

☐ Beschlussvorlage
 ☒ Berichtsvorlage
 ☒ öffentliche Sitzung
 ☐ nicht-öffentliche Sitzung

Beratungsfolge:

Datum:

☒ Fachausschuss	<u>Ausschuss für Regionalentwicklung</u>	<u>26.03.2007</u>
☐ Fachausschuss	_____	_____
☐ Kreisausschuss	_____	_____
☐ Kreistag	_____	_____

Inhalt:

Integriertes Verkehrskonzept des Landkreises Uckermark – Studie zur Ermittlung von Erreichbarkeitskriterien und einer nachfragegerechten Gestaltung der Straßeninfrastruktur.

Wenn Kosten entstehen:

Kosten	Haushaltsstelle	Haushaltsjahr	☐ Mittel stehen zur Verfügung
☐ Mittel stehen nicht zur Verfügung ☐ Mittel stehen nur in folgender Höhe zur Verfügung:	Deckungsvorschlag:		

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Regionalentwicklung nimmt die Ergebnisse der Studie zum Integrierten Verkehrskonzept zur Kenntnis.

zuständiges Amt:

Projektteam

Kreisentwicklung

Dieter Tramp

Projektteamleiter

Dezernent

Klemens Schmitz

Landrat

abgestimmt mit:

Amt	Name	Unterschrift
<u>Dezernat I</u>	<u>Reinhold Klaus</u>	

Beratungsergebnis:

Kreistag/ Ausschuss	Datum	Stimmen		Stimm- enthaltung	Einstimmig	Lt. Beschluss- vorschlag	Abweichender Beschluss (beiliegendes Formblatt)
		Ja	Nein				
REA	26.03.07						

Begründung der Vorlage:

Der Wirtschaftsrahmenplan als wesentlicher Bestandteil unserer Kreisentwicklungskonzeption hat die Ausrichtung der struktur- und wirtschaftspolitischen Entwicklung des Landkreises Uckermark definiert.

Als eines der ersten Projekte des Wirtschaftsrahmenplanes ist der Auftrag ergangen, ein integriertes Verkehrskonzept (iVK) für den Landkreis Uckermark zu erarbeiten. Im Zuge der Zusammenarbeit mit Hochschulen und Universitäten, hat sich der Landkreis Uckermark gemeinsam mit der TU – Berlin diesem Thema intensiv angenommen.

Die verkehrliche Infrastruktur ist gerade in der Uckermark die unabdingbare Voraussetzung für eine positive wirtschaftliche Entwicklung unserer Region.

Wesentliche Ziele der Studie waren:

- aktuelle und zukünftige Verkehrsbelastungen der Straßeninfrastruktur darzustellen,
- die inter- und überregionale Erreichbarkeit des Landkreises, wie auch die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte zu analysieren und
- die Ableitung eines Grundnetzes festzuschreiben, welches den gemeinschaftlich erarbeiteten Funktionen entspricht.

Neben der Situationsanalyse, der Bestandsaufnahme vorhandener Planungen sind auch eigene Erhebungen in Form von Verkehrszählungen in die Betrachtung aufgenommen worden.

Um regionale Belange und Interessen bestmöglich zu berücksichtigen, wurde ein Arbeitskreis bestehend aus Vertretern der Politik, der Unternehmen, der Wissenschaft, der Interessenvertretungen und Verwaltungen gebildet.

Auf regelmäßigen Sitzungen wurde der Arbeitskreis über den Stand der Arbeiten informiert und direkt in die Erarbeitung mit einbezogen.

Mit der beiliegenden Kurzfassung zum Schlussbericht liegen Ihnen die wesentlichen Ergebnisse unserer Studie vor.

Zentrale Aussage ist die Ableitung eines Grundnetzes nach den 4 gesetzten Erreichbarkeitskriterien (vgl. S. 9+10) und das prioritär abgestufte Straßennetz (vgl. S. 11). Sie bilden die Grundlage für die Diskussion über zukünftige Verkehrswegeinvestitionen.

In diesem Zusammenhang ist deutlich herauszustellen, dass bei allen Aussagen zum Betrachtungszeitraum 2015 vorausgesetzt wird, dass die vorgesehenen Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan konsequent umgesetzt werden müssen.

Das sind im Einzelnen:

- die vollständige Verkehrsfreigabe der B2n;
- der Ausbau bzw. der Neubau der B166n;
- der Ausbau der B198 zwischen BAB Anschluss Joachimsthal und Ziethener Kreuz;
- die Realisierung des nördlichen Abschnittes der Oder-Lausitz-Straße und Querverbindung zur B198.

Schlussfolgernd ist mit Nachdruck von Politik und Verwaltung auf die konsequente Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan festgelegten Maßnahmen zu bestehen und die verkehrliche Erschließung der östlichen Wirtschaftsgebiete im Landkreis weiter zu stärken.

Anmerkung:

Der Schlussbericht – Langfassung liegt im Bau- und Liegenschaftsamt, wie auch beim Projektteam Kreisentwicklung zur Einsicht aus.

Integriertes Verkehrskonzept des Landkreises Uckermark

Studie zur Ermittlung von Erreichbarkeitskriterien und einer nachfragegerechten Gestaltung der Straßeninfrastruktur

SCHLUSSBERICHT - Kurzfassung Oktober 2006

Erstellt von:



Technische Universität Berlin
Fakultät Verkehrs- und Maschinensysteme
Institut für Land- und Seeverkehr
durch die Fachgebiete:
Schienenfahrwege und Bahnbetrieb
Prof. Dr.-Ing. habil. J. Siegmann und
Verkehrssystemplanung und Verkehrstelematik
Prof. Dr.-Ing. K. Nagel

Ziele und Ansätze der Arbeiten

Ermittlung aktueller und zukünftiger Verkehrsbelastungen der Straßeninfrastruktur des Landkreises Uckermark

Es erfolgte eine Situationsanalyse, die Auswertung und Umlegung der Verkehrsnachfrage sowie ergänzende Verkehrserhebungen. Für den Betrachtungszeitraum 2015 wurden Verkehrsprognosen für unterschiedliche Szenarien erstellt.

