



Ohne Grenzen. Bez granic.

Mobilitätskonzept Frankfurt (Oder) 2030+ Analyse und Rahmenbedingungen der Entwicklung von Mobilität und Verkehr

Dipl.-Ing. Johannes Fischer

Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Umwelt
29.08.2018



Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität – Umwelt - Verkehr

1 Vorgehensweise

2 Analyse

3 Zukünftige Verkehrsentwicklung

4 Fazit

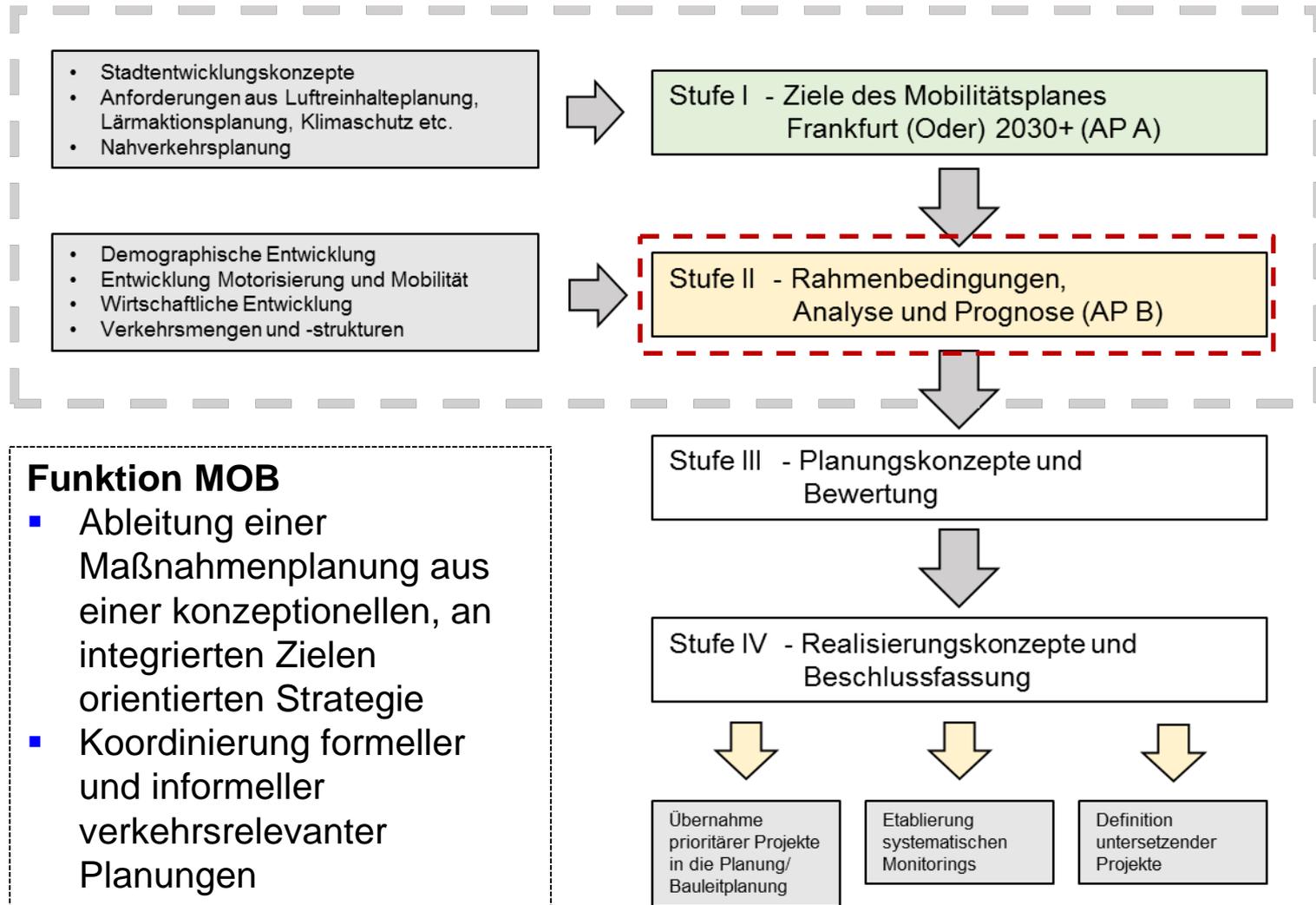
1 Vorgehensweise

2 Analyse

3 Zukünftige Verkehrsentwicklung

4 Fazit

1. Vorgehensweise - MOB

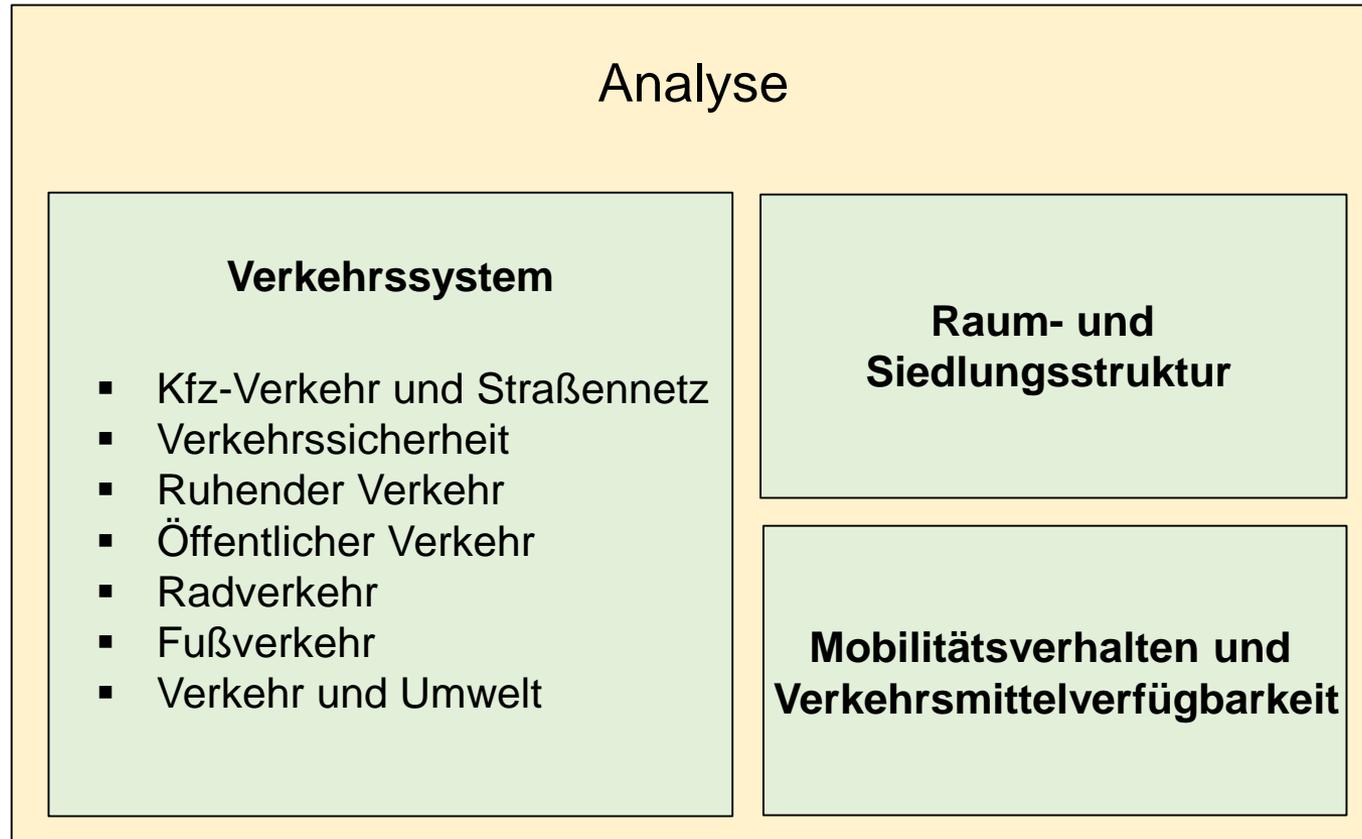


1 Vorgehensweise

2 Analyse

3 Zukünftige Verkehrsentwicklung

4 Fazit



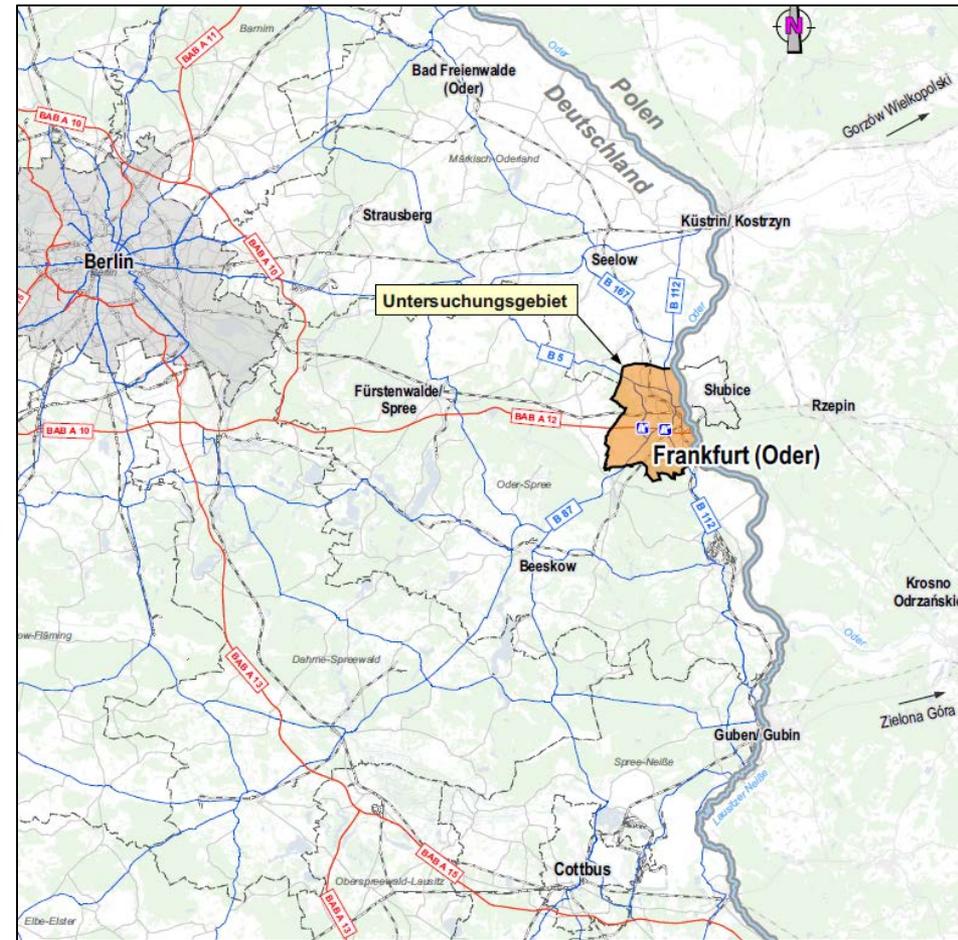
2. Analyse – Lage, Funktion, Einordnung in übergeordnete Verkehrssysteme

