

B 167 – Heegermühler Straße in Eberswalde „Radfahrstreifen, Linienbusverkehr frei“

Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt der Stadt Eberswalde
Projektinformation am 10.03.2026

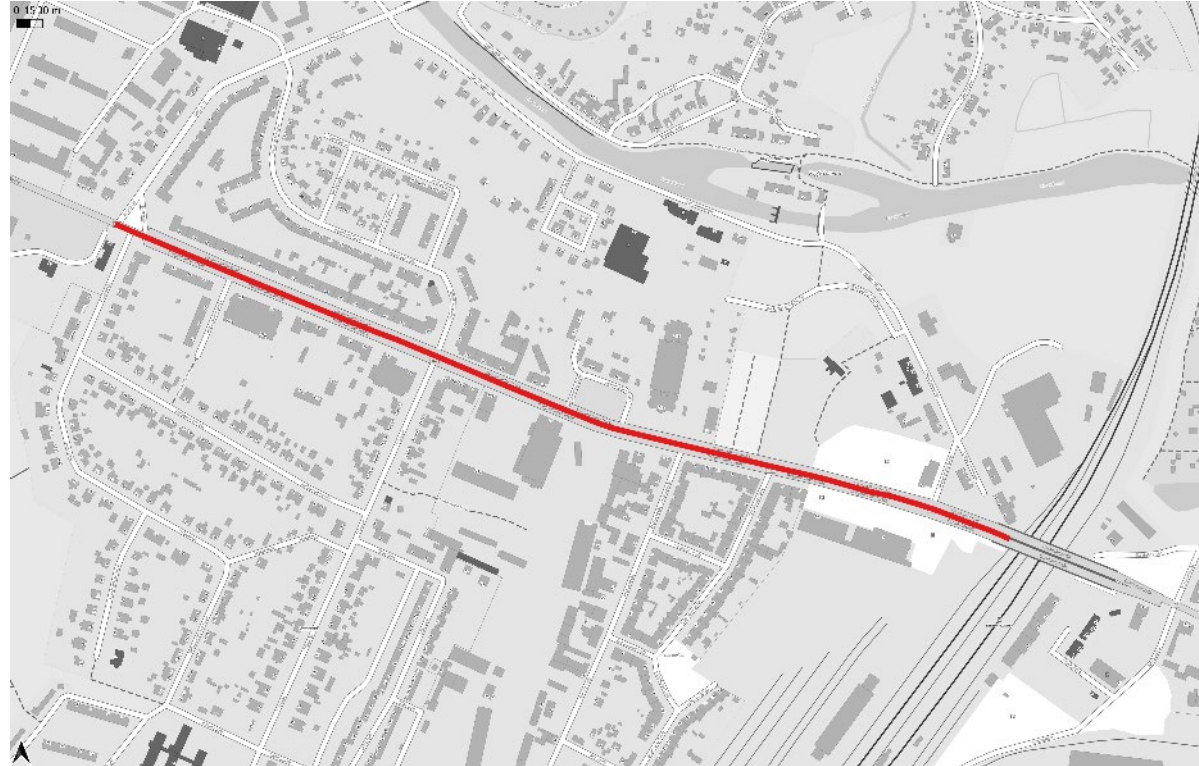
Inhalt

1. Wo und was wird überhaupt gebaut?
2. Worin liegen aktuell die Probleme?
3. Was war eigentlich geplant?
4. Welcher Ansatz wird nun umgesetzt?
5. Wie geht es weiter?

Wo und was wird überhaupt gebaut?

Übersichtslageplan

- Bauanfang:
 - KP B167 Heegermühlerstr. / Boldtstr. / Teuberstr.
- Bauende:
 - KP B167 Heegermühlerstr. / Kupferhammerweg
- Baulänge = 1,125 km
- Grundidee: Neuordnung des FZ-Verkehrs (Auflösung überbreiten Fahrstreifen) / Schaffung überbreiten Fahrstreifen für RF mit Freigabe für Linienbusverkehr
- Fahrbahn: Grundhafter Ausbau / Deckensanierung

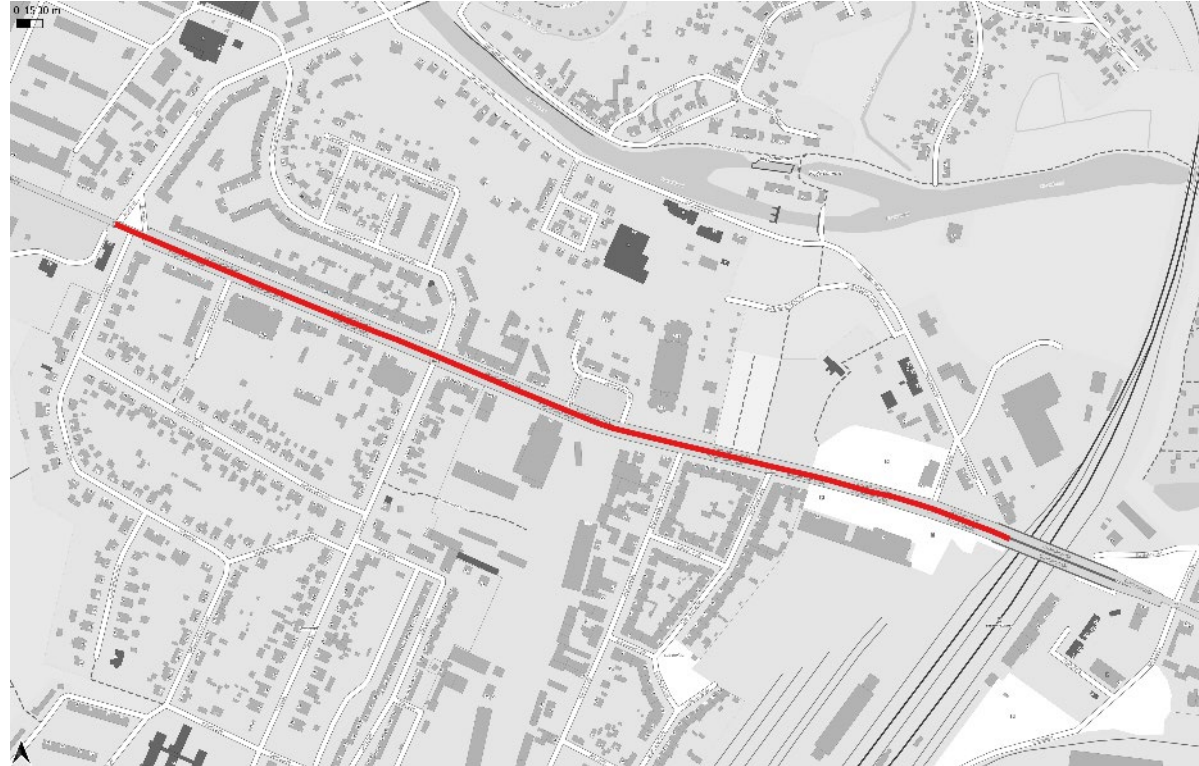


Quelle: Straßennetzviewer Geobasis Land Brandenburg

Wo und was wird überhaupt gebaut?

Übersichtslageplan

- RW-Kanal DN 250 – DN 500: Erneuerung / Sanierung
- Optimierung KP-Geometrie an 4 KP mit LSA unter Berücksichtigung der signalisierten Fußgängerquerung
- Teilweise Erneuerung der Gehwege
- Umbau Bushaltebuchten zu Buskaps
- Umbau Mittelstreifen/Borde, Versatz von Beleuchtungsmasten, Versatz Straßenabläufe, Neuherstellung Anschlussleitungen, Erneuerung der Schächte



Quelle: Straßennetzviewer Geobasis Land Brandenburg

Worin liegen aktuell die Probleme?