Erreichbarkeitsbetrachtungen für verschiedene räumliche Ebenen

Die Verkehrsnachfrage wurde im Modell abgebildet und die Verkehrsbelastung simuliert. Die intra- und überregionale Erreichbarkeit des Landkreises Uckermark und die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte für den Schwerlastverkehr wurden auf Basis von Reisezeitbetrachtungen ermittelt.

Herleitung eines notwendigen Grundnetzes 2015

Das für das Jahr 2015 zugrunde gelegt Infrastrukturnetz wurde analysiert und unter Beachtung der Anbindung von Wirtschaftsstandorten, Verbindung der Zentren untereinander sowie Erschließung der Siedlungseinheiten und der touristischen Potenziale strukturiert.

Das ERGEBNIS der Studie bildet die Grundlage für die Diskussion über zukünftige Verkehrsweginvestitionen und ist Entscheidungshilfe für politische Verantwortungs-träger.¹

¹ vgl. Seite 6-8 des Schlussberichts

Verkehrsbelastungen 2015

Es wird angenommen, dass bis zum Betrachtungszeitpunkt 2015 die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Maßnahmen realisiert und für den Verkehr freigegeben sind². Dies sind im Einzelnen:

- Vollständige Verkehrsfreigabe der B 2n
- Ausbau / Neubau der B 166n
- Ausbau der B 198 zwischen BAB-Anschluss Joachimsthal und Ziethener Kreuz
- Realisierung des nördlichen Abschnitts der Oder-Lausitz Straße und Querverbindung zur B 198

Die Simulation und Prognoseberechnung der Verkehrsnachfrage erfolgt auf Basis der durch das Land Brandenburg veröffentlichten Bevölkerungsprognose für 2015 und der Zielstellungen des Wirtschaftsrahmenplans des Landkreises Uckermark³.

Bezugsdaten sind die Verkehrszählung der BASt 2000 und ergänzende Verkehrserhebung 2005 durch den LK Uckermark und die TU Berlin⁴.

Die Darstellung der Verkehrsbelastungen beschränkt sich hier auf Landes- und Kreisstraßen. Überregionale Straßen in Baulastträgerschaft des Bundes werden in der Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigt und werden daher hier nicht dargestellt. Die verkehrlichen Wirkungen der Bundesstraßen im Landkreis Uckermark sind jedoch in die Berechnungen eingeflossen.

ERGEBNIS

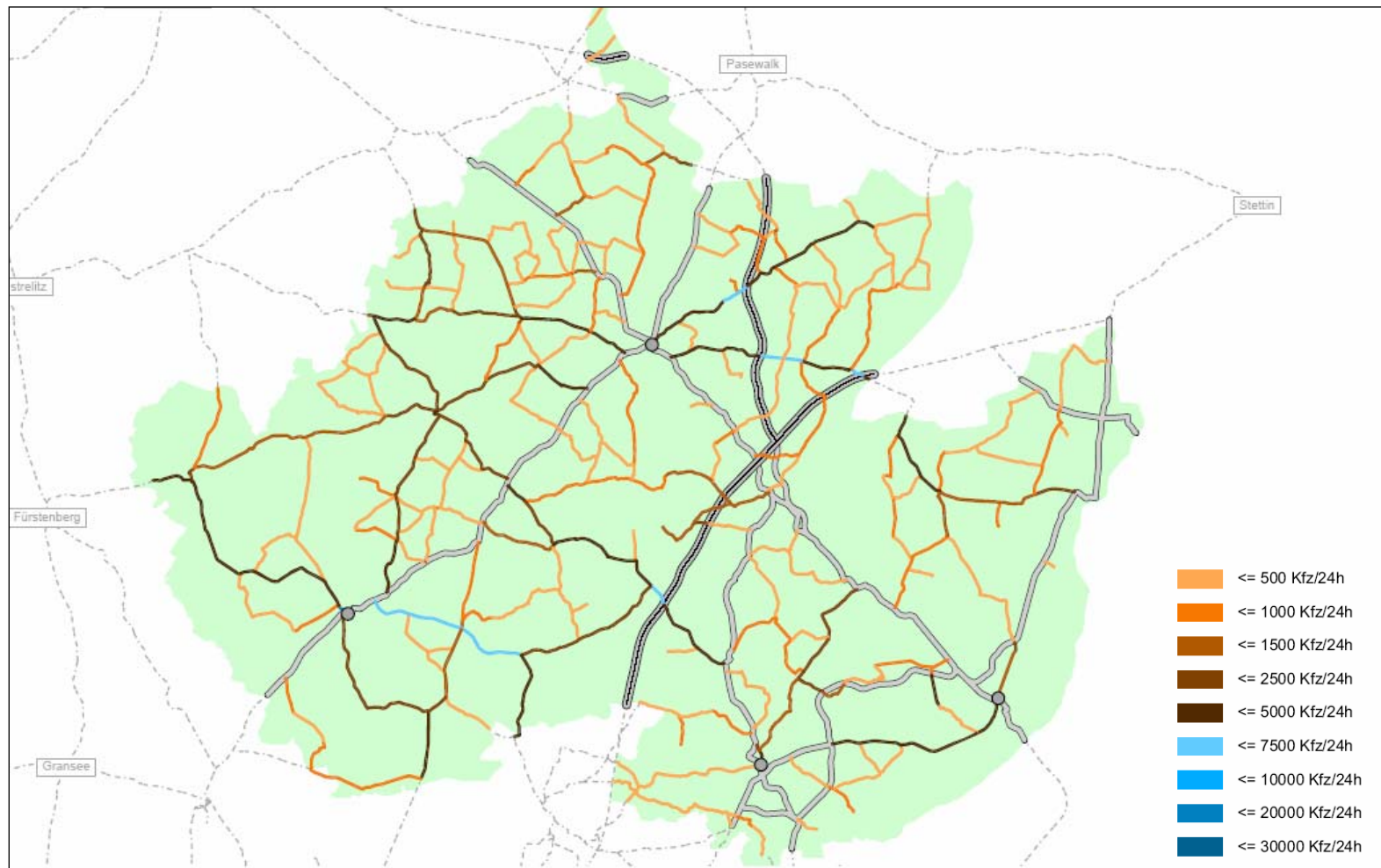
Die verkehrliche Belastung des Straßennetzes im Landkreis Uckermark wird bis zum Jahr 2015 abnehmen. Extreme Belastungen im Straßennetz sind nicht zu erwarten⁵.

