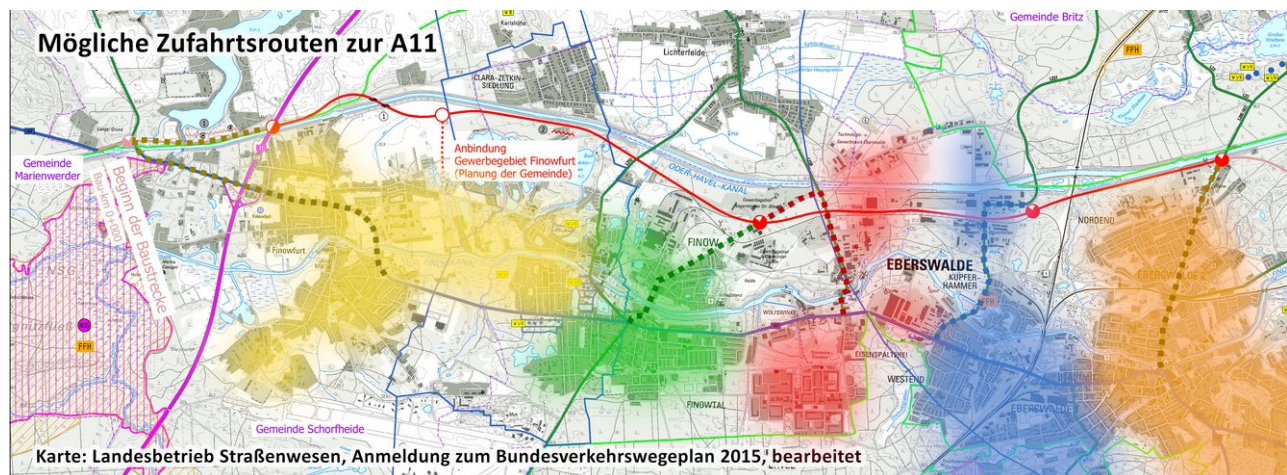
Im Stadtzentrum fließt der Durchgangsverkehr hauptsächlich auf der Eisenbahnstraße, die Friedrich-Ebert-Straße ist davon kaum betroffen. Für die Breite Straße liegen uns keine aktuellen Daten vor, der Verkehr dort war aber 2006 ungefähr so hoch wie in Finow.

Alle Zahlen beziehen sich auf den gesamten Durchgangsverkehr, nicht nur den in Ost-West-Richtung. Nur ein Teil davon ließe sich mit der B 167 neu umleiten.

## Wie viel Quell- und Zielverkehr ließe sich durch eine Ortsumgehung umleiten?

Beim Quellverkehr, der die Autobahn A 11 ansteuert (z.B. Pendler nach Berlin), würde sich die Benutzung einer Ortsumgehung vor allem für Einwohner der Stadtteile Nordend und Ostende lohnen, die die B 167 neu über die geplante Zufahrt Breite Straße / Angermünder Chaussee erreichen könnten (wo der Verkehr dann natürlich zunehmen würde). Dies gilt auch noch für den Stadtteil Westend (Zufahrt über Boldtstraße), das Brandenburgische Viertel (Coppistraße) und Teile von Finow (Angermünder Straße).

Weiter westlich gäbe es kaum noch eine sinnvolle Möglichkeit, die B 167 neu direkt zu erreichen, da die Gemeinde Schorfheide ihre geplante Anschlussstelle aus finanziellen Gründen wahrscheinlich in absehbarer Zeit nicht umsetzen kann.



Wie hoch diese einzelnen Verkehrsströme sein könnten, ist schwer abzuschätzen, es fehlen dazu Untersuchungen zum Verkehrsverhalten und den Anteilen des Quell- und Zielverkehrs zur Autobahn.

Zielverkehr aus dem Umland würde von der B 167 neu kaum profitieren, da er größtenteils quer zur geplanten Trasse verläuft (sternförmig in die Stadt hinein).

Der gewerbliche Quell- und Zielverkehr (TGE und benachbarte Industriegebiete im Norden der Stadt) könnte die geplanten Anschlussstellen an der Britzer und Angermünder Straße nutzen. Um wie viele Fahrzeuge pro Tag es sich dabei handelt, ist mit den uns vorliegenden Daten nur grob abzuschätzen.

Eine Umfrage unter 13 Eberswalder Industriebetrieben verschiedener Größe ([Umfrage zur Verkehrsanbindung Pro Waldstadt 2025](#)) ergab für diese Betriebe zusammen ein Verkehrsaufkommen von ca. 1.000 LKW-Fahrten pro Woche. Unter der Annahme, dass damit etwa ein Viertel der Betriebe mit Schwerverkehr erfasst sind, würde das Aufkommen im gewerblichen Schwerverkehr ca. 4.000 LKW pro Woche oder 570 LKW pro Tag betragen. Etwa 80 % dieser LKW haben als Fahrtziel die A 11, das wären etwa 460 pro Tag.

Verkehrszählungen im Rahmen des Mobilitätsplans 2030+ für die Stadt Eberswalde ergaben für die Angermünder Straße und die L 238 in Richtung Lichterfelde zusammen einen durchschnittlichen täglichen Schwerverkehr von 299 + 335 = 634 Fahrzeugen. Jedoch steuern nicht alle davon die Autobahn an.

Eine grobe Schätzung zum gewerblichen Schwerverkehr zwischen den Eberswalder Industriegebieten im Norden der Stadt und der A 11 könnte demnach von 500 LKW pro Tag ausgehen.

Laut der erwähnten Umfrage nutzen die LKW der befragten Eberswalder Industriebetriebe, wenn sie die Autobahn ansteuern, zu etwa 60 % die Anschlussstelle Werbellin über Lichterfelde. Eine Ortsumgehung würde also hauptsächlich den Ortsteil Lichterfelde vom Schwerverkehr entlasten (etwa 300 LKW pro Tag).

Alle diese Zahlen sind mit Vorbehalt zu betrachten, da sie aus Rechnungen entstanden sind, bei denen schon die Ausgangsdaten einer relativ großen Unsicherheit unterliegen. Sie sollten deshalb nicht ohne diese Einschränkung kommuniziert werden.

Daniel Fuchs, 19.01.2026