Ursprüngliche Konzeption

- Anlage eines überbreiten Fahrstreifens für den Fahrzeugverkehr von 5,00 m und Schutzstreifen für den Radverkehr 1,50 m – 2,00 m
- Angedachte Nutzung: Überholen von PKW – PKW auf eigenem Fahrstreifen möglich, Überholen von LKW nur bei Mitnutzung des Schutzstreifens (nach StVO nur bei Bedarf)

Worin liegen aktuell die Probleme?

Problematik in der Praxis

- Anordnung des Verkehrszeichen 531 – 10 (Einengung auf eine Fahrbahn)

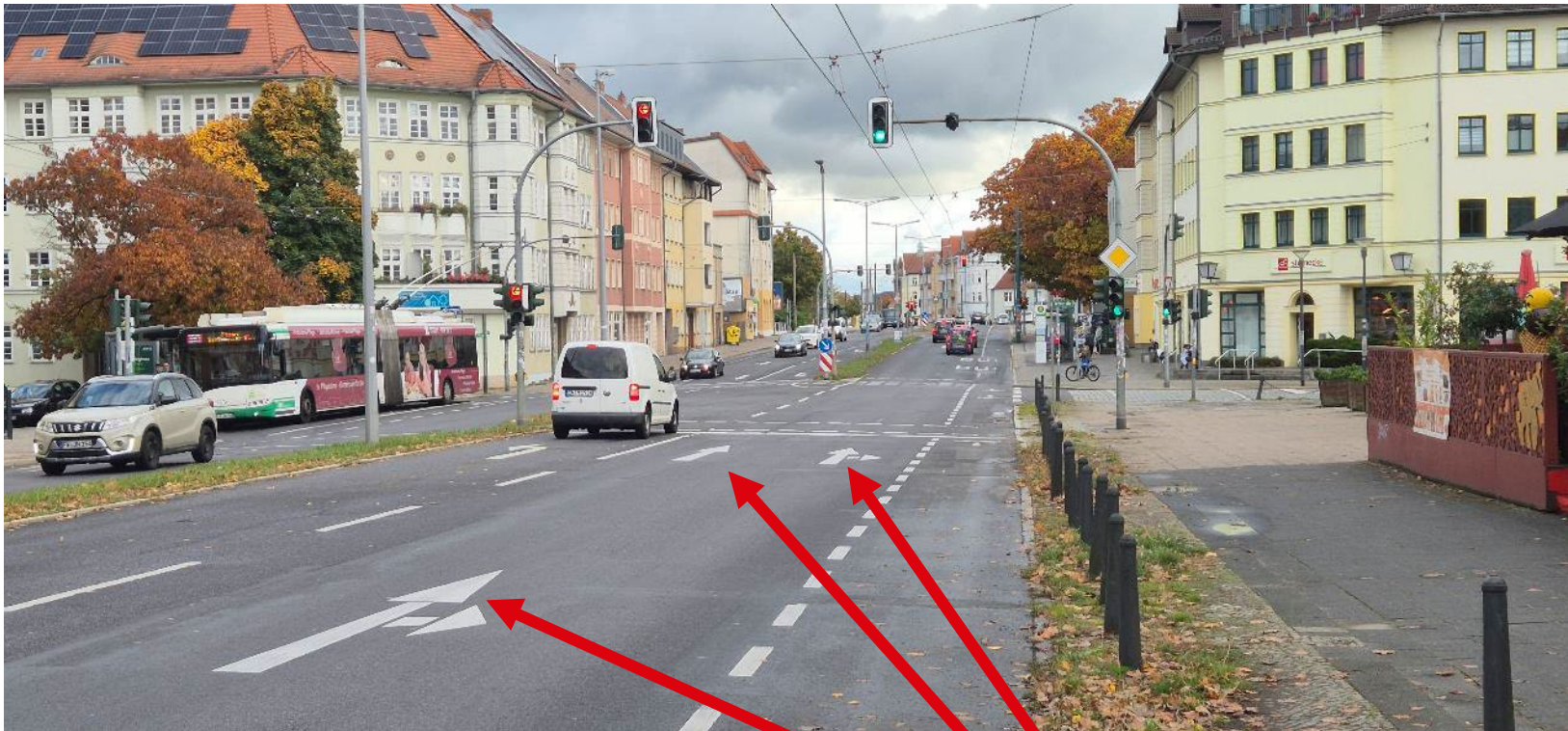


Quelle: LS Brandenburg, C. Raschke 15.10.2025

Worin liegen aktuell die Probleme?

Problematik in der Praxis

- Unklare Markierungen vor den Knotenpunkten

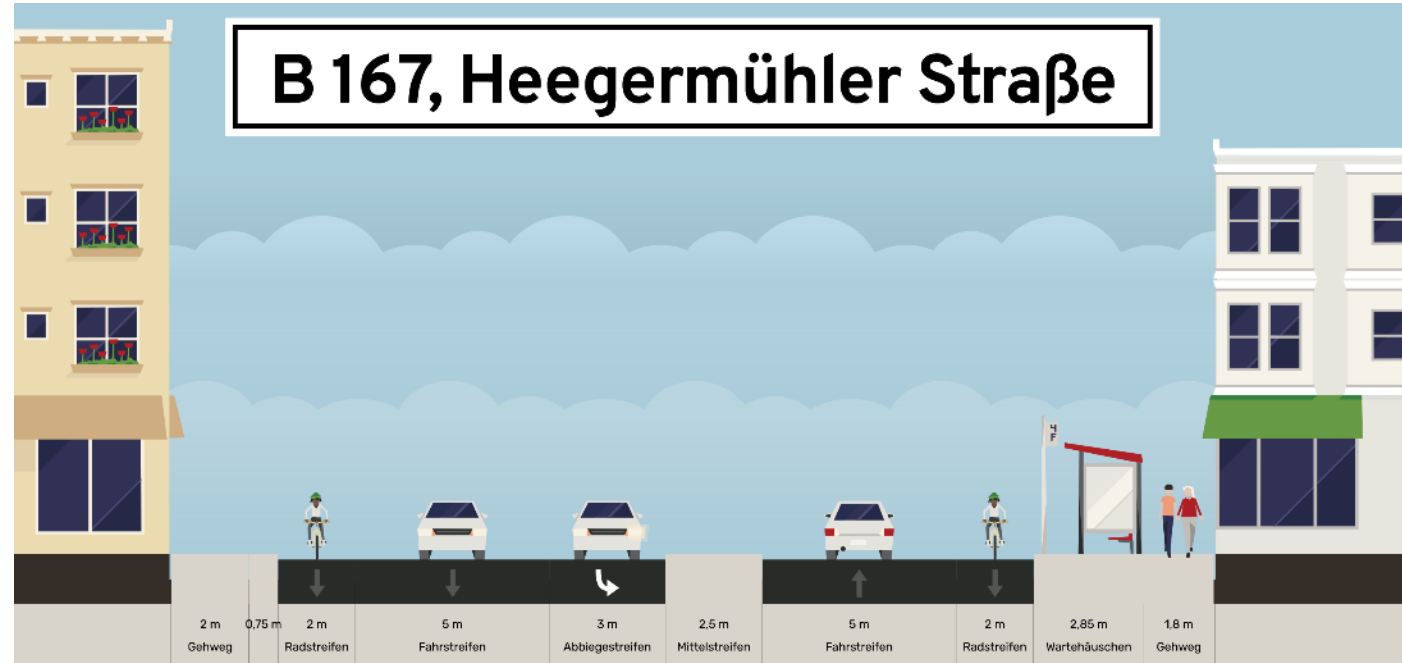


Quelle: LS Brandenburg, C. Raschke 15.10.2025

Was war eigentlich geplant?