² vgl. Seite 23-24 des Schlussberichts

³ vgl. Seite 9-23 des Schlussberichts

⁴ vgl. Seite 29-31 des Schlussberichts

⁵ vgl. Seite 36-40 des Schlussberichts



Verkehrsbelastungen 2015

(Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke [DTV] = Kfz/24h; Σ für beide Richtungen)

Erreichbarkeitsbetrachtungen

Auf der Grundlage der vorgestellten Verkehrsbelastungen wurden auf der im Jahr 2015 verfügbaren Straßeninfrastruktur Erreichbarkeiten errechnet, deren unterschiedlicher räumlicher Bezug in der Folge dargestellt wird.

Intraregionale Erreichbarkeit

Die zentralen Orte Prenzlau, Schwedt/O., Templin und Angermünde müssen innerhalb vorgegebener Zeitintervalle erreichbar sein. Dargestellt ist die Reisezeitbetrachtung für die vier zentralen Orte in 15 min-Isochronen.

Überregionale Erreichbarkeit

Die Oberzentren Eberswalde / Berlin (A10), Neubrandenburg und Stettin müssen innerhalb vorgegebener Zeitintervalle erreichbar sein. Dargestellt ist die Reisezeitbetrachtung für die Erreichbarkeit des Berliner Rings in 15 min-Isochronen.

Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte

Die maßgeblichen Wirtschaftsstandorte Prenzlau, Schwedt/O., Templin und Milnersdorf müssen innerhalb vorgegebener Zeitintervalle die nächste BAB-Anschlussstelle erreichen. Dargestellt ist die Erreichbarkeit der BAB-Anschlussstellen im Landkreis in 15 min-Isochronen.

ERGEBNIS

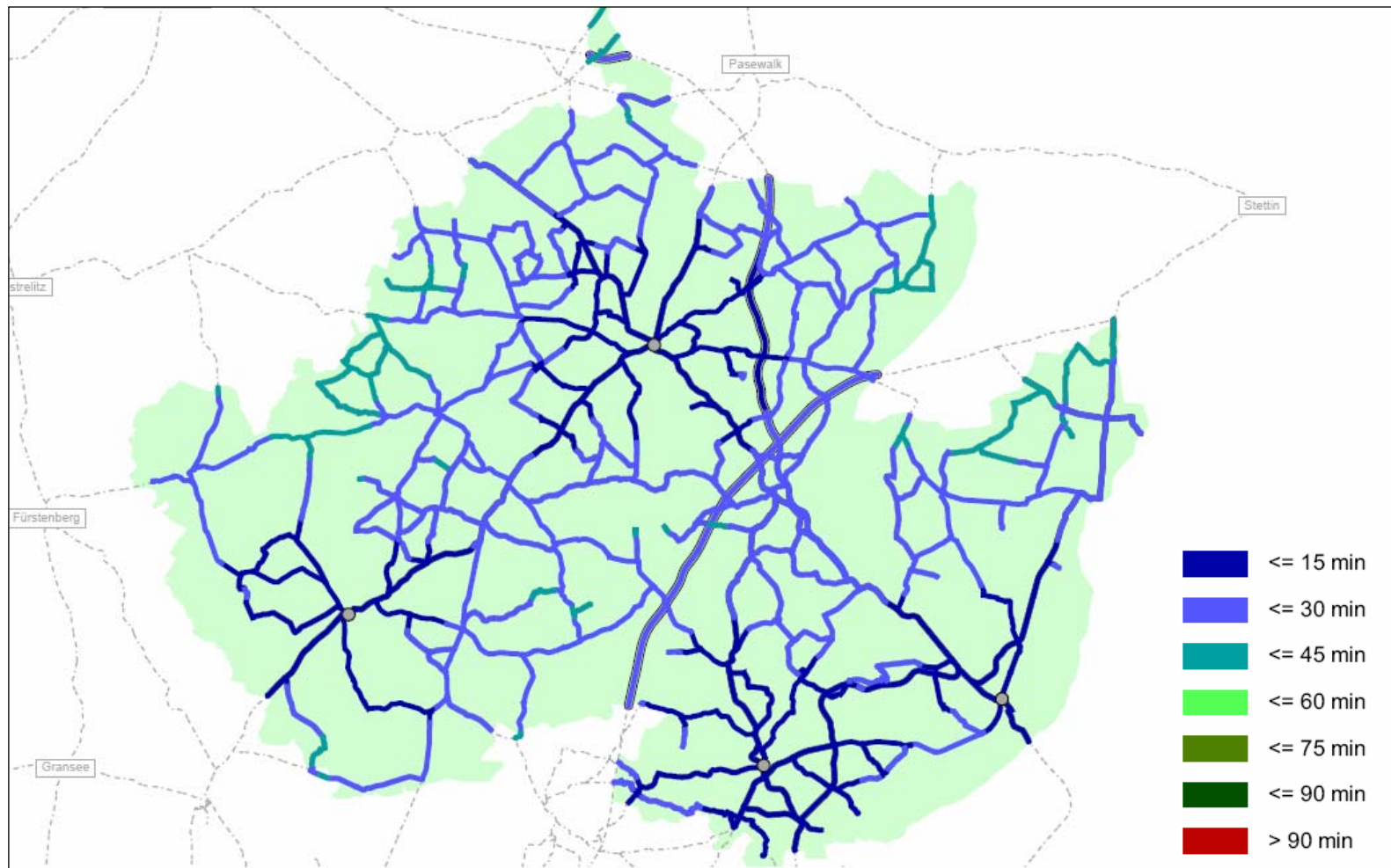
Mindestens einer der vier zentralen Orte wird stets in weniger als 45 min erreicht. Für viele Ortschaften der Uckermark ist sogar die Mindestforderung von 30 min erfüllt.

Aktuelle geltende raumordnerische Vorgaben sind und werden auch zukünftig erfüllt. Die zukünftig zu erwartende verkehrliche, wirtschaftliche und demographische Entwicklung ändert dies nicht.