Lage und Funktion

- Doppelstadt Frankfurt (Oder) – Słubice
- Grenzübergang nach Polen
- Lage im paneuropäischen Korridor
- Viertgrößte Stadt Brandenburgs
- Oberzentrum

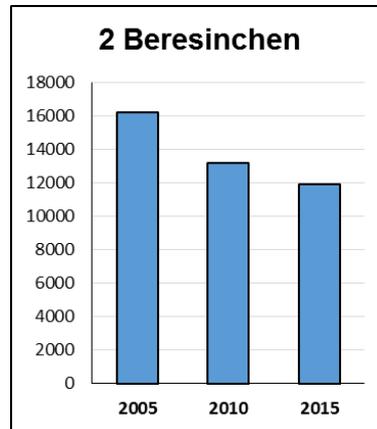
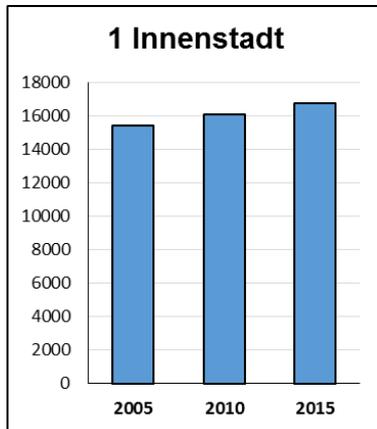
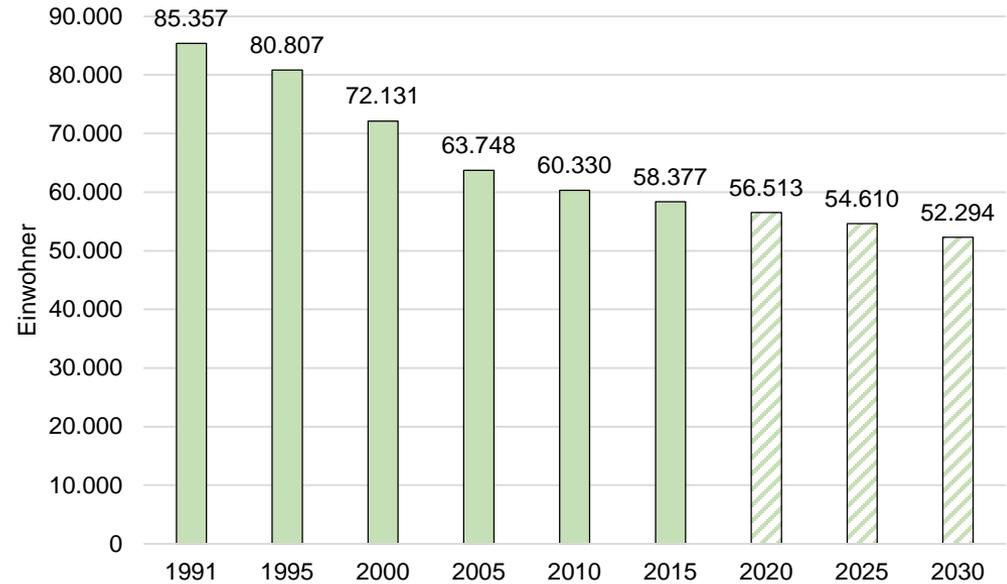
Einordnung in übergeordnete Verkehrssysteme

- BAB A12
- B 112, B 5, B 87
- RE 1 Cottbus – Magdeburg
- RE 36 Frankfurt (Oder) – Königs-Wusterhausen
- RB 60 Frankfurt (Oder) – Eberswalde
- RB 91 Berlin-Lichtenberg – Zielona Gora
- EC 47 Berlin – Warszawa
- EC 55 Berlin – Gdynia
- Oder-Neiße-Radweg
- Radweg Beeskow-Sulęcín
- Marina,
Verkehrslandeplatz
Eisenhüttenstadt – Frankfurt (Oder)
- Fernbushalt in Słubice



2. Analyse – Demographie

- Bevölkerungsrückgang seit 1991: ca. 30 %
(starker Rückgang zwischen 1991 und 2005, mittlerweile nur noch schwach sinkend)
- Prognose 2030: Bevölkerungsrückgang um ca. 10 – 15 %
- Steigende Anzahl Rentner und Hochbetagte, stark sinkende Anzahl im Alterssegment der Erwerbstätigen



| Altersgruppe | Anderung des Anteils an der Gesamteinwohnerzahl 2030 - 2011 |
|-----------------|---|
| 0 bis 25 Jahre | -6,7% |
| 26 bis 64 Jahre | -31,8% |
| ab 65 Jahre | 31,5% |

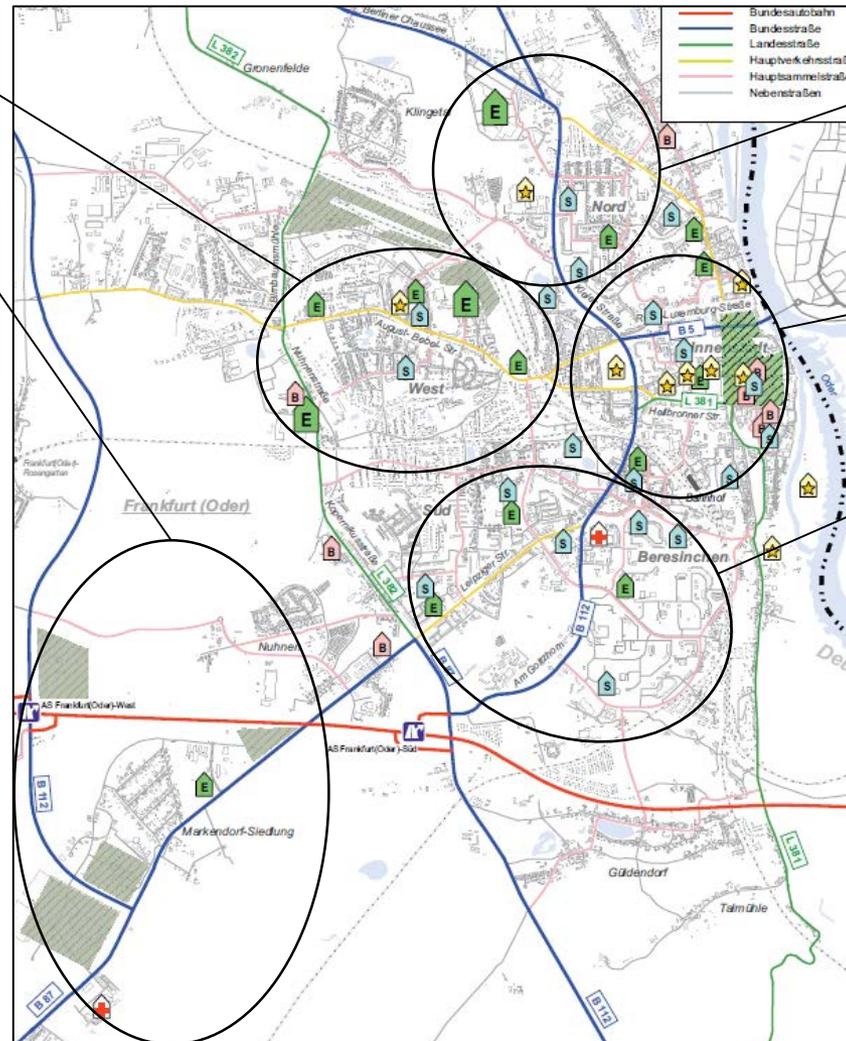
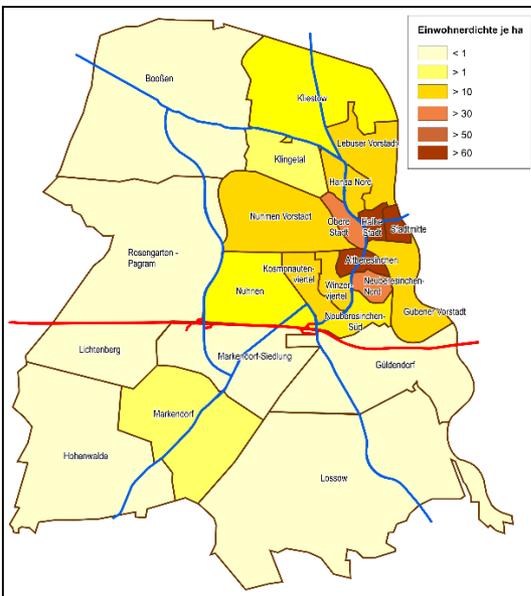
2. Analyse – Demographische Entwicklung und Flächennutzung