Ursprüngliche Konzeption 2022

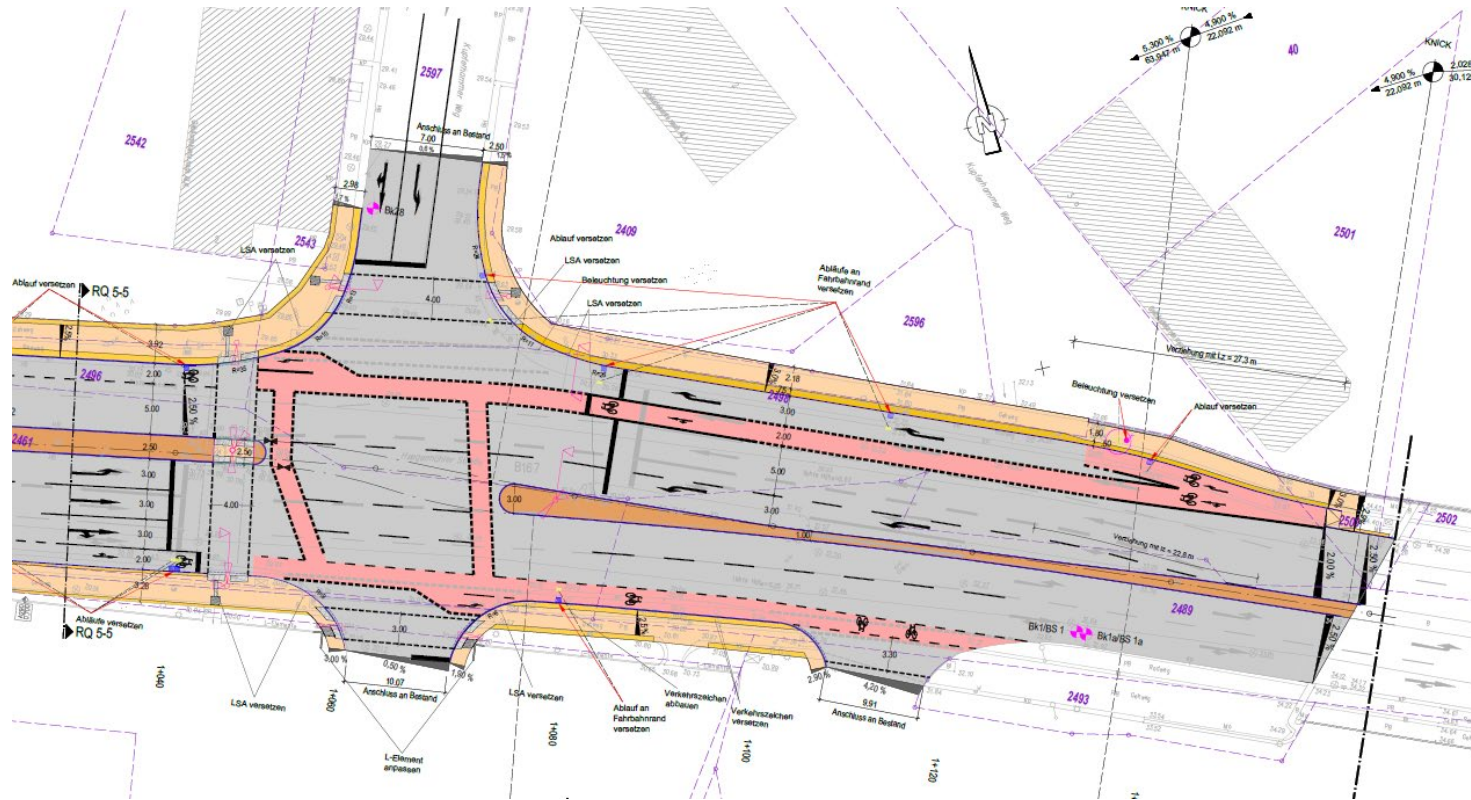
- Beibehalten des überbreiten Fahrstreifens für den Fahrzeugverkehr von 5,00 m + Schutzstreifen für Radverkehr von 2,00 m
- Verbesserungen im Radverkehrsangebot zur Vermeidung von Gefahren
- Angedachte Nutzung: Überholen von PKW – PKW auf eigenem Fahrstreifen möglich



Aufteilung des Straßenraums nach Konzeption am Beispiel KP Triftstr., FR Zentrum
(Quelle: <https://www.streetmix.net> ; 02.03.2026)

Was war eigentlich geplant?

Plan 2022: Beibehaltung der aktuellen Verkehrsführung mit Modifikationen



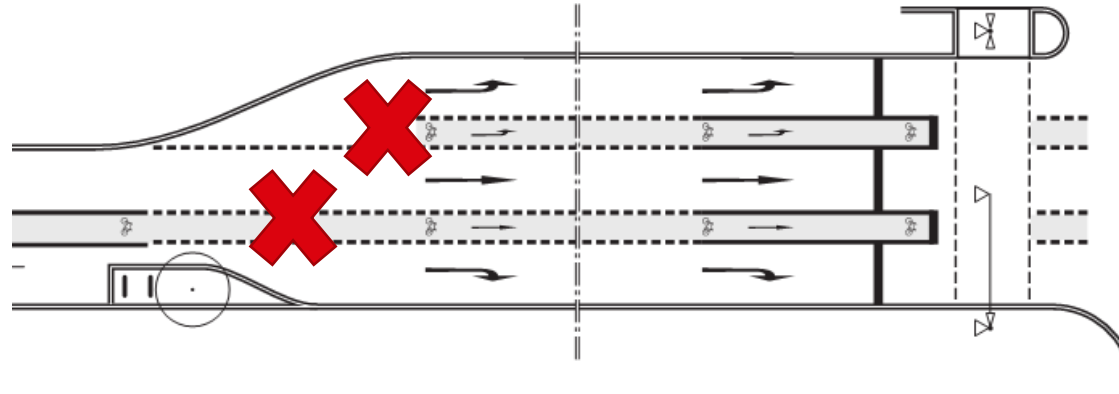
- Radwegeführung sollte sicherer gestaltet werden auf der Fahrbahn zum Schutz vor bspw. Abbiegeunfällen oder Problemen bei der Erkennbarkeit

Beispiel: Ursprungsentwurf Umgestaltung KP Kupferhammerweg Quelle: LS Brandenburg

Was war eigentlich geplant?