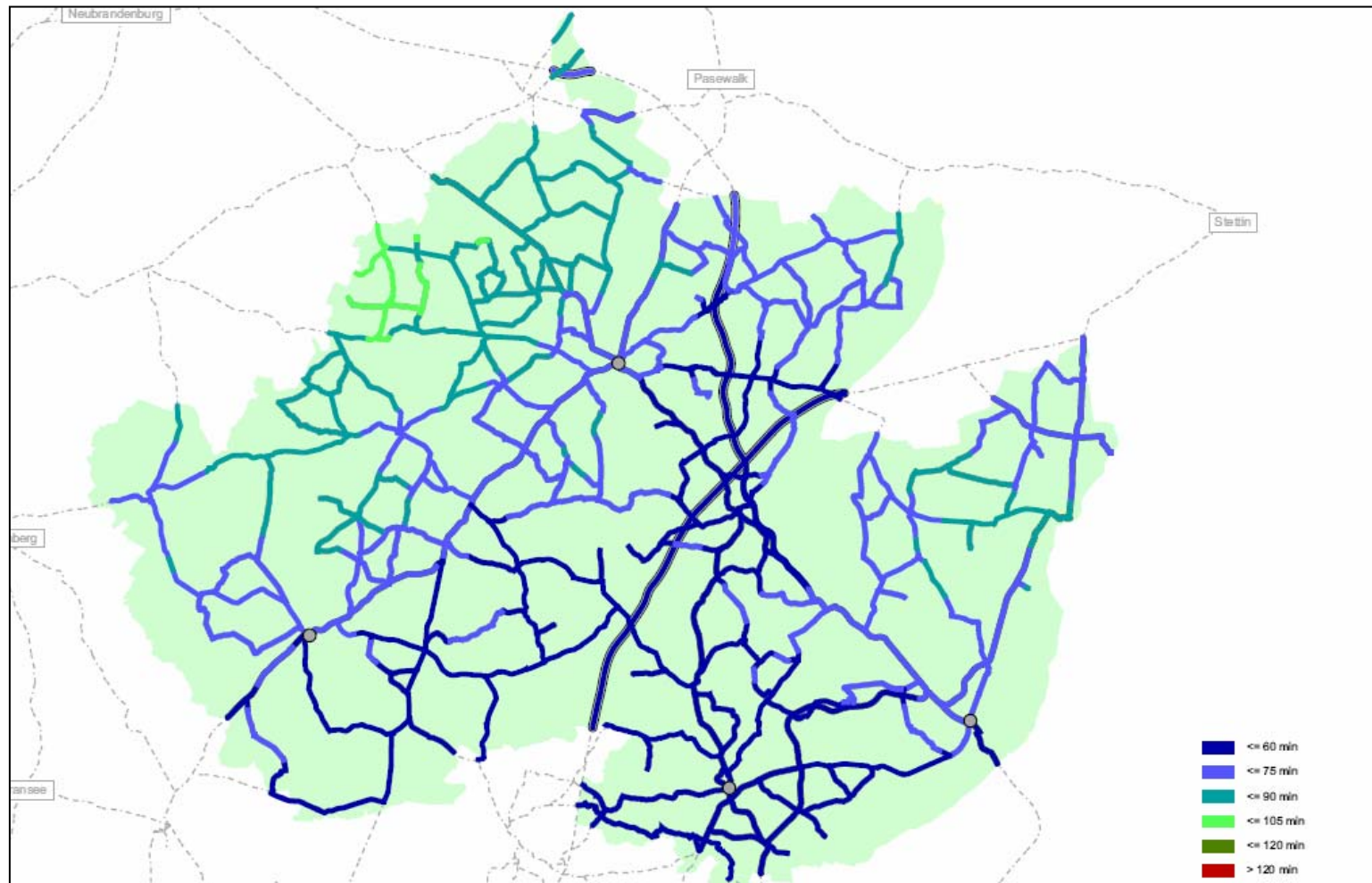
Die Bundesstraßen weisen eine hohe verkehrliche Bedeutung (Verbindungsfunktion) im Landkreis auf. Die A 20 ist von wesentlicher Bedeutung für die Anbindung des Wirtschaftsstandortes Prenzlau und dessen Umgebung.

Es sind kaum Engpässe im Straßen-Infrastrukturnetz erkennbar, aber die verkehrliche Anbindung der östlichen Wirtschaftsgebiete im Landkreis sollte weiter gestärkt werden.⁶