West:

- Stabile Bevölkerungszahlen
- Wichtige Versorgungszentren (Real, Kaufland, Toom), Messe

Markendorf:

- Wichtige Gewerbestandorte und Arbeitgeber (Krankenhaus, Rentenversicherung, TeGeCe)



Nord:

- Bevölkerungsrückgang
- Lokale Versorgungszentren und Einkaufszentrum SMC

Zentrum:

- Hohe Einwohnerdichte
- viele Verkehrserzeuger (Oderturm, Lennepassage, Kleist-Forum, Universität)

Süd und Neuberlesinchen:

- Bevölkerungsrückgang
- Lokale Versorgungszentren

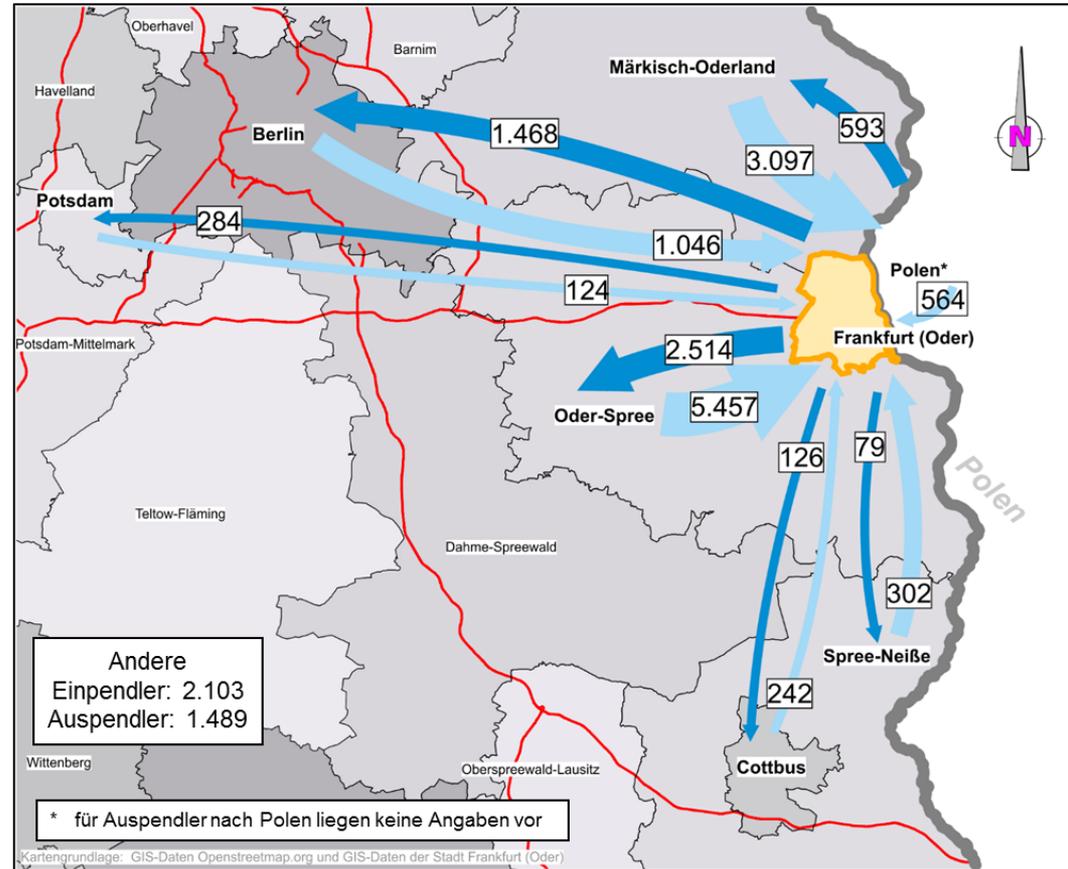
2. Analyse – Pendlerbeziehungen

Analyse

- Insgesamt Einpendlerüberschuss (mehr Ein- als Auspendler)
- Größte Verflechtungen mit Berlin, Landkreis Oder-Spree und Landkreis Märkisch-Oderland
- Polen (Ślubice) nur Zahlen der Einpendler bekannt
- Unvollständiges Bild (z.B. Studenten nicht enthalten)

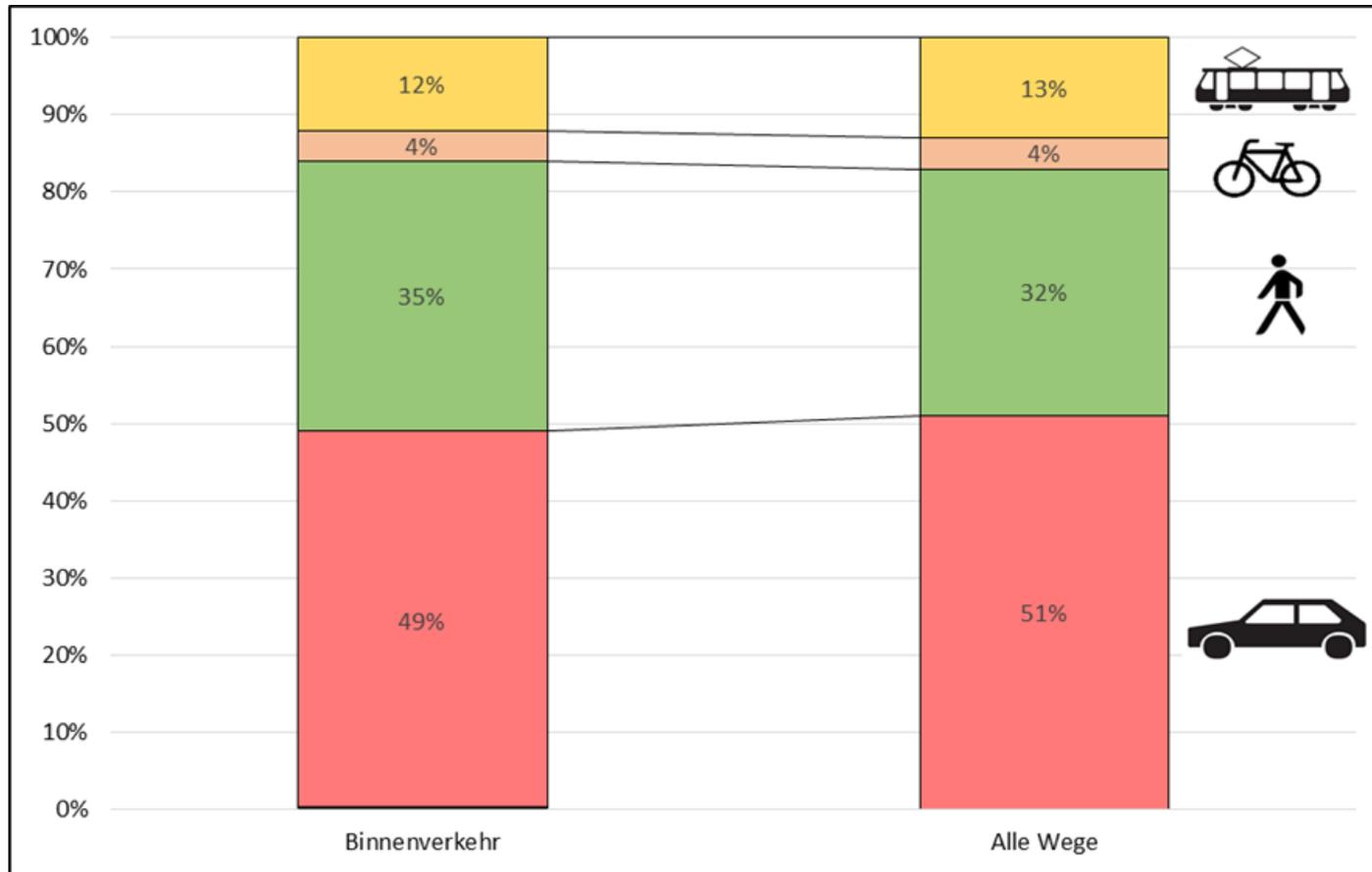
Tendenz

- Bevölkerungsrückgang im Umland => weniger Verflechtungen nach MOL und LOS
- Mehr Verflechtungen nach Berlin
- Stabile demographische Verhältnisse in Polen
- Konzentration von Funktionen für das Umland



