



Wo die neue und alte B 167 parallel führen (Ortsumgehungen, z.B. bei Finowfurt und Eberswalde), wurden beide Verkehrsstärken aus der Prognose addiert.

Abb. 2 zeigt denselben Vergleich, wobei hier die Zu- oder Abnahme als Anteil der 2021 gemessenen Verkehrsstärke dargestellt ist. Dies gibt einen besseren Eindruck davon, wie bedeutsam die Veränderung für den jeweiligen Streckenabschnitt ist.

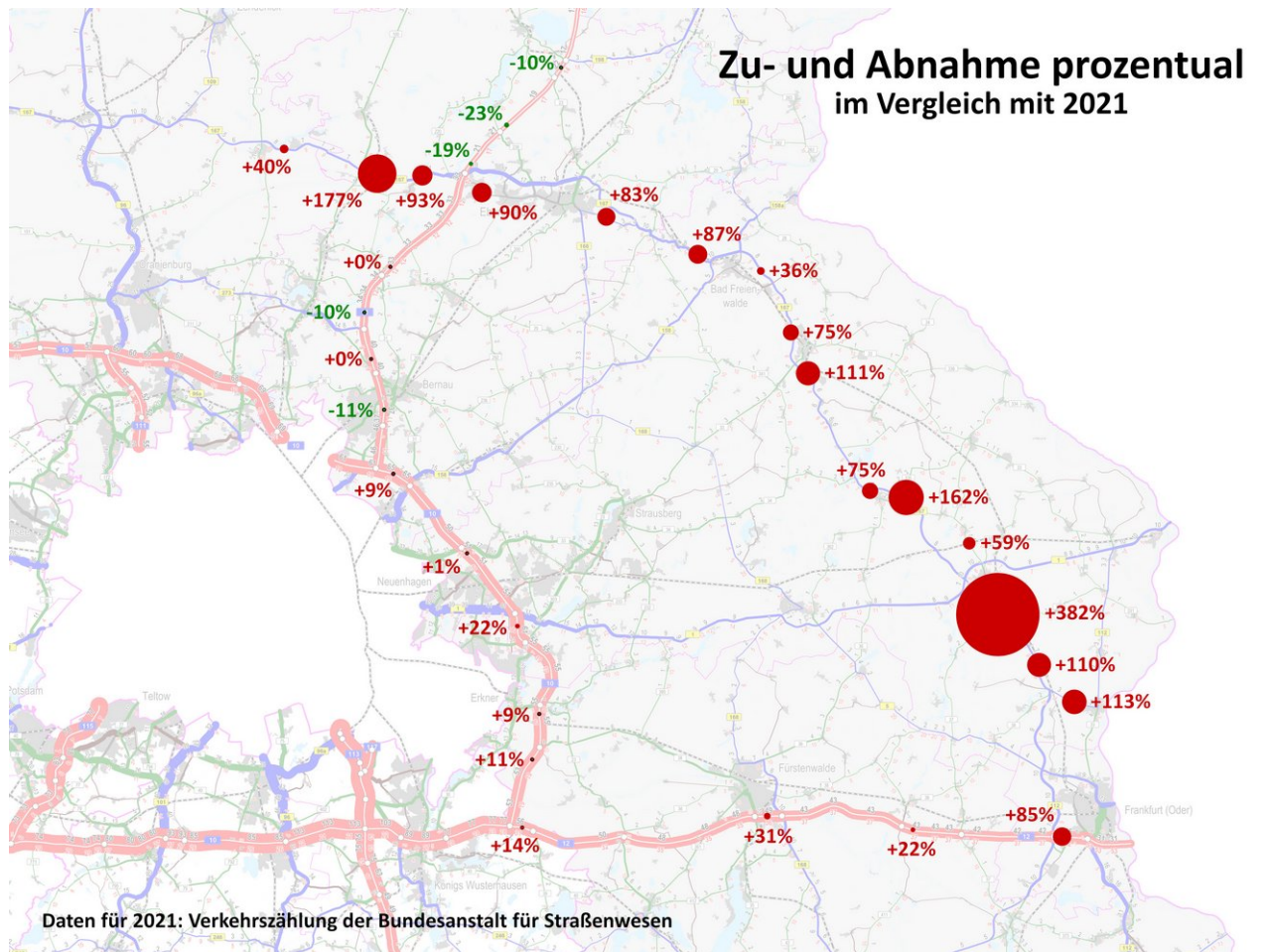


Abb. 2: Prognostizierte Verkehrsentwicklung 2030 im Vergleich mit 2021 (prozentual)

Dabei sind einzelne Angaben sehr fragwürdig, z.B. eine angenommene Zunahme des Verkehrs um 382% (in etwa eine Vervielfachung) auf der B 167 südlich von Seelow (an einer Stelle, in deren Umkreis gar keine Ausbaumaßnahmen geplant sind). Vermutlich wurden hier Daten aus einer Computersimulation übernommen, ohne sie auf Plausibilität zu überprüfen. Es zeichnen sich jedoch zwei Prognosen ab:

- Abnahme des Verkehrs auf der A 11, im Gegensatz zum sonstigen Trend.