Problematik am Beispiel der Entwurfsplanung KP Kupferhammerweg:

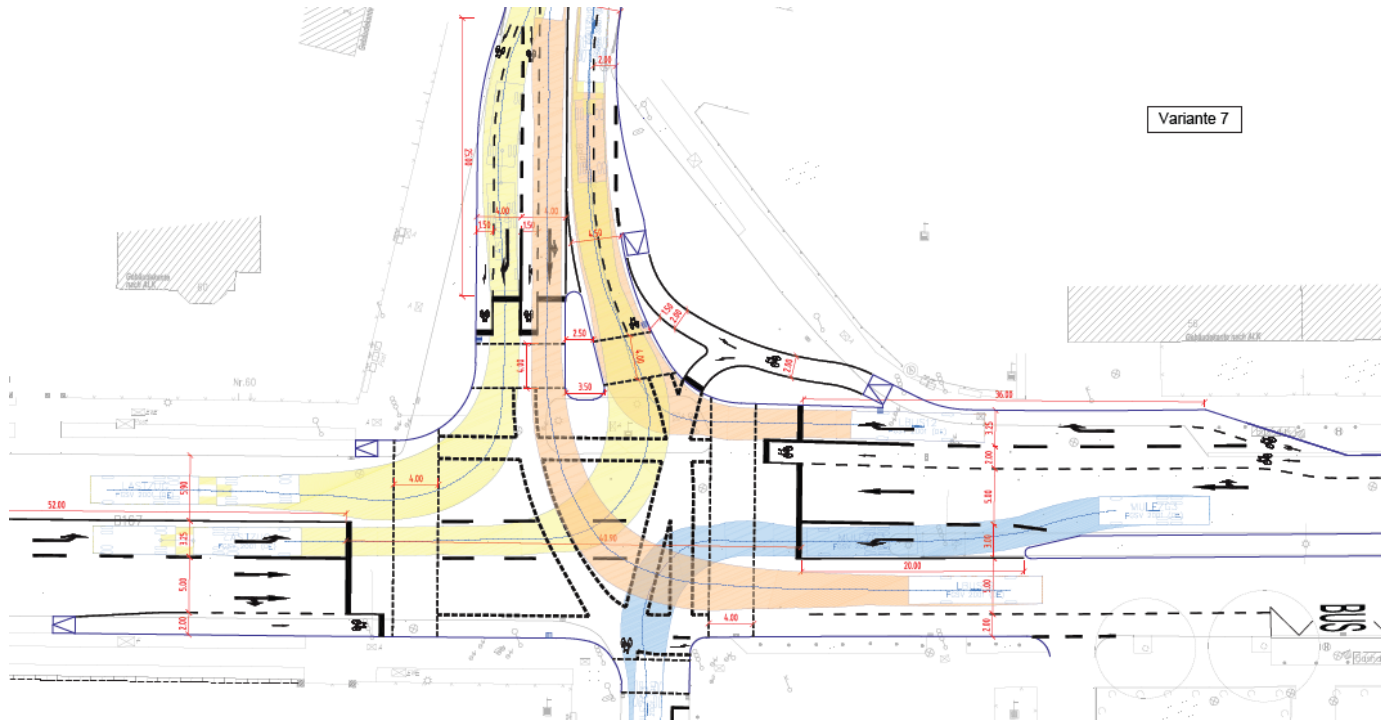
- Teilweise haben sich Richtlinien und Erkenntnisse aus der Unfallverhütung bereits überholt
 - Höhere statt niedrigere Unfallgefahr durch überfahrende Rechts- oder Linksabbieger an Radfahrschleusen
- Gesicherte Führungen in Form eigener Ampelphasen und eigener Wegebeziehungen sind zu bevorzugen



Gefahrenquellen bei Schutzstreifen für geradeaus- und linksabbiegende RF (Quelle: ERA, S. 46)

Was war eigentlich geplant?

Problematik am Beispiel der Entwurfsplanung aus 2022 am KP Boldtstr.



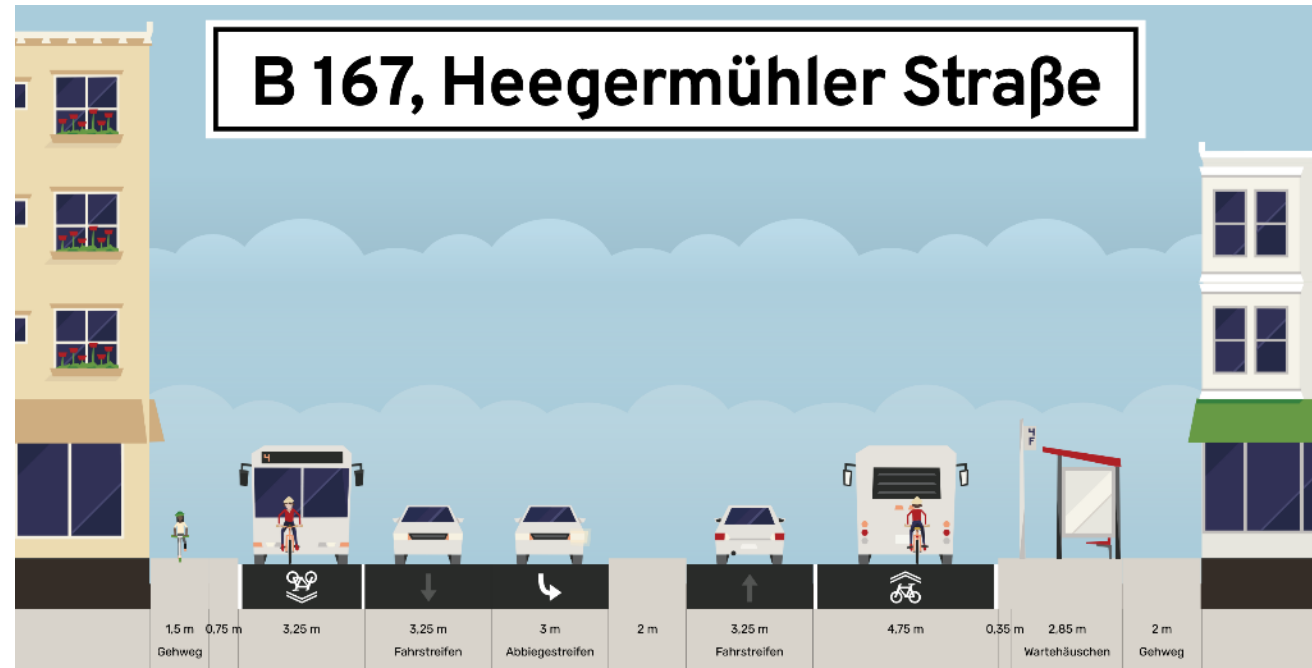
- schwer verständliche Verkehrsführung in den Knotenpunkten
- Gefahrenpotenzial durch wechselnde Wegebeziehungen

Beispiel: Ursprungsentwurf Variantenuntersuchung am KP Boldtstr. Quelle: LS Brandenburg

Was wird nun umgesetzt?

Ein Angebot für alle Verkehrsteilnehmer

- Zwei Arten der Radverkehrsführung:
 1. Führung gesichert im Nebenraum
 2. Gemeinsame Führung auf der Fahrbahn auf einem Radfahrstreifen