⁶ vgl. Seite 40-43 des Schlussberichts

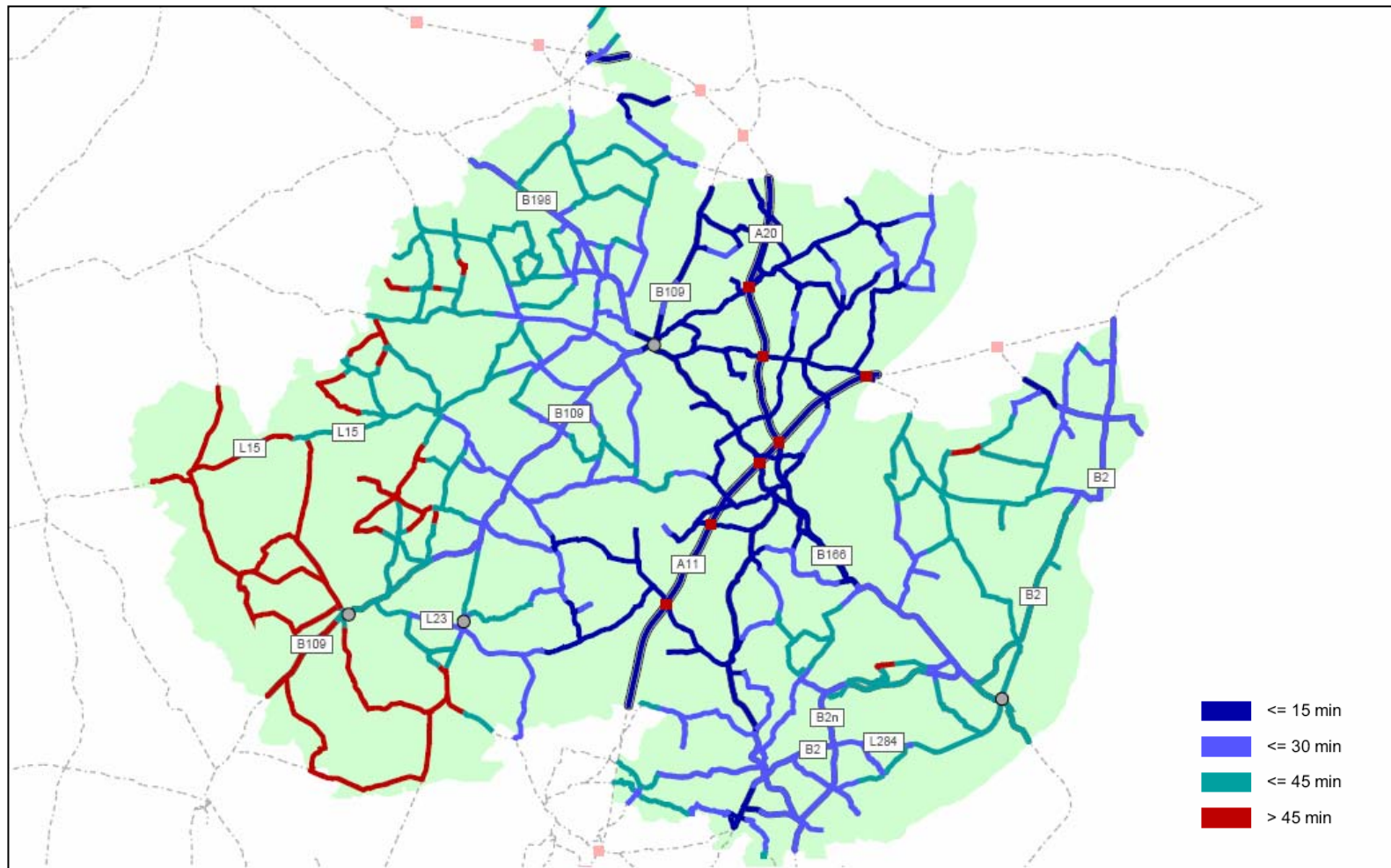


Intraregionale Erreichbarkeiten für das Jahr 2015
Pkw-Reisezeiten bezogen auf die 4 zentralen Orte [min]



Überregionale Erreichbarkeiten für das Jahr 2015 am Beispiel Berlin

Pkw-Reisezeiten bezogen auf Berlin [min]



Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte für das Jahr 2015

Schwerverkehr-Reisezeiten zu den BAB-Anschlussstellen im Landkreis Uckermark

Ableitung eines Grundnetzes

Neben der verkehrlichen Belastung einer Straße ist deren verkehrliche und räumliche Funktion maßgeblich für ihre Bedeutung innerhalb des Netzes.⁷

Das Grundnetz der Infrastruktur muss folgende Funktionen sicherstellen:

- Sicherung der Mobilität im Landkreis
- Erschließung von Industrie- und Tourismusstandorten
- Anbindung an das nächstgelegene Zentrum im Landkreis
- Anbindung der Wohn- und Arbeitsstätten unter prioritärer Berücksichtigung der übergeordneten Straßenkategorien

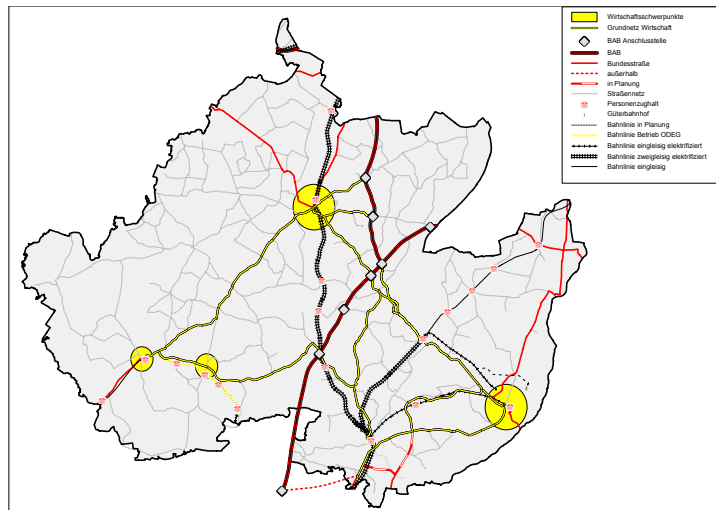
Die funktionale Netzentwicklung erfolgt aus den abgeleiteten Anforderungen der Teilbereiche heraus:

- Erschließung der Siedlungsstandorte
- Erschließung der Wirtschaftsstandorte
- Erschließung des touristischen Potenzials
- Verbindung der Zentren untereinander

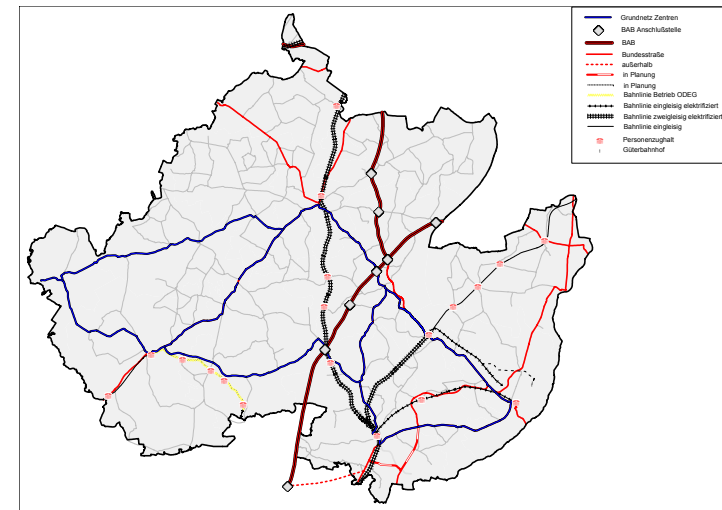
Mit diesem Ansatz ist die Herleitung einer gestuften funktionalen Priorität (1-4) für jeden Straßenabschnitt möglich.

Das Grundnetz 2015 repräsentiert das minimal notwendige Straßennetz zur Sicherstellung der genannten Funktionen unter der Prämisse des kürzesten Weges.