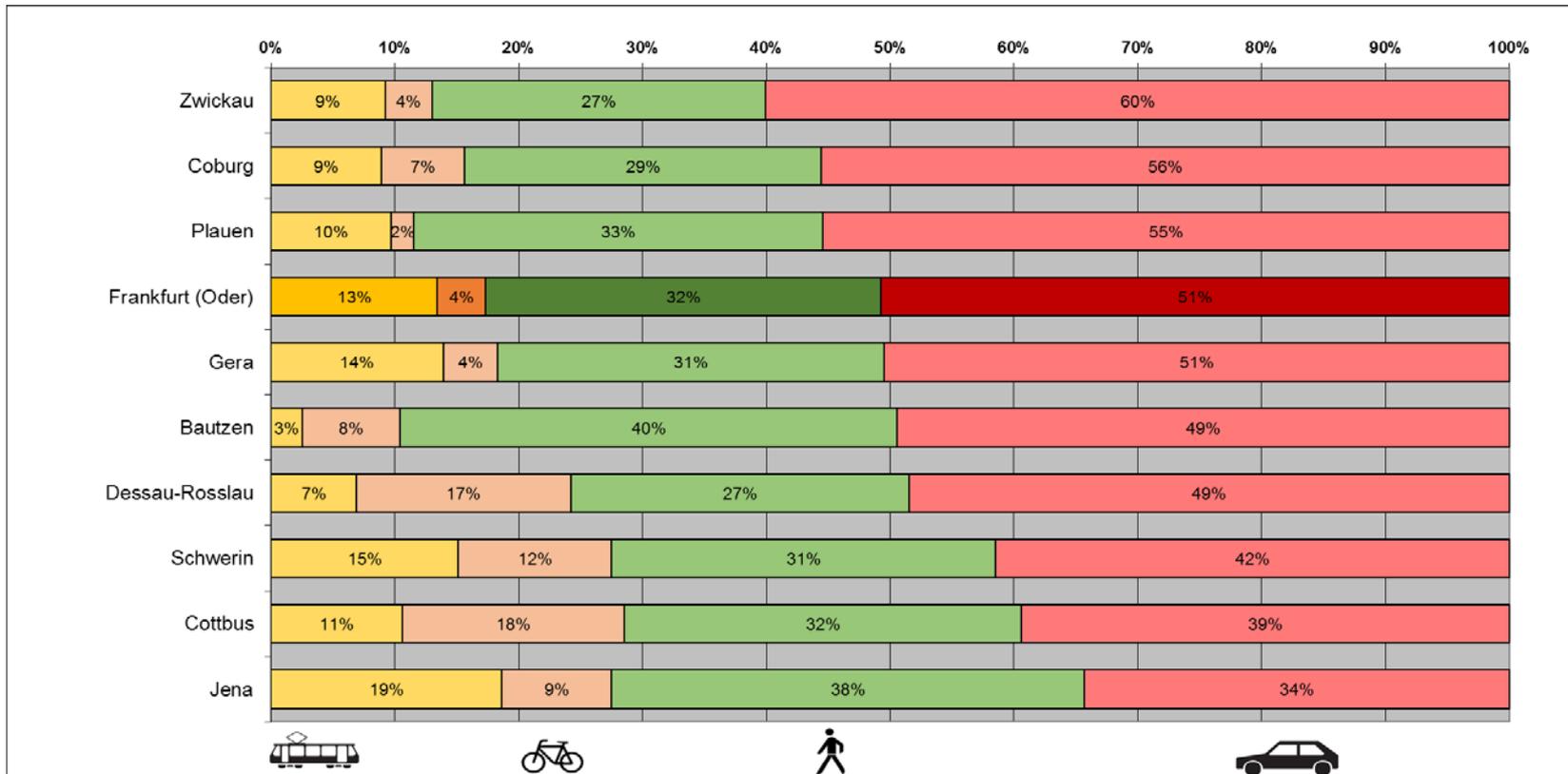
2. Analyse – Motorisierung und Mobilitätsverhalten

- Daten aus SrV 2013
- Motorisierung relativ konstant (2016: 481 Kfz je 1.000 Einwohner)
- Modal Split (Verkehrsmittelwahl im Gesamtverkehr der Einwohner):



2. Analyse – Motorisierung und Mobilitätsverhalten

- Anteil Kfz-Fahrten, Fuß und ÖPNV im Mittelfeld
- Anteil Wege mit Rad ausbaufähig



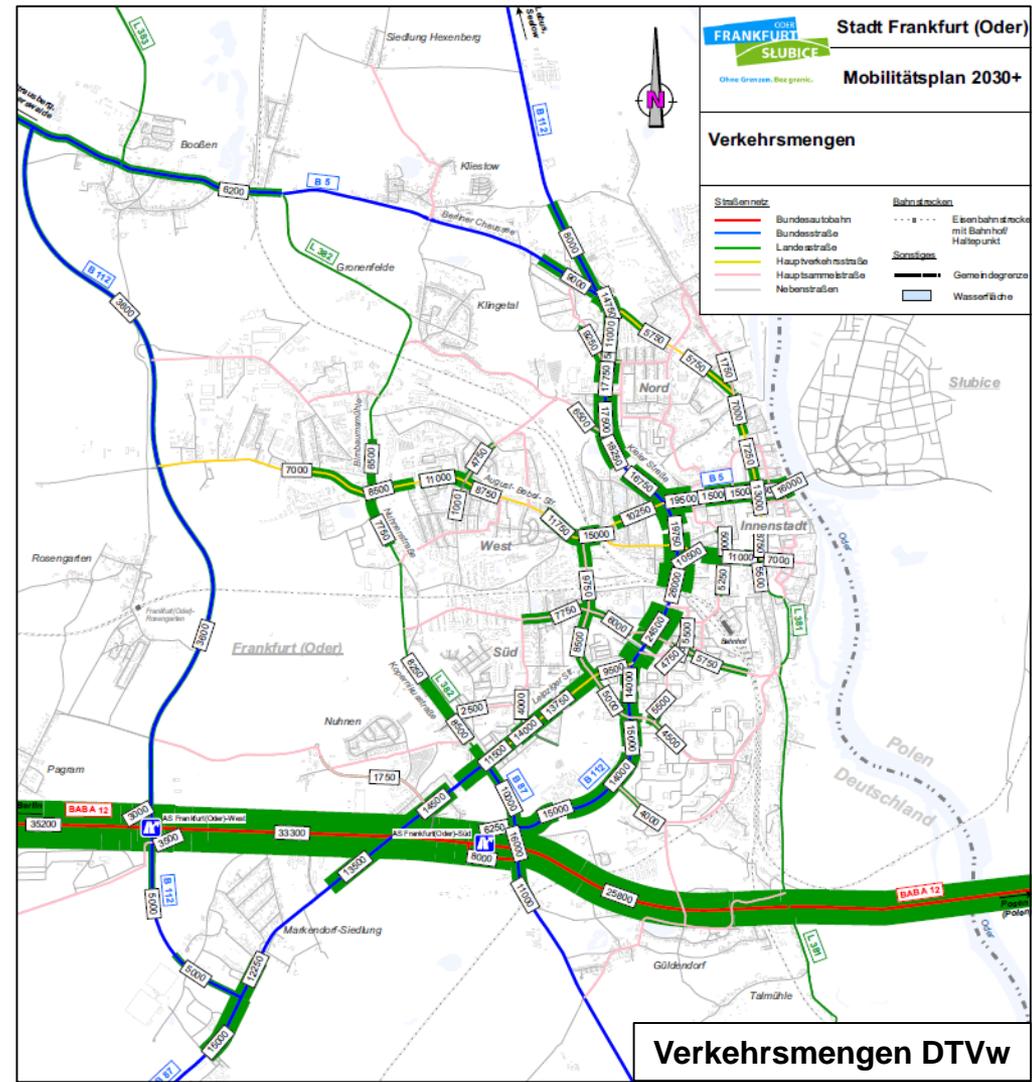
Kurze Wege, kompakte Innenstadt, guter ÖPNV

➤ Potential zur Verlagerung von Kfz auf Rad und ÖV

2. Analyse – Kfz Verkehrsmengen

Analyse

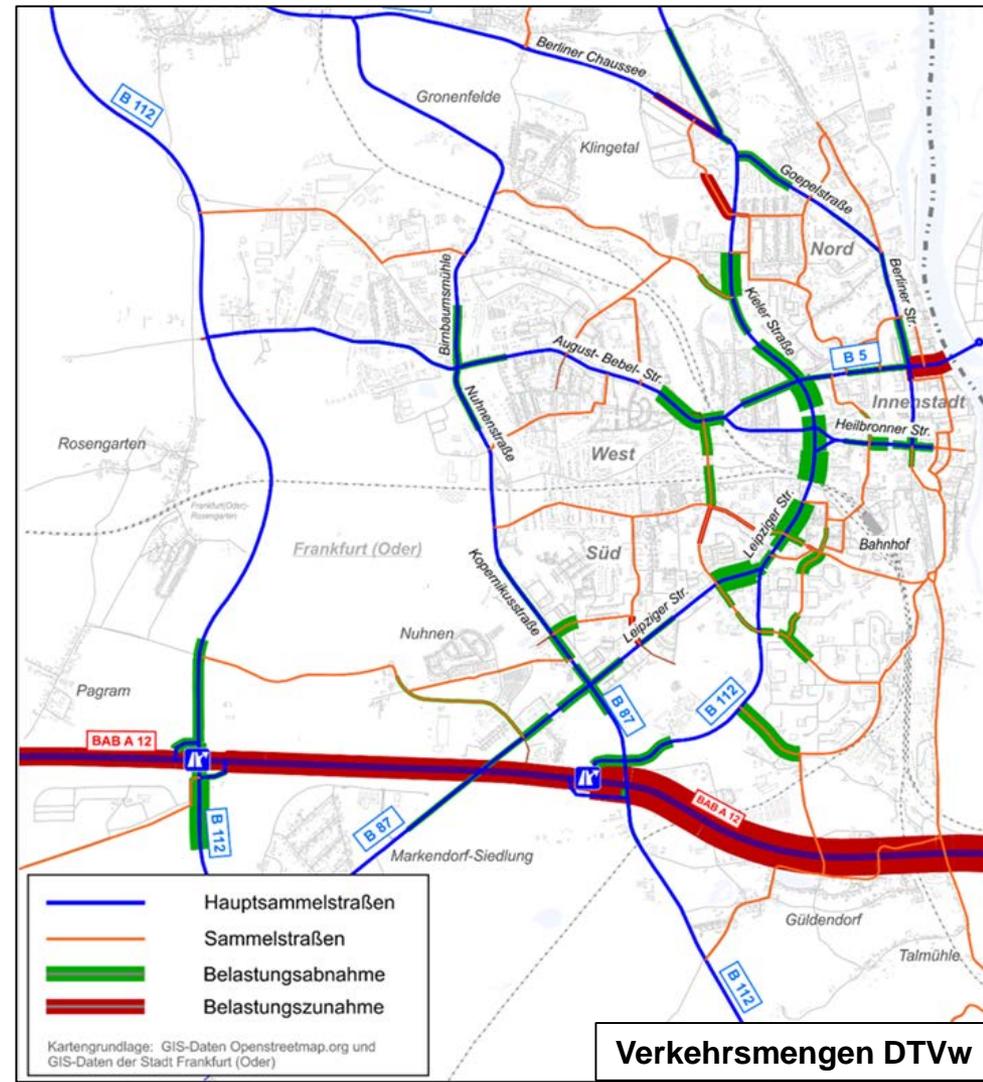
- Höchstbelastete Straße
BAB 12
(bis zu 35.000 Kfz je Tag,
25.000 am GÜ)
SV Anteil auf östlichem
Abschnitt ca. 40 %
- B 5/ B 87 im Stadtgebiet
höchstbelastete Verbindung
(bis zu 26.000 Kfz je Tag
auf Leipziger Str.)
- Karl-Marx-Straße (am KP
Slubicer Str.):
13.000 Kfz je Tag
- Rosa-Luxemburg-Str.:
19.500 Kfz je Tag
- Slubicer Str.: 16.000 Kfz je
Tag
- B112: 3.600 Kfz je Tag