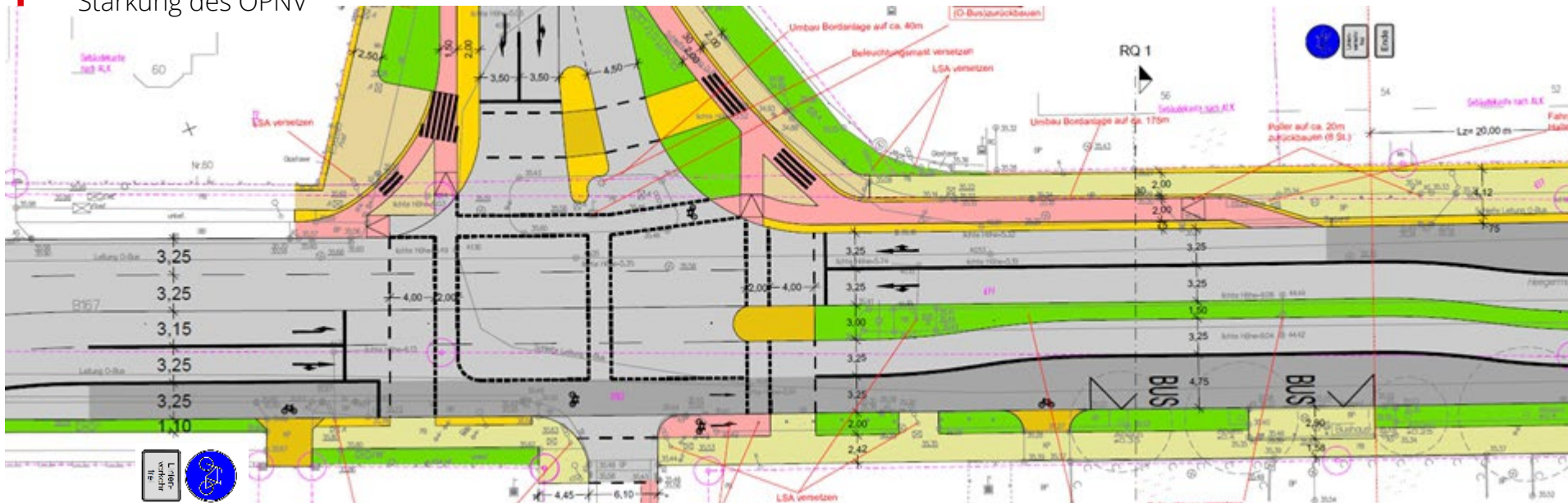


Aufteilung des Straßenraums nach aktueller Konzeption am Beispiel KP Triftstr., FR Zentrum
(Quelle: <https://www.streetmix.net> ; 02.03.2026)

Was wird nun umgesetzt?

Ein Angebot für alle Verkehrsteilnehmer

- Radverkehr bekommt ein eindeutiges und sicheres Angebot auf der Fahrbahn in Form eines Radfahrstreifens
- Mitnutzung für den Linienverkehr durch Freigabe mittels Verkehrszeichen möglich
 - Vorteil: Linienverkehr darf den Radfahrstreifen nutzen, muss es aber nicht
- Im Bereich der Bushaltestellen ermöglicht eine Breite von 4,75 m gefahrloses Überholen eines stehenden Busses durch Radfahrer
- Eindeutigkeit für Fahrzeugverkehr (keine Unklarheiten mehr durch überbreiten, unklaren Fahrstreifen)
- Stärkung des ÖPNV

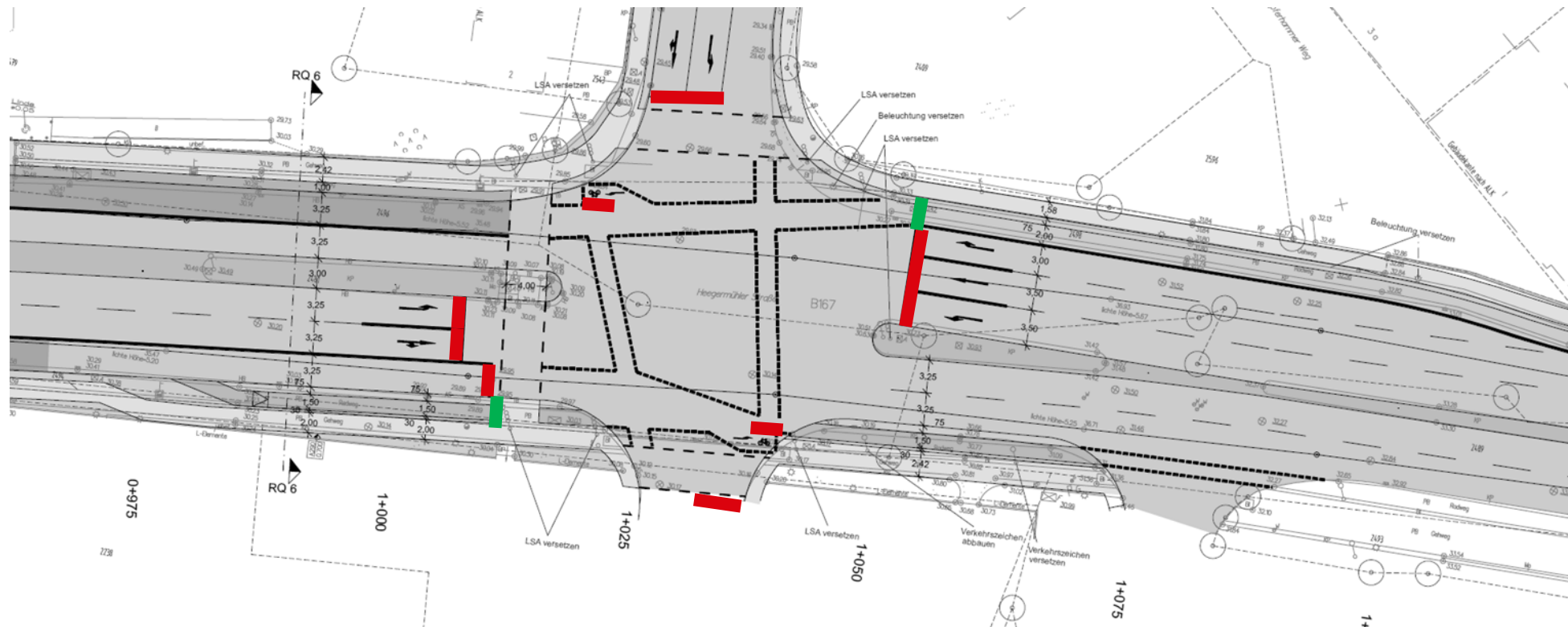


Machbarkeitsstudie am Beispiel KP Boldtstr.; Planungsstand Vorentwurf mit Fehlern in der Markierung (Quelle: LS Brandenburg)

Was wird nun umgesetzt?

Signalisierung am Beispiel KP Kupferhammerweg

- Schaltbild 1:
 - Radverkehr auf der Heegermühlerstr. erhält Grün als Vorlauf 1-2s zum Fahrzeugverkehr