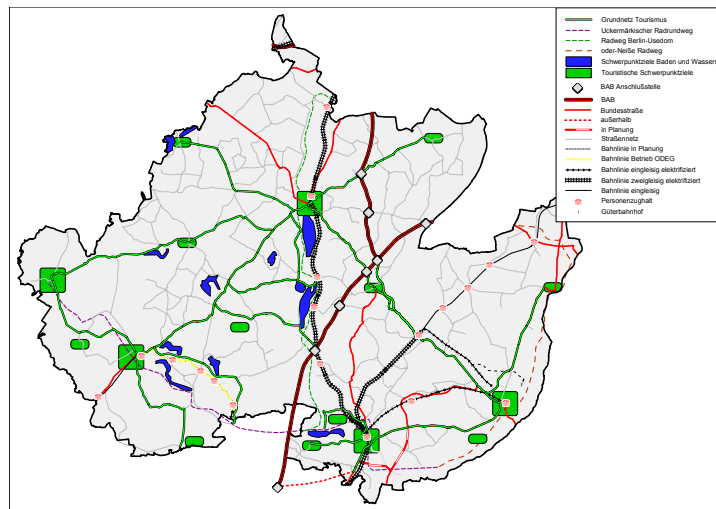
⁷ vgl. S. 44-53 des Schlussberichtes



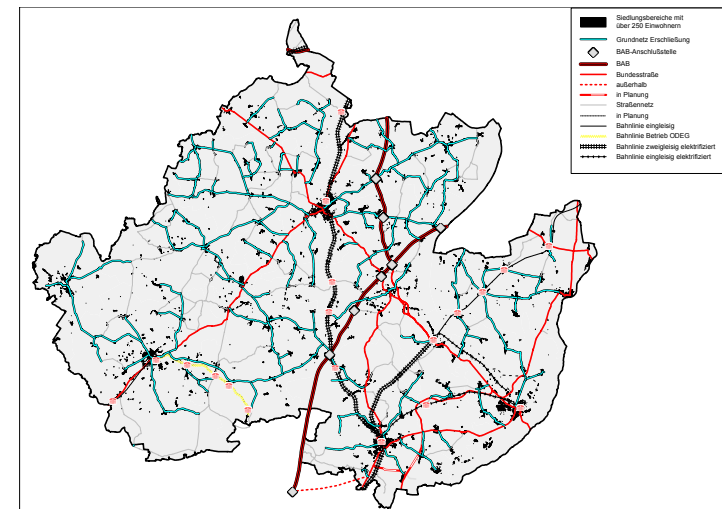
Erschließung der Wirtschaftsstandorte



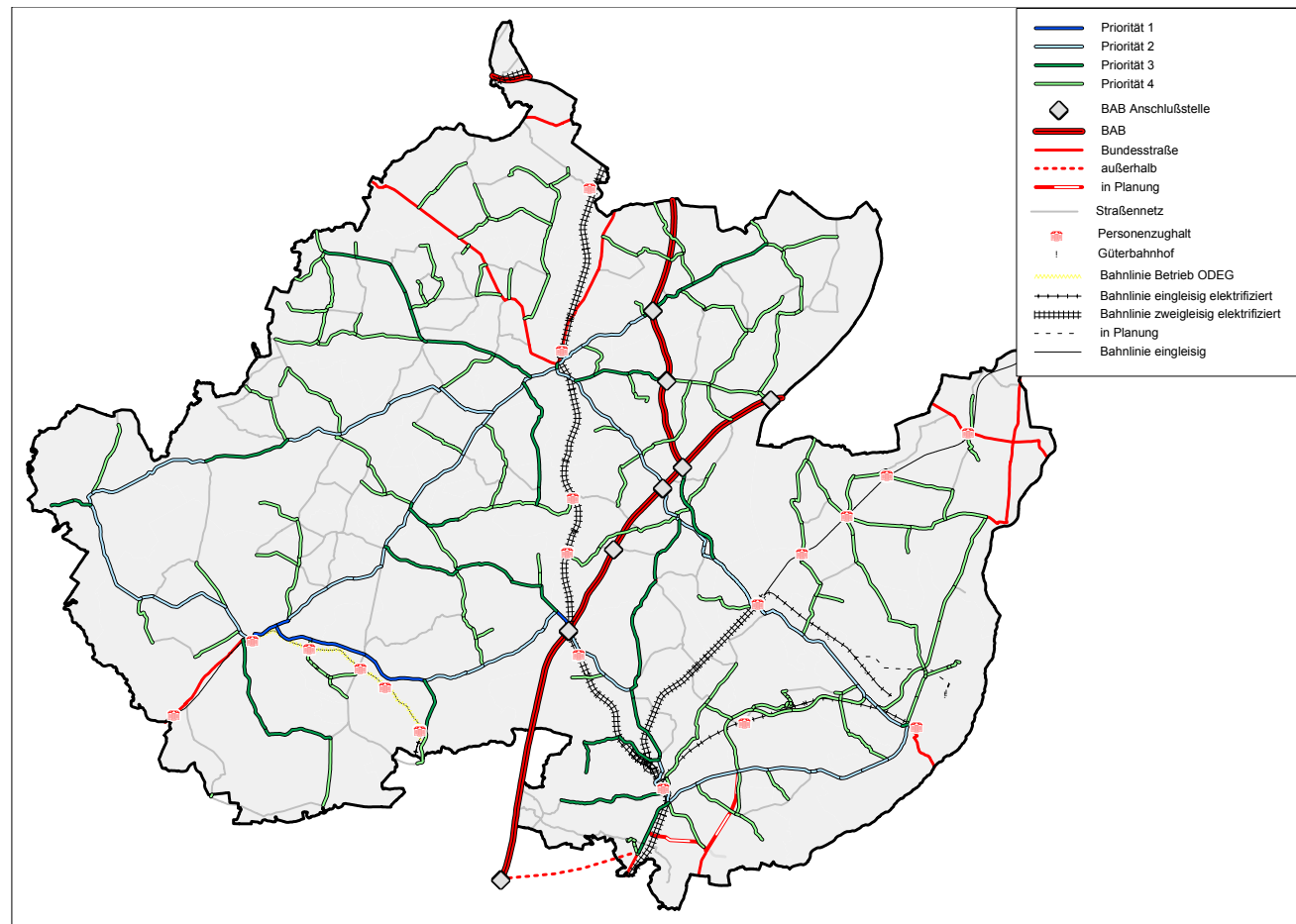
Verbindungsachsen der vier zentralen Orte



Erschließung des Tourismuspotenzials



Erschließung der Siedlungsstandorte



Überlagerung der Grundnetze

Beispiel für ein prioritär abgestuftes Straßennetz, das die hochwertige Anbindung der Wirtschafts- und Siedlungsstandorte*, Tourismuspotenziale sowie der Zentren sicherstellt (1= höchste Priorität)

*Prämisse: mindestens 90% der Bevölkerung sollen über eine hochwertige Anbindung verfügen

Erreichbarkeiten im Grundnetz

Es wird überprüft, ob bei Vorhaltung eines hochwertigen Grundnetzes und einem geringeren Ausbaustandard im nachgeordneten Netz die geforderten Erreichbarkeiten sichergestellt werden können.

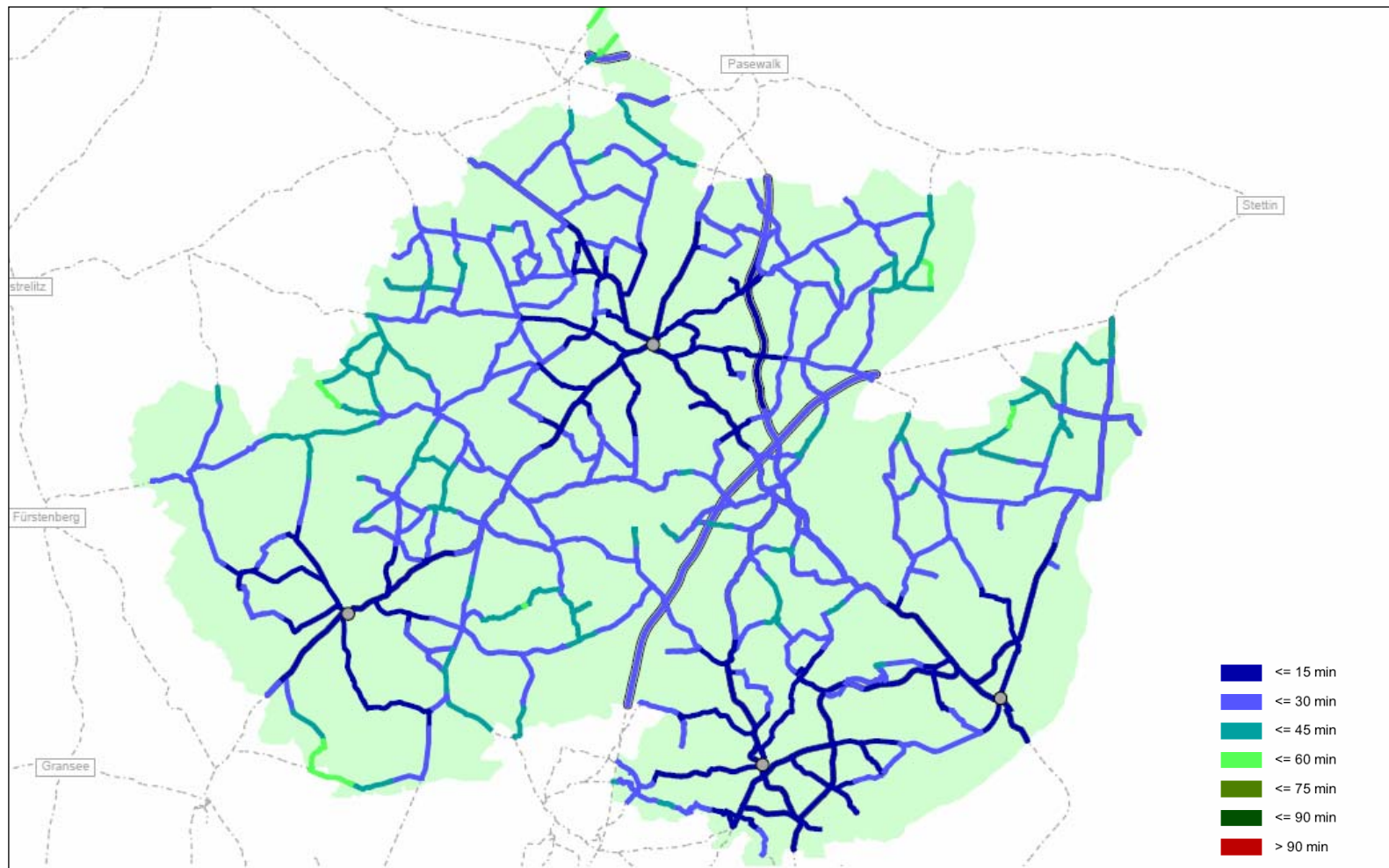
Hierfür wurde das Verkehrsaufkommen im Jahr 2015 auf das entsprechend gestaffelte Infrastrukturnetz umgelegt und simuliert.

Dargestellt sind die Reisezeiten zu den zentralen Orten im Landkreis und die Erreichbarkeit der BAB-Anschlüsse für die Wirtschaftsstandorte.

ERGEBNIS:

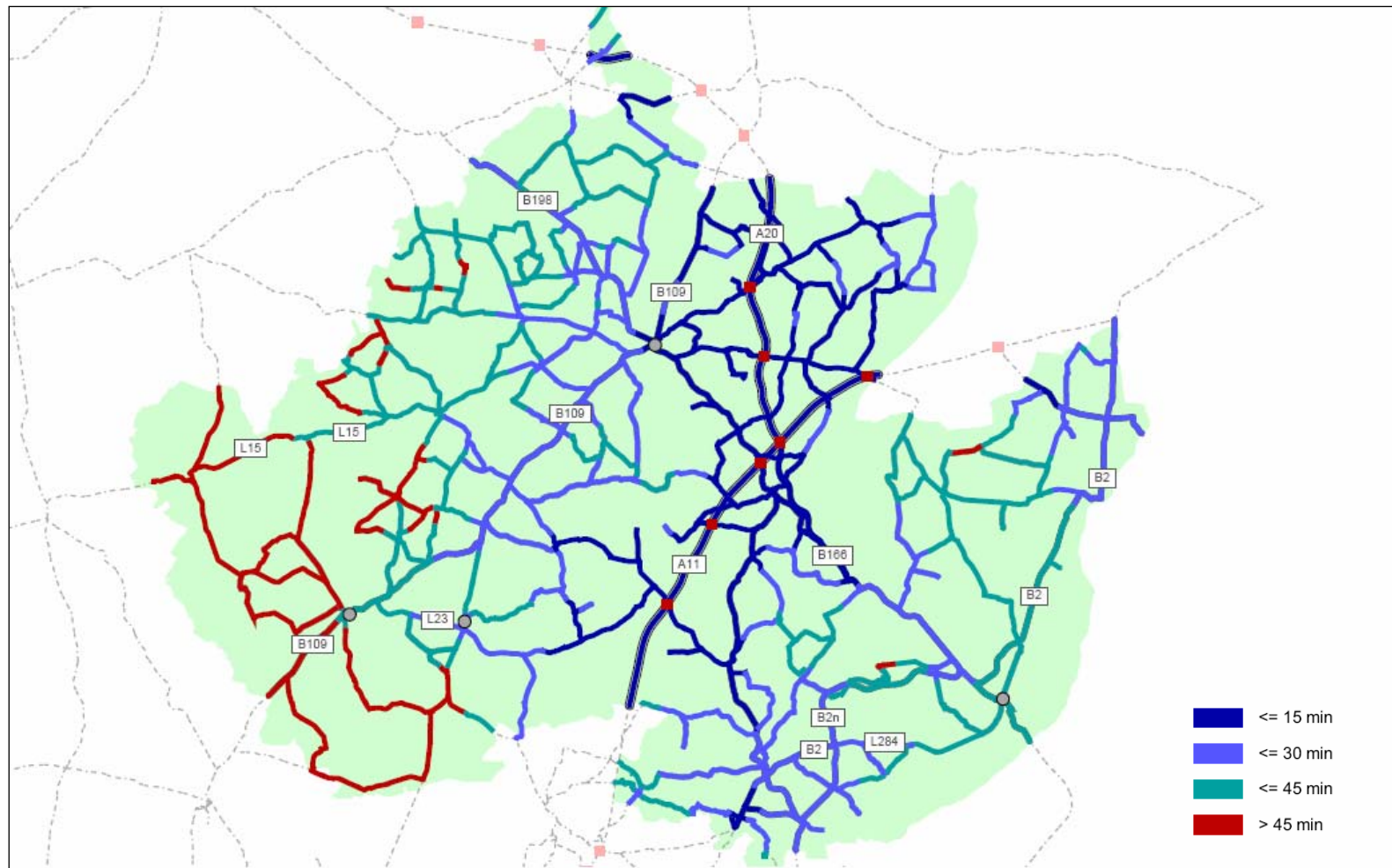
Aus der Konzentration auf ein hochwertiges Grundnetz und einem geringeren Ausbaustandard im nachgeordneten Netz resultieren kaum Verschlechterungen der Erreichbarkeiten. Dabei wird vorausgesetzt, dass die in der Bundesverkehrswegeplanung als Bedarf festgelegten Maßnahmen bis 2015 realisiert werden.⁸

⁸ vgl. S. 51-53 des Schlussberichtes



Intraregionale Erreichbarkeit auf dem Grundnetz für 2015

Pkw-Reisezeiten bezogen auf die 4 zentralen Orte



Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte auf dem Grundnetz für das Jahr 2015
Schwerverkehr-Reisezeiten zu den BAB-Anschlussstellen im Landkreis Uckermark

Zusammenfassung und Handlungsfelder

Die Ansprüche an die Straßeninfrastruktur im Landkreis Uckermark ergeben sich weniger aus deren verkehrlicher Belastung, sondern aus der notwendigen Erschließung der Fläche.⁹

Derzeit lassen sich nur wenige Engpässe im Straßennetz feststellen. Mit Realisierung der zugrunde gelegten geplanten Neu- und Ausbaumaßnahmen bis 2015 und vor dem Hintergrund der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung sind künftig keine Engpässe zu erwarten. Die Entscheidungsträger im Landkreis sollten sich daher weiterhin mit Nachdruck für die Realisierung der Infrastrukturmaßnahmen einsetzen.

Die von den gültigen raumordnerischen Vorgaben geforderten Erreichbarkeiten (Reisezeiten) sind gewährleistet und werden auch weiterhin erfüllt.

Vor dem Hintergrund knapper Haushaltsmittel muss die Straßen-Infrastruktur künftig vermehrt entsprechend ihrer prioritären Funktion gestaffelt und dimensioniert werden.

Das Grundnetz der Straßeninfrastruktur, das sich aus der Überlagerung der Nutzungsansprüche ergibt, ist maßgeblich für die derzeitige und zukünftige Vitalität des Landkreises. Entsprechend dieser Bedeutung sollte es mit vordringlicher Priorität mit einem hohen Ausbaustandard vorgehalten werden.

Maßgeblichen Einfluss auf den künftigen Infrastrukturbedarf hat die räumliche Bevölkerungsentwicklung (Siedlungsstruktur).

Die Siedlungsentwicklung/Flächenausweisung und die Beurteilung der für die jeweiligen Siedlungsgebiete vorzuhaltenden Infrastrukturqualität ist eine maßgebliche Stell-schraube für künftige Aufwendungen des Landkreises.

Die Handlungsfelder für den Erhalt eines quantitativ und qualitativ effizienten Straßennetzes liegen in den Rahmenbedingungen und weniger im Netz selbst. Das Straßennetz (Zielhorizont 2015) hat im Rahmen seiner verkehrlichen Kapazitäten noch Reserven.

Die grundsätzlich positiven Tendenzen in der prognostizierten Verkehrsentwicklung im Landkreis Uckermark sind nur dann zu erreichen, wenn alle politischen und administrativen Entscheidungsträger, die derzeit bereits im Planungsprozess befindlichen Maßnahmen nachhaltig unterstützen und einheitlich für deren zügige Umsetzung eintreten.

⁹ vgl. S. 54-58 des Schlussberichtes