2. Analyse – Kfz Verkehrsmengen

Tendenz (2005 – 2016)

- (entsprechend der demographischen Entwicklung) sinkende Verkehrsmengen nahezu im gesamten Stadtgebiet (~ 10 – 20 %)
- Steigende Verkehrsmengen auf BAB und Slubicer Straße (grenzüberschreitender Verkehr)
- Relativ starker Rückgang auf Sammelstraßen in Neuberesinchen und Süd (teils ~ 50 %)



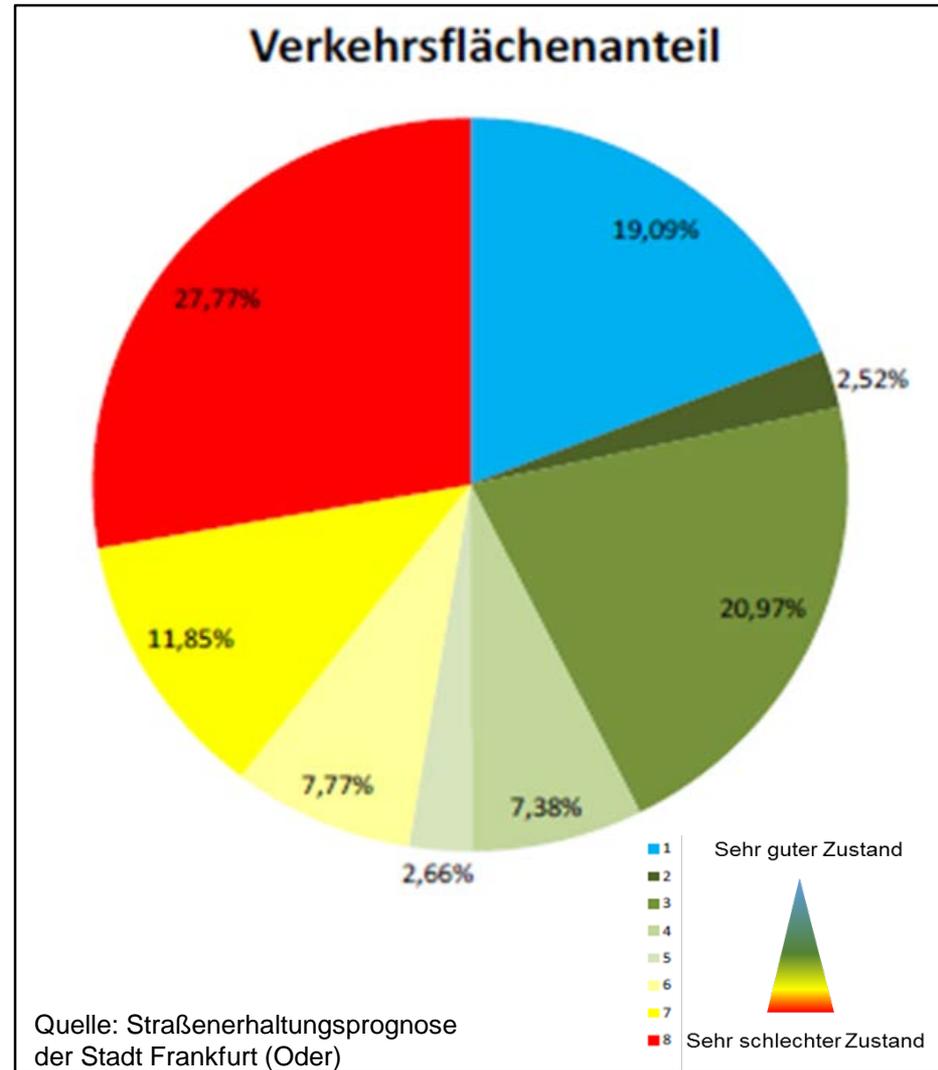
2. Analyse – **Fahrbahnbelag**

Bestand

- Größtenteils Asphaltbauweise
- Teils Pflaster im Zentrum (Aufenthaltsqualität)
- Teils Betonfahrbahnen in Neubaugebieten
- Bundesstraßen im Stadtgebiet weitestgehend in gutem Zustand

Straßenerhaltungsprognose FFO

- Insgesamt ca. 50 % der Straßen in eher gutem Zustand
- ca. 50 % der Straßen in schlechtem Zustand
- Anteil desolate Seitenräume noch höher



2. Analyse – **Fahrbahnbelag**

=> Empfehlung Straßenerhaltungsprognose:
Erhöhung des jährlichen Budgets für
Straßenerhaltung
„(mit dem derzeitigen Budget) ist keine
nachhaltige Straßenerhaltung möglich.“



2. Analyse – Verkehrssicherheit

Zeitlicher Vergleich 2012 – 2017

- Anzahl der Unfälle im Trend sinkend
- Unfallschwere relativ konstant
- Nur 2 Getötete seit 2012

| Jahr | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | relative Änderung 2012 - 2017 |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------------------------------------|
| VU gesamt | 1.948 | 1.962 | 1.787 | 1.756 | 1.750 | 1.767 | -9,3% |
| VU mit Personenschaden | 146 | 164 | 124 | 145 | 153 | 138 | -5,5% |
| Getötete | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | |
| Verletzte | 187 | 198 | 151 | 173 | 192 | 198 | 5,9% |

2. Analyse – Ruhender Verkehr

Analyse

- Hoher Parkdruck im Zentrum
- Auswirkung auf Wohngebiete in Zentrumsrandlage
- Neues Parkraumbewirtschaftungskonzept umgesetzt

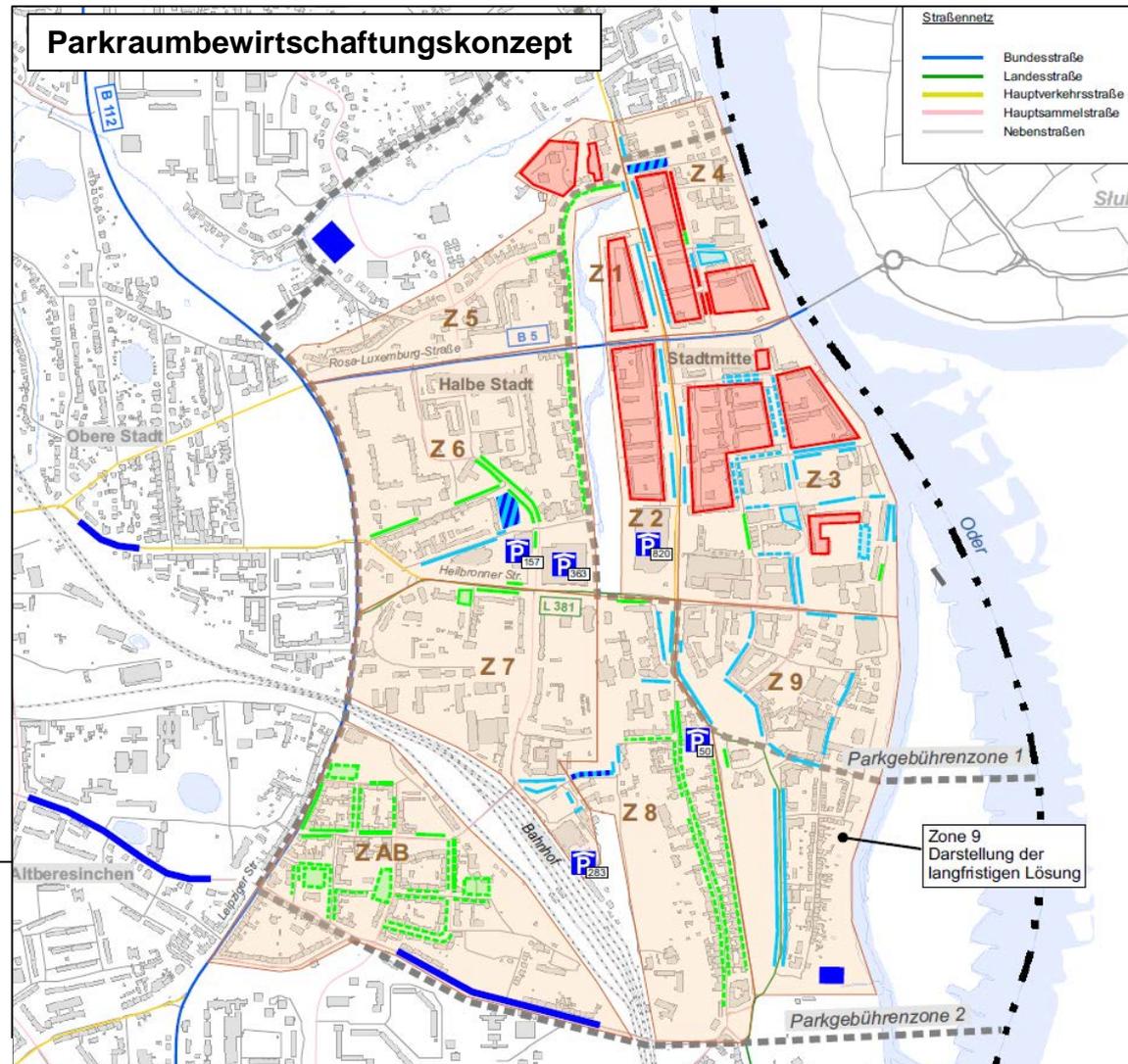
Ziele

- Verbesserte Erreichbarkeit für gebietsfremde Kurzparkende
- Sicherung des Parkraumangebotes für Bewohner
- Verdrängung gebietsfremden Langparker auf verträgliche Flächen