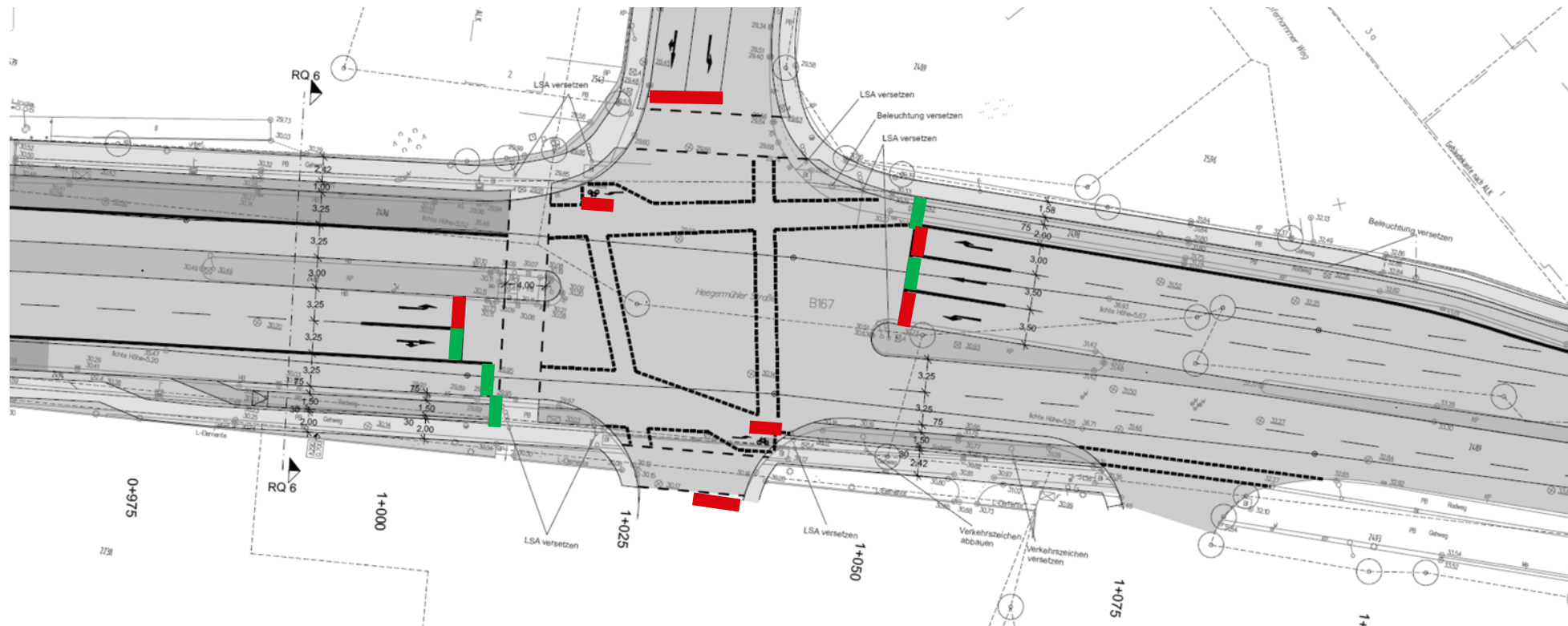


Signalisierungsbeispiele für den KP Kupferhammerweg Quelle: LS Brandenburg

Was wird nun umgesetzt?

Signalisierung am Beispiel KP Kupferhammerweg

- Schaltbild 2:
 - Bus und Kraftverkehr folgen mit Grünzeit

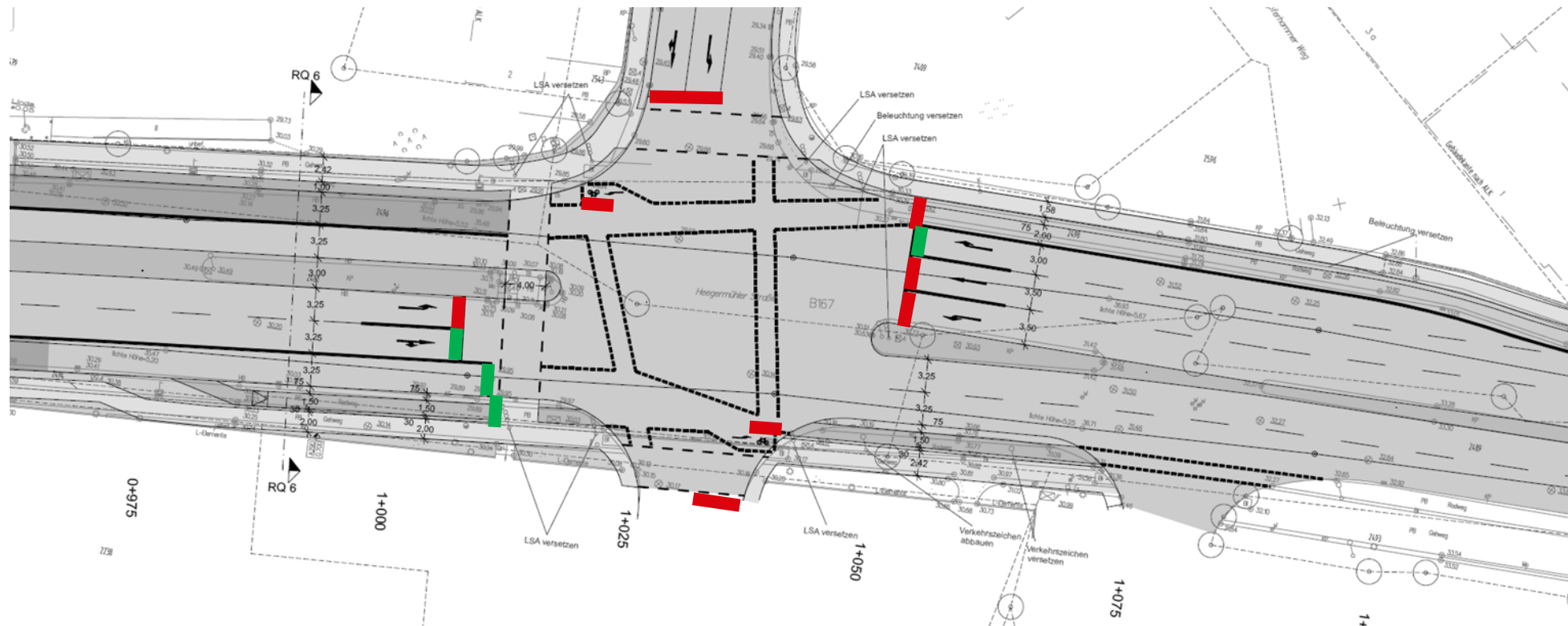


Signalisierungsbeispiele für den KP Kupferhammerweg Quelle: LS Brandenburg

Was wird nun umgesetzt?

Signalisierung am Beispiel KP Kupferhammerweg

- Schaltbild 3:
 - FR Finow erhält rot, Rechtsabbieger in Kupferhammer einzeln grün, FR Zentrum läuft nach

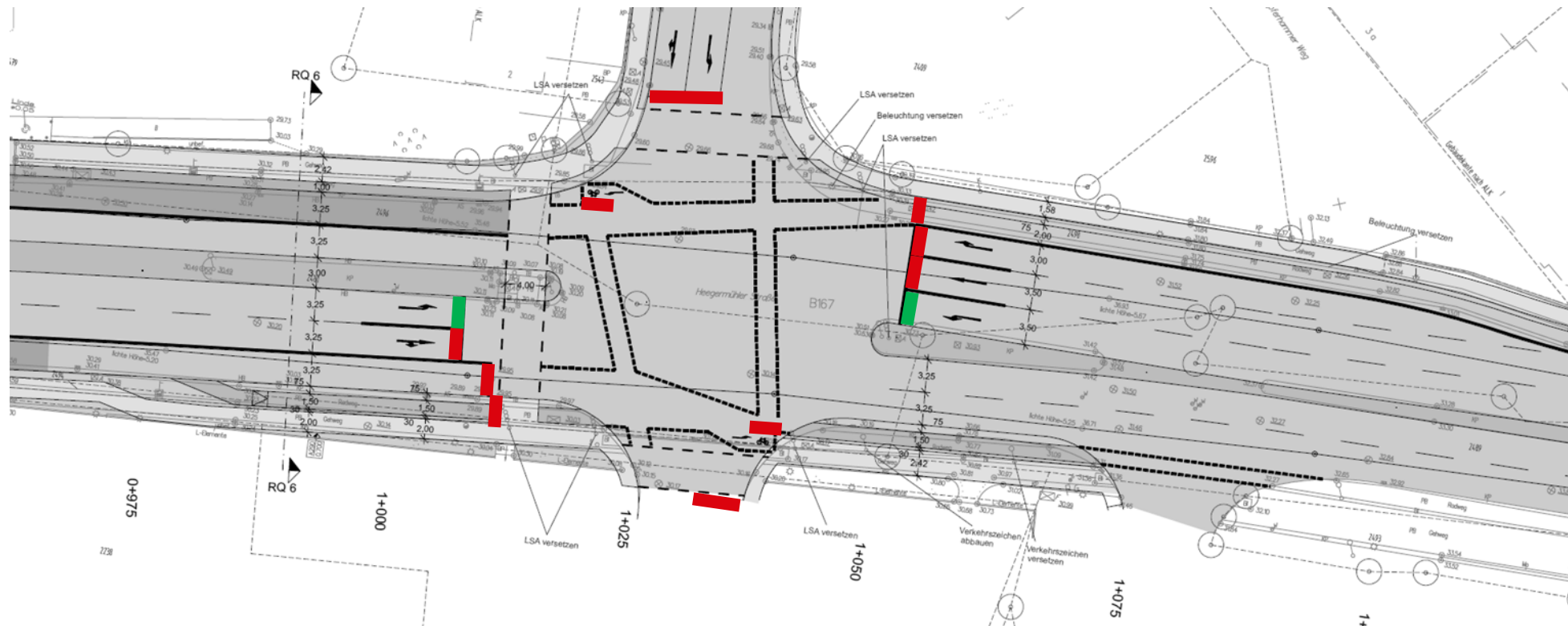


Signalisierungsbeispiele für den KP Kupferhammerweg Quelle: LS Brandenburg

Was wird nun umgesetzt?