Für diese prognostizierte Abnahme ist als Ursache vor allem eine Verlagerung von Verkehr auf die parallel verlaufende B 96, die zwischen Oranienburg und Löwenberg ausgebaut werden soll, wahrscheinlich.

- Starke Zunahme des Verkehrs auf der B 167, im Gegensatz zum Trend der letzten Jahrzehnte.

Dieser Trend der letzten Jahrzehnte ist in Abb. 3 dargestellt. Datengrundlage sind wieder-

um die fünfjährigen Verkehrszählungen der BAST. Für 2025 wurden, da die Ergebnisse dieser Zählung noch nicht vorliegen, die Daten von 2021 übernommen. Für 2030 wurden die Daten aus der Verkehrsprognose des Landesbetriebs Straßenwesen eingetragen.

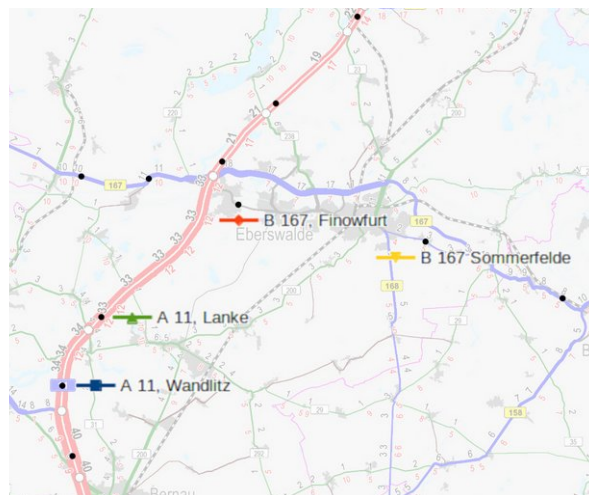
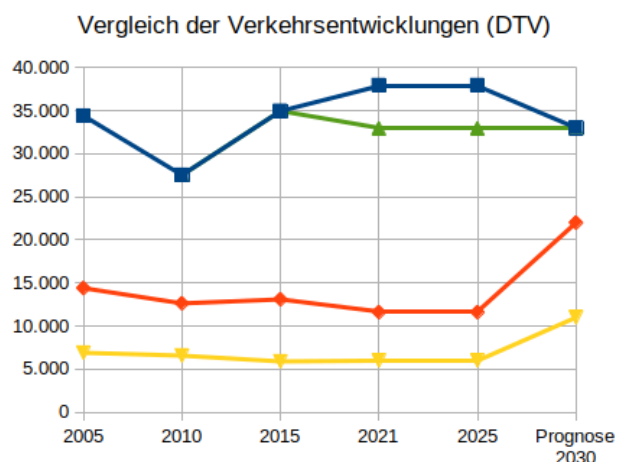


Abb. 3: Verkehrsentwicklung an ausgewählten Zählstellen auf der A11 und B 167

Bei den Zählstellen auf der A 11 schwankt die Verkehrsbelegung um einen Mittelwert von ca. 35.000 Kfz/Tag, mit einem hier nicht erklärbaren Einbruch im Jahr 2010.

Für die B 167 ist jedoch eindeutig erkennbar, dass die Verkehrsbelegung in den letzten 20 Jahren leicht, aber kontinuierlich zurückgegangen ist. Der prognostizierte Anstieg folgt also keinem Trend, sondern ist nur erklärbar durch

- induzierten Verkehr: zusätzliche Fahrten aufgrund des besseren Ausbaus der Straße,
- verlagerten Verkehr: Umleitung von Fernverkehr von der A 11 nördlich Finowfurt nach Frankfurt (Oder) und Polen von der jetzigen Autobahnroute über den Berliner Ring auf die neue B 167.

Wie stark eine solche Verlagerung ausfällt, wird maßgeblich davon abhängen, wie weit sich die Fahrzeit auf den B 167 durch den Neubau (auch im Zusammenspiel mit weiteren geplanten Ausbaumaßnahmen) verkürzt und wie die an der A 11 geplante neue Anschlussstelle beschildert sein wird.

### Verkehrsprognose für Finowfurt/Eberswalde

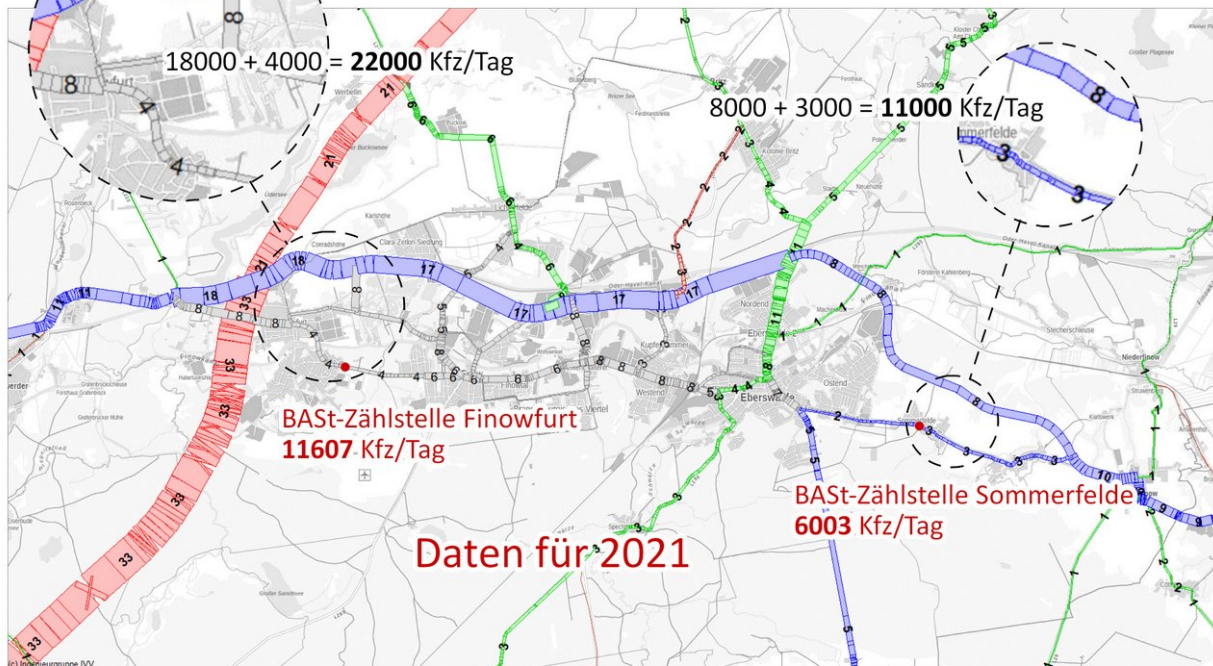
Zusätzlich zur erwähnten Prognose des Landesbetriebs Straßenwesen und aufbauend darauf wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Ortsumgehung Finowfurt/Eberswalde der B 167 (ebenfalls durch die Ingenieurgruppe IVV) eine projektbezogene Verkehrsprognose aufgestellt (nicht mehr im Internet zu finden, da die Auslegung der Unterlagen durch das Landesamt für Bauen und Verkehr beendet ist).

Ein Auszug aus dieser Prognose für den „Planfall 2“ (beide Bauabschnitte der Ortsumgehung Finowfurt/Eberswalde fertiggestellt) ist in Abb. 4 dargestellt. Dabei haben wir wichtige Daten hervorgehoben bzw. ergänzt, nämlich die Verkehrsbelegung an den zwei Zählstellen der BAST (Finowfurt und Sommerfelde) im Jahr 2021 und die in der Prognose für diese Stellen angenommenen Werte.

Kfz-Belastungen 2030 – Planfall 2  
[1.000 Kfz/Tag]

16

### Prognose nach Fertigstellung beider Bauabschnitte



Quelle: Projektbezogene Verkehrsprognose B167 OU Finowfurt/ Eberswalde, bearbeitet



OU Finowfurt/ Eberswalde, 1.PA (L 220 – L 200)

8. Oktober 2020

Abb. 4: Projektbezogene Verkehrsprognose der Ingenieurgruppe IVV (bearbeitet)

Um die Werte vergleichbar zu machen, müssen in der Prognose die Werte für die neue B 167 (umgeleiteter Verkehr) und die alte Trasse (im Ort verbleibender Verkehr) addiert werden, denn die jetzige B 167 trägt ja auch beide Verkehrsarten. Damit ergeben sich die in der Abbildung dargestellten Zunahmen von

- **Finowfurt:** von 11.607 auf 22.000 Kfz/Tag, das entspricht einer **Zunahme um 90%**,
- **Sommerfelde:** von 6.003 auf 11.000 Kfz/Tag, das entspricht einer **Zunahme um 83%**.

Diese Daten wurden auch den Abbildungen 1 und 2 zugrundegelegt.

### Wozu dienen die Prognosen?

Die in Abb. 4 wiedergegebene Prognose ist unrealistisch, nicht nur wegen der erwarteten Zunahme des Verkehrs auf fast das Doppelte, sondern auch wegen falscher Erwartungen an die Nutzung der Ortsumgehung. Auf der Bahnhofsbrücke in Eberswalde lag die Verkehrsbelegung z.B. 2020 bei ca. 24.600 Kfz/Tag (Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Eberswalde, nachrichtliche Übermittlung aus dem Stadtentwicklungsamt). Davon sind, bezogen auf Eberswalde ohne Finowfurt, mindestens 50% oder **12.300** Fahrzeuge Binnenverkehr, der sich nicht umleiten lässt (siehe dazu unsere Untersuchungen unter <https://pro-waldstadt.de/doc/Verkehrsarten%20in%20Eberswalde.pdf>). In der Prognose wird aber für die Bahnhofsbrücke nur noch eine Verkehrsbelegung von **8.000** Kfz/Tag angegeben.

Einen solchen Rückgang des innerstädtischen Verkehrs anzunehmen ist unrealistisch. Hier wie auch bei den sehr hohen angenommenen Verkehrszunahmen durch die neue Trasse zeigt sich ein Muster, das vor allem der Rechtfertigung des Bauvorhabens dient:

Die Prognose (die ja, wie schon erwähnt, nicht auf der Fortschreibung von Trends beruht, sondern eine Zielvorstellung ausdrückt) wird bewusst so gestaltet, dass der Eindruck entsteht, die neue B 167 wäre

- wegen eines sehr hohen Verkehrsaufkommens in der Zukunft unbedingt notwendig,
- sehr nützlich, da sie den überwiegenden Teil des gegenwärtigen Verkehrs aus Eberswalde/Finowfurt abziehen würde.

Beide Vorstellungen sind falsch. Dass die Ortsumgehung Verkehr in der Größenordnung von 17.000 Kfz/Tag aufnehmen soll, behauptet nicht einmal der Bundesverkehrswegeplan: In der Projektanmeldung 2016 ist noch von 8.000 Kfz/Tag die Rede ([https://www.bv-wp-projekte.de/strasse/B167\\_B112-G40-BB-T8-BB/B167\\_B112-G40-BB-T8-BB.html](https://www.bv-wp-projekte.de/strasse/B167_B112-G40-BB-T8-BB/B167_B112-G40-BB-T8-BB.html)), und selbst das dürfte überzogen sein.

Vorrangige Funktion der Prognosen scheint es zu sein, die Planung zu rechtfertigen und die Öffentlichkeit über die verkehrlichen Auswirkungen des Projekts in die Irre zu führen. Dabei werden Fehler in Kauf genommen, die eigentlich kein qualifizierter Verkehrsplaner übersehen kann.

Besonders pikant in diesem Zusammenhang ist, dass der zum Teil dreispurige Ausbau der Ortsumgehung erst nach Erstellung der hier besprochenen Verkehrsprognose in die Planung eingeführt wurde:

„Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von bis zu 17.000 Kfz/24 h... Mit Aktualisierung der Projektprognose 2030 nach Einführung der Straßenverkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg im Mai 2020 sind abschnittsweise wechselseitig Überholfahrstreifen auf der rechten oder linken Richtungsfahrbahn mit einer Fahrbahnbreite = 11,50 m angeordnet“ (Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren, S. 6).

Hier zeigt sich folgendes Handlungsmuster:

1. Es wird eine Verkehrsprognose erstellt, die aber nicht auf der Fortschreibung gegenwärtiger Trends basiert, sondern Zielvorstellungen ausdrückt.
2. Da das Projekt in der Prognose als schon umgesetzt angenommen wird und so, wie es geplant ist, große Verkehrsmengen aufnehmen kann, wird eine starke Zunahme des Verkehrs angenommen.
3. Die Prognose wird in der noch laufenden Planung zum Anlass genommen, die Notwendigkeit und Dimensionierung des Projekts zu begründen.

Jeder dieser Schritte ist für sich genommen zulässig. Zusammen ergeben sie aber einen klassischen Zirkelschluss: die Folge wird zur Voraussetzung. Oder, in einfacher Sprache ausgedrückt: Die Straße muss gebaut werden, weil die Straße gebaut wird.

## Wie realistisch sind die Prognosen?

Unabhängig von der Intention der Prognosen stellt sich die Frage, wie viel davon wirklich eintreten könnte, nämlich, wie oben schon erklärt, durch

- induzierten Verkehr: zusätzliche Fahrten aufgrund des besseren Ausbaus der Straße,
- verlagerten Verkehr: Umleitung von Fernverkehr von der A 11 nördlich Finowfurt nach Frankfurt (Oder) und Polen von der jetzigen Autobahnroute über den Berliner Ring auf die neue B 167.

Induzierter Verkehr ist eine bekannte Tatsache (wenn das Straßenangebot besser ist, wird mehr Auto gefahren), jedoch sind die Größenordnungen schwer abzuschätzen. Zwei Beobachtungen sprechen dafür, dass im Fall eines weiteren Ausbaus der B 167 der induzierte Verkehr entlang der Gesamtstrecke eher gering ausfallen wird:

- Der überregionale Verkehr auf der B 167 ist seit Jahrzehnten annähernd konstant (siehe dazu unsere Untersuchungen unter <https://pro-waldstadt.de/doc/Verkehrsentwicklung%20auf%20der%20B167%20bei%20Eberswalde%201995-2003.pdf>).
- Daran hat sich auch durch den Ausbau einzelner Streckenabschnitte nichts geändert. Auf dem schon neu gebauten Streckenabschnitt der B 167 zwischen Bad Freienwalde und Wriezen (Zählstelle 3250 2010 der BASt) ist der Verkehr seit dem Neubau sogar zurückgegangen, wie die folgende Tabelle zeigt (Daten aus <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Statistik/Verkehrsdaten/Manuelle-Zaehlung.html>).

| Jahr | DTV (Kfz/24 h) |
|------|----------------|
| 2005 | 6.700          |
| 2010 | 6.590          |
| 2015 | 5.671          |
| 2021 | 5.892          |

Sprich: In der Verbindungsfunktion zwischen den Ortschaften entlang der B 167 scheint der Ausbauzustand der Straße kaum Auswirkungen auf die Verkehrsbelegung zu haben. Es gibt eine bestimmte Menge an Verkehr, der so oder so fließt, er ist aber von der Demografie der Landschaft abhängig und in den letzten Jahrzehnten, wie auch in Eberswalde, leicht zurückgegangen.

Eine Zunahme in der Nähe der Autobahn A 11 könnte allerdings eintreten, weil dort viel Pendelverkehr von und nach Berlin unterwegs ist und sich dieser traditionell zwischen Auto und Regionalbahn aufteilt. Wenn die Verkehrsverhältnisse für Kraftfahrzeuge verbessert werden, für Bahnreisende aber nicht, könnte das zu einer Verlagerung von Verkehr von der Schiene auf die Straße führen.

Eine Verlagerung von Fernverkehr von der Autobahnroute A 11 / A 10 / A 12 auf die B 167 wird davon abhängen, ob das Ziel „Frankfurt (Oder) / Polen“ an der neuen Autobahnabfahrt nördlich von Finowfurt angegeben ist und von der zukünftigen Reisezeit.

Die Reisezeit hat entscheidenden Einfluss auf die von Navigationssystemen und Diensten wie Google Maps vorgeschlagenen Fahrtrouten. Für eine Fahrt von Finowfurt nach Frankfurt (Oder) ist gegenwärtig die Autobahnroute, obwohl 30 km länger, mit einer Zeitersparnis von 22 Minuten vorteilhafter (Abb. 5).

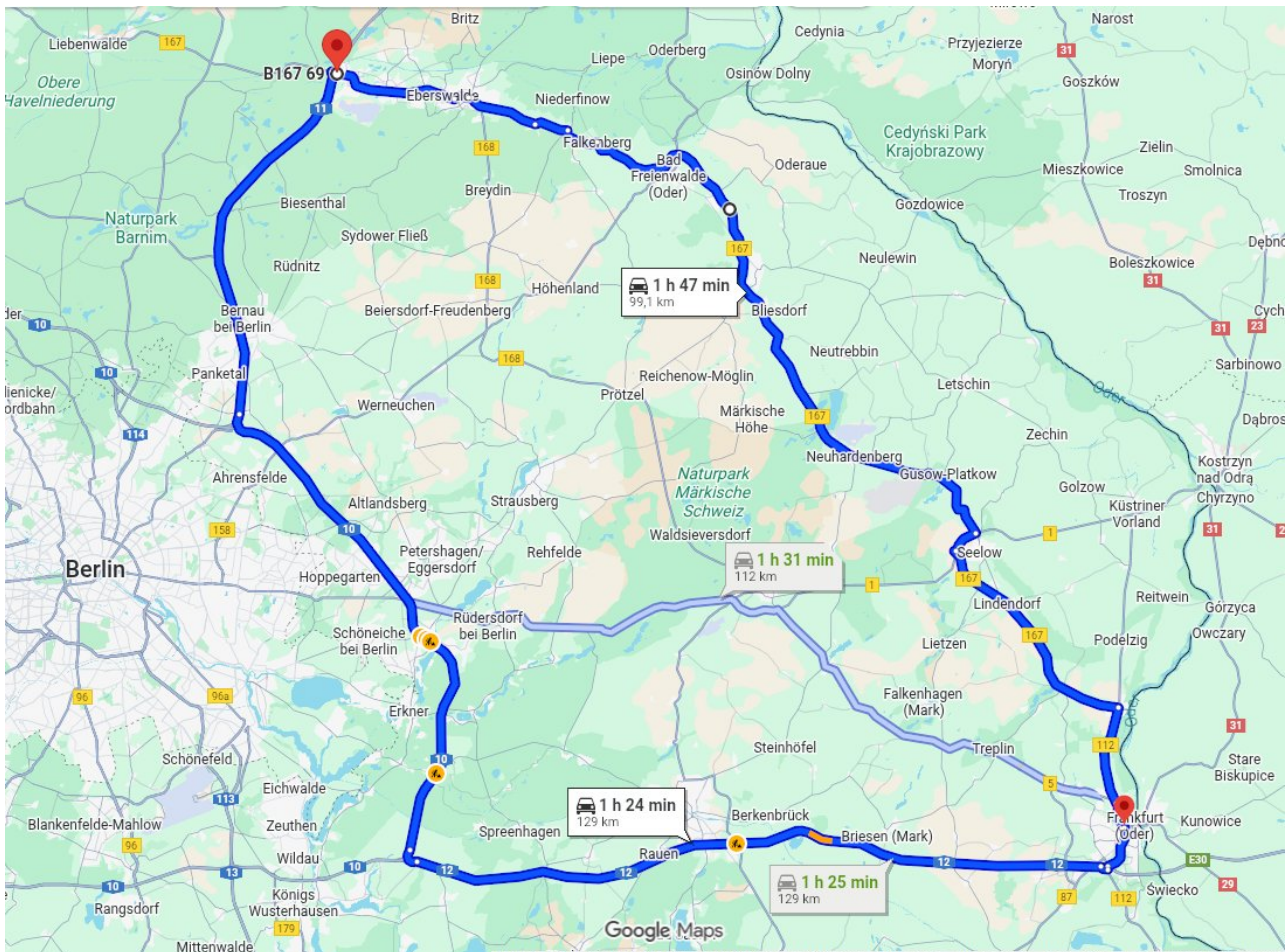


Abb. 5: Streckenlänge und Reisezeit. Quelle: Google Maps, abgerufen am 19.11.2025

Die Reisezeit für eine Querung der Ortschaften Finowfurt und Eberswalde bis ins dortige Zentrum beträgt gegenwärtig etwa 30-35 Minuten.

Mit Fertigstellung des 1. Bauabschnitts der geplanten Ortsumgehung dürften die beiden Routen, wenn man von einer Fahrzeitverkürzung auf 10-15 Minuten ausgeht, nahezu gleichauf liegen. Mit Fertigstellung des 2. Bauabschnitts wäre die B 167 dann definitiv im Vorteil und würde von Navigationssystemen bevorzugt angezeigt.

Eine Verlagerung von Fernverkehr in die Region Eberswalde / Bad Freienwalde / Oderbruch durch den Neubau der B 167 ist also (schon mit Fertigstellung des 1. BA) wahrscheinlich, auch wenn wir keine Angaben zur Größenordnung machen können.

Solange nur der erste Bauabschnitt fertiggestellt ist, würde dieser zusätzliche Verkehr aber durch die Breite Straße und das Eberswalder Zentrum abfließen. Auch das ist bei einer Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen des Projekts zu berücksichtigen.