Handlungsbedarf

- Evaluierung
- Parkleitsysteme, Wegweisung

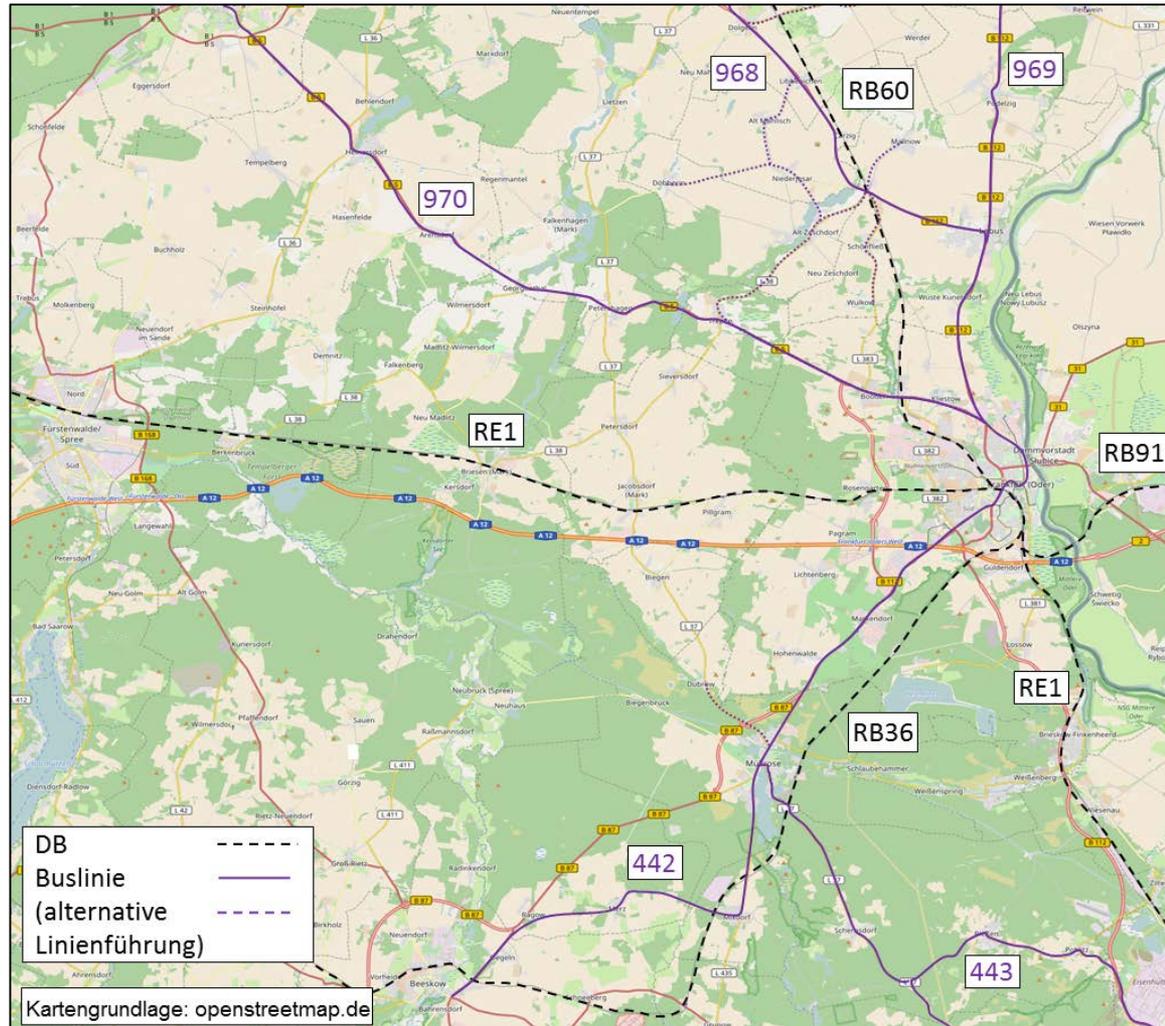
| | |
|--|---|
| | öffentlicher Parkplatz/ Parkhaus mit Anzahl der Stellplätze |
| | Langzeitparkmöglichkeiten |
| | Bewohnerparken |
| | gebührenpflichtiges Parken |
| | gebührenpflichtiges Parken/Bewohnerparken |
| | Kurzzeit-Parken mit Parkscheibe |
| | Kurzzeit-Parken mit Parkscheibe/ Bewohnerparken |



2. Analyse – Regionaler ÖPNV

Angebot

- Sehr gute Erreichbarkeit der Oberzentren im Westen und Süden über den RE1 (Berlin, Fürstenwalde, Eisenhüttenstadt, Cottbus)
- gute Erreichbarkeit im Südwesten (Beeskow) über RE36, ausreichende im Norden RB60 (Seelow, Eberswalde)
- Regionalbuslinien erschließen Fläche, allerdings oft mit dünnem Takt, unübersichtlicher Linienführung und teils Einstellung der Bedienung am Wochenende



2. Analyse – Regionaler ÖPNV

Reisezeitvergleich ÖPNV – Kfz

- Verbindungen mit RE 1 schneller als mit dem Kfz
- Verbindung in nordwestliche Siedlungsschwerpunkte die nicht mit der Bahn erreichbar mit ÖPNV erheblich langsamer als mit dem Kfz
- Insbesondere Verbindungen nach Polen (Rzepin, Gorzow Wielkopolski, Zielona Gora) ausbaufähig (lange Reisezeiten bzw. geringe Anzahl Fahrten)

Nachfrage

- Ein – und Aussteiger Zahlen am Bahnhof Frankfurt (Oder) steigend

| Ziel | Reisezeit ÖV [hh:mm] | Reisezeit PKW [hh:mm] | Differenz [min] |
|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------------|
| Berlin | 01:06 | 01:19 | 13 |
| | (RE nach Hbf) | | |
| Berlin Flughafen Schönefeld | 01:16 | 00:55 | -21 |
| | (RB, RE) | | |
| Eberswalde | 01:31 | 01:28 | -3 |
| | (RB NEB) | | |
| Strausberg | 01:43 | 01:04 | -39 |
| | (RB und Bus) | | |
| Müncheberg | 00:50 | 00:40 | -10 |
| | (MO-Bus 2x täglich) | | |
| Seelow | 00:19 | 00:28 | 9 |
| | (RB NEB) | | |
| | (MO-Bus) | | |
| Gorzow Wielkopolski | 02:40 | 01:14 | -86 |
| | (keine Direktverbindung) | | |
| Rzepin | 00:20 | 00:21 | 1 |
| | (EC) | | |
| Zielona Góra | 01:31 | 01:24 | -7 |
| | (2 Direktverbindung je Tag) | | |
| Eisenhüttenstadt | 00:14 | 00:27 | 13 |
| | (RE zur Spitzenstunde) | | |
| Cottbus | 00:56 | 01:20 | 24 |
| | (RE zur Spitzenstunde) | | |
| | (RB) | | |
| Beeskow | 00:35 | 00:33 | -2 |
| | (RB) | | |
| Fürstenwalde | 00:15 | 00:33 | 18 |
| | (RE) | | |

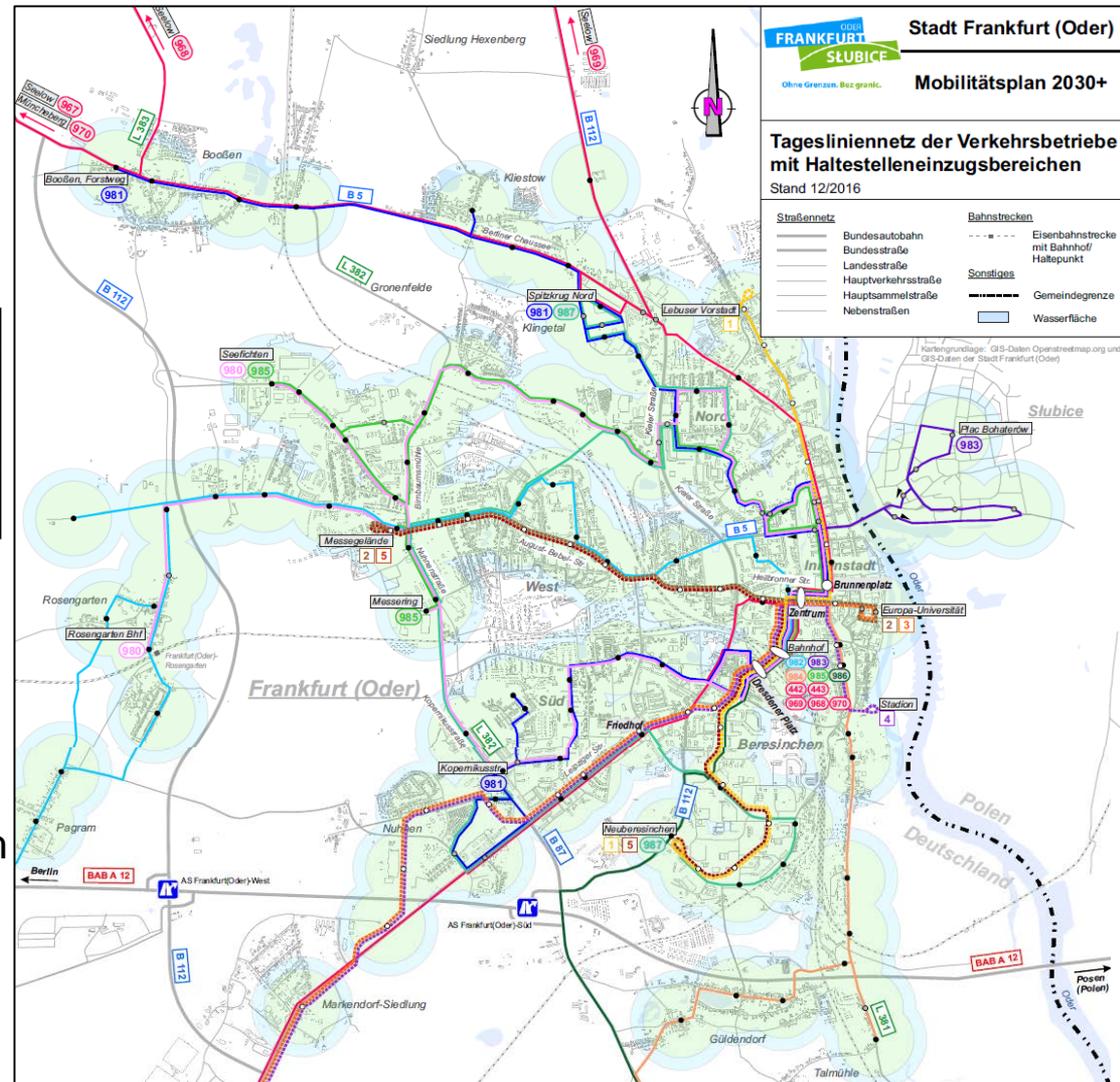
2. Analyse – Städtischer ÖPNV

Angebot

- Straßenbahn als Rückgrat des Nahverkehrsnetz,
Bus als Ergänzung bzw. Tangentialverbindungen

| | Takt HVZ [min] | Takt NVZ [min] | Takt SVZ [min] |
|-------------------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| Kernzone | 10 / 20 | 20 | 30 |
| Gebiete mit hoher Nutzungsdichte | 10 / 20 | 20 / 30 | 40 / nach Bedarf |
| Gebiete mit geringer Nutzungsdichte | 40 / 60 / nach Bedarf | 40 / 60 / nach Bedarf | nach Bedarf |

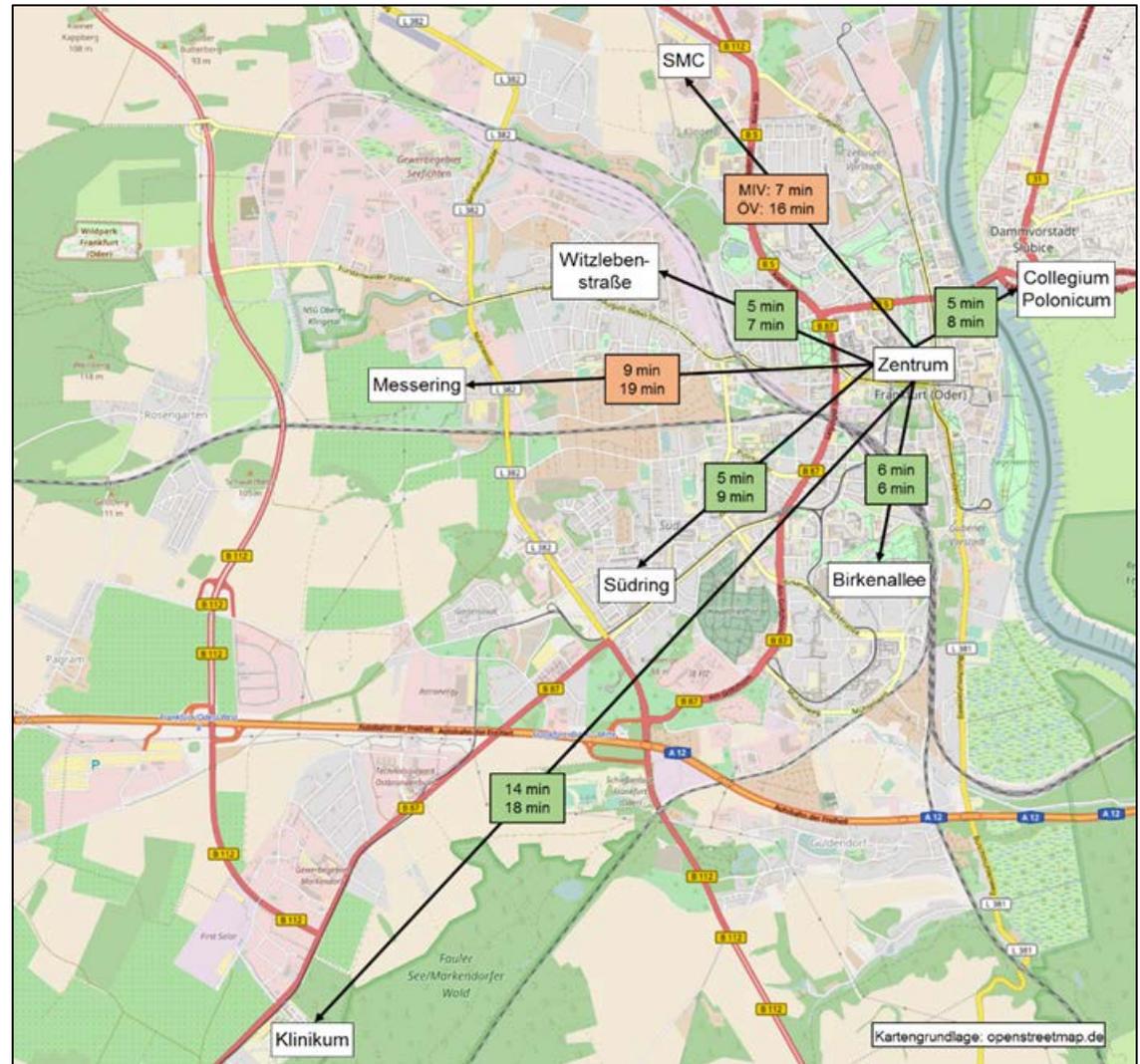
- Taktvorgaben werden durch teils parallel geführte Linien größtenteils eingehalten
- Bedienung und Reisezeiten der Straßenbahn sehr gut (Zentrum nach West, Süd und Beresinchen)
- Generell gute Abdeckung durch Einzugsbereiche der Haltestellen im Stadtgebiet



2. Analyse – Städtischer ÖPNV

Angebot

Reisezeit auf Verbindungen mit der Straßenbahn durchaus vergleichbar mit MIV



2. Analyse – Städtischer ÖPNV

Nachfrage

- Stabile Fahrgastzahlen im Zentrum und Richtung Markendorf
- Stark sinkende Fahrgastzahlen auf Linien nach Neuberesinchen
- Auf Buslinien insgesamt relativ stabile Fahrgastzahlen (außer 987 Neuberesinchen – Spitzkrug Nord)

| Linie | Endhaltestellen | Fahrgastzahlen 2013 | Entwicklung Fahrgastzahlen 2007 - 2013 |
|-------|-------------------------------------|---------------------|--|
| 1 | Neuberesinchen - Lebuser Vorstadt | 1.574.712 | -46,6% |
| 2 | Europa-Universität - Messegelände | 1.146.331 | -15,7% |
| 3 | Markendorf Ort – Europa-Universität | 751.702 | 2,3% |
| 4 | Markendorf Ort – Stadion | 1.328.322 | -1,7% |
| 5 | Neuberesinchen - Messegelände | 957.638 | -12,0% |
| | | | |
| 980 | Seefichten - Bahnhof Rosengarten | 807.383 | -2,3% |
| 981 | Kopernikusstr. - Booßen Forstweg | 1.614.346 | -8,8% |
| 983 | Bahnhof - Plac Bohaterów | 307.586 | - |

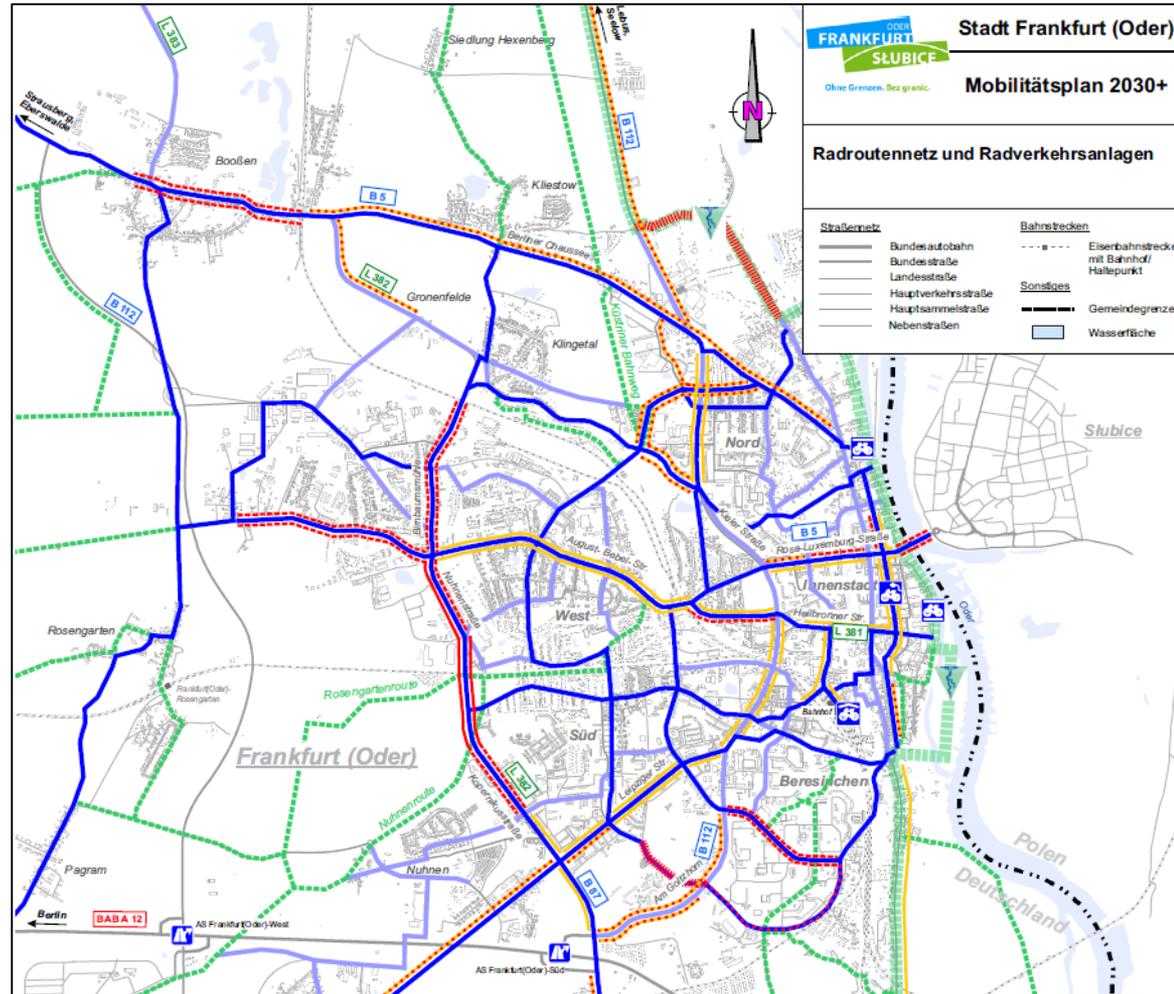
Reaktion: Umstrukturierungen Linie 1 und Linie 4

2. Analyse – Radverkehr

Analyse

- Radroutennetz vorhanden, allerdings kaum baulich definiert und kommuniziert
- Zentrales Element: Nord-Süd-Innenstadtachse (im Nebennetz)
- Radiale und tangentielle Hauptrouten
- Bevorzugte Führungsform: Schutzstreifen, Mischverkehr (in Kombination mit Freigabe des Gehweges)
- Touristische Routen Oder-Neiße-Radweg und Beeskow-Sulecin im Zentrum

| | | | |
|---|---------------------------|---|-------------------------------|
|  | Hauptrouten |  | Radfahrstreifen |
|  | Verbindungsrouen |  | Schutzstreifen |
|  | Regionalradwanderrouten |  | Radweg ohne Benutzungspflicht |
|  | Oder-Neiße-Radweg |  | Fahrradstraße |
|  | Fahrradbox/ -abstellplatz |  | gemeinsamer Geh- und Radweg |
|  | E-Bike Ladestation |  | Gehweg Rad frei |
| Datengrundlage: - Radverkehrskonzept 2007 - Aufnahmen IVAS Juni 2017 | | | |



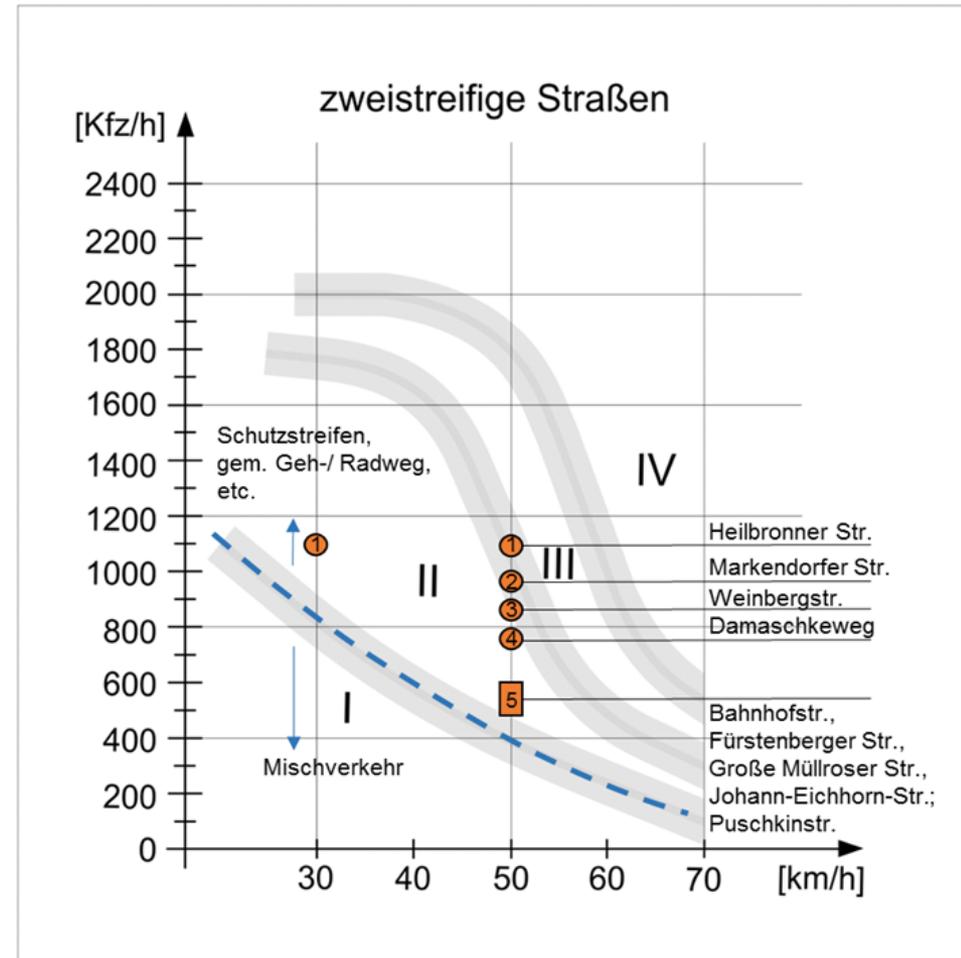
2. Analyse – Radverkehr

Defizite

- Oftmals Führung im Mischverkehr trotz zu hoher Verkehrsstärken
teils in Kombination mit Freigabe zu schmaler Gehwege
- Kaum Radabstellanlagen im öffentlichen Raum
- Fahrbahnzustand im Seitenraum oft mangelhaft
- Mangelhafte Sichtbarkeit (Wegweisung, etc.)

Fazit

Geringer Anteil Radverkehr an Gesamtverkehrsleistung trotz teilweise guter Voraussetzungen!



2. Analyse – Radverkehr



Mangelhafte Fahrradabstellanlage am Bahnhof



Sichere Fahrradbügel am Oderturm



Desolater Fahrbahnrand und Seitenraum (Birkenallee)



Fahradstraße am Helenesee



Führung im Mischverkehr in Kombination mit Gehwegfreigabe

2. Analyse – Fußverkehr

Wichtige Fußverkehrsachsen:

- Rondo-Solidarnosci – Stadtbrücke – Karl-Marx-Straße
- Oderpromenade
- Grünverbindungen: Am Anger, Kleistpark, Lennepark, Linaupark, Ziegenwerder
- Wege zu Ortsteilzentren und wichtigen ÖV Zugangspunkten

➤ Insgesamt gute Voraussetzungen für Fußverkehr (Möglichkeit kurzer Wege)

Hemmnisse

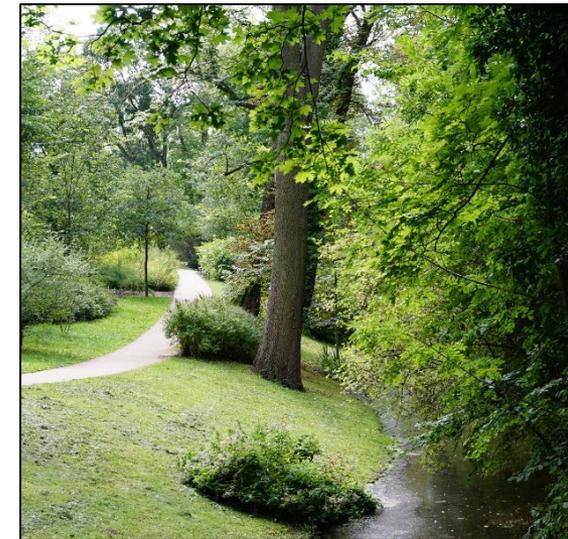
- Barrierewirkung von Hauptverkehrsstraßen, die Fußwegverbindungen unterbrechen (Leipziger Straße, Kieler Straße, Rosa-Luxemburg-Straße etc.)
- Überformung der Räume durch Kfz-Verkehrsfläche (auch ruhender Verkehr)



Seitenraum der Karl-Marx-Straße



Straßenraum Leipziger Straße



Lennepark

2. Analyse – Verkehr und Umwelt

Luftreinhaltung