Signalisierung am Beispiel KP Kupferhammerweg

- Schaltbild 4:
 - Geradeausströme erhalten Rot, Linksabbieger erhalten grün

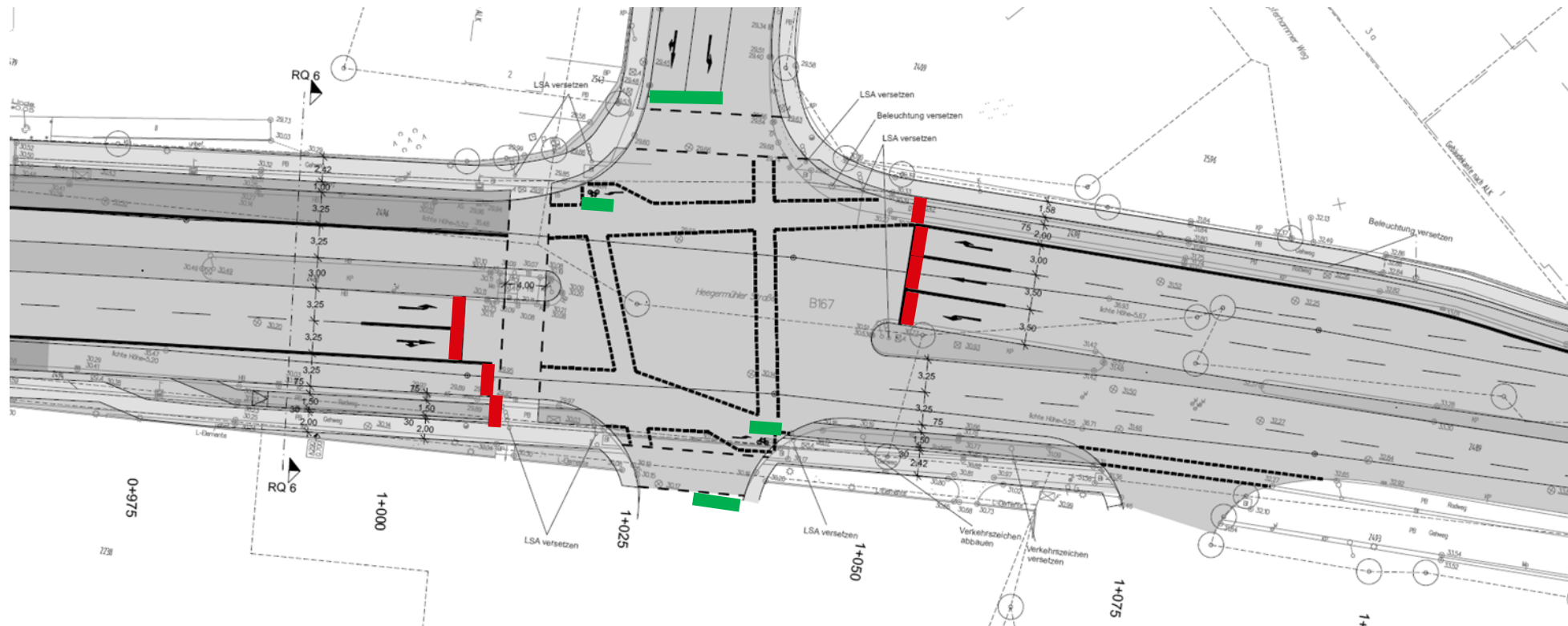


Signalisierungsbeispiele für den KP Kupferhammerweg Quelle: LS Brandenburg

Was wird nun umgesetzt?

Signalisierung am Beispiel KP Kupferhammerweg

- Schaltbild 5:
 - Nebenrichtungen erhalten Grün



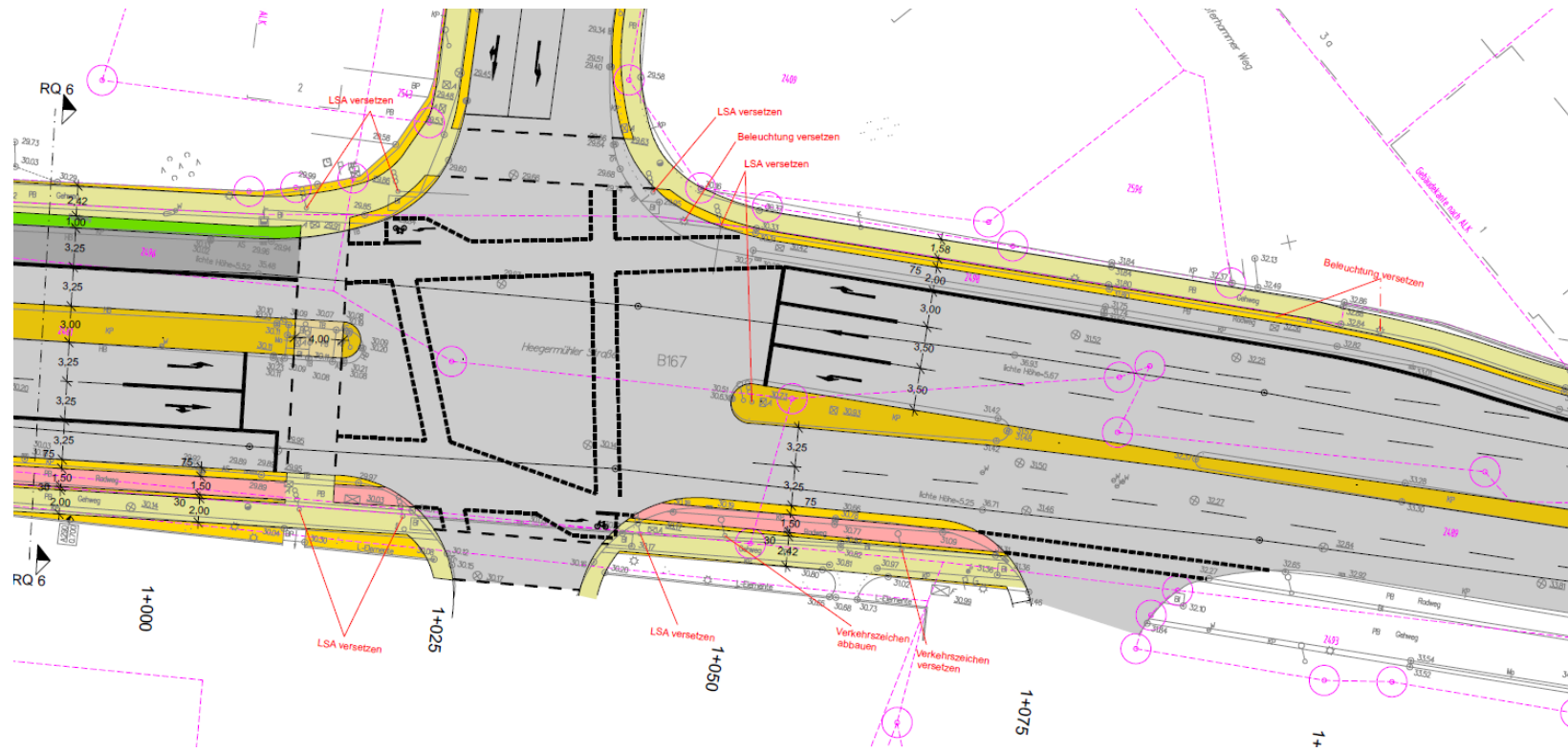
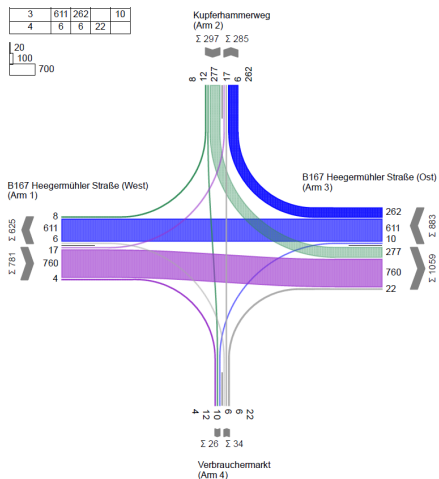
Signalisierungsbeispiele für den KP Kupferhammerweg Quelle: LS Brandenburg

Was wird nun umgesetzt?

Warum nicht auch auf der Bahnhofsbrücke..

- Verkehr über die Brücke:

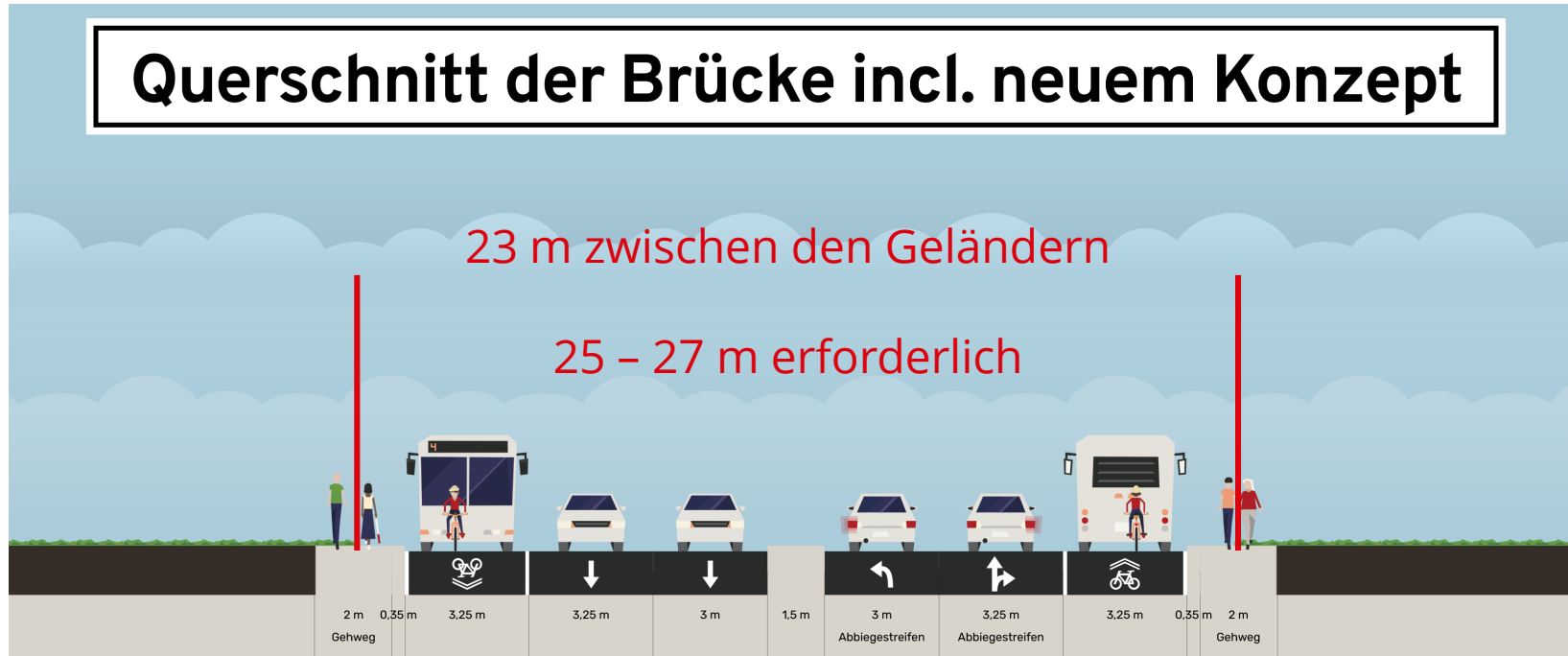
 - 9000Fzg/d aus FR Zentrum
 - 7800Fzg/d in FR Zentrum
 - 2800Fzg/d aus Kupferhammerweg in FR Zentrum



Verkehrszahlen aus Zählung 2023 Quelle: LS Brandenburg

Was wird nun umgesetzt?

Warum nicht auch auf der Bahnhofsbrücke...



Aufteilung des Straßenraums auf der Bahnhofsbrücke
(Quelle: <https://www.streetmix.net> ; 02.03.2026)

- Grundsätzlich:
 - Zuviel Verkehr (nach ERA) zur Anlage von Schutzstreifen
- Brücke zu schmal für gebündelten Verkehr auch aus FR Kupferhammweg
- Radverkehr ab KP sinnvoll auf der Nebenanlage geführt bis Zentrum

Wie geht es weiter?

➤ Erarbeitung der Ausführungsplanung

- Erarbeitung der Ausführungsplanung
 - Objektplanung Verkehrsanlage und Regenwasserkanal
- Erarbeitung des Verkehrskonzeptes während der Bauzeit einschl. Markierungs- und Beschilderungspläne
- Erstellung der Verkehrstechnischen Unterlagen für 4 Knotenpunkte mit Ausstattung einer Lichtsignalanlage
- Vermessung: Feldvergleich zur Überprüfung und Ergänzung von topografischen Daten
- Planungsbegleitende Abstimmungen mit TöB (z. B. Landkreis Barnim, Barnimer Busgesellschaft mbH, Leitungsträger)
- Verkehrssicherheitsaudit
- Abschluss der Verwaltungsvereinbarung zwischen dem LS Brandenburg/Stadt Eberswalde über die Kostenteilung der Planung und Durchführung der Maßnahme (Gemeinschaftsmaßnahme)

Wie geht es weiter?

- Vorbereitung der Vergabe / Zuschlagserteilung
 - Vergabe/Beauftragung der Aufstellung von Vergabeunterlagen getrennt nach Fachlosen
 - Durchführung des Vergabeverfahrens
 - Zuschlagserteilungen getrennt nach Fachlosen

- Bauausführung
 - Geplanter Baubeginn: II. Halbjahr 2027

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

Impressum

Herausgeber

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

Dezernat Planung Ost

Lindenallee 51

15366 Hoppegarten

Telefon: 03342 249- 1228

E-Mail: LS-Kontakt@LS.Brandenburg.de

Internet: www.ls.brandenburg.de

Stand

März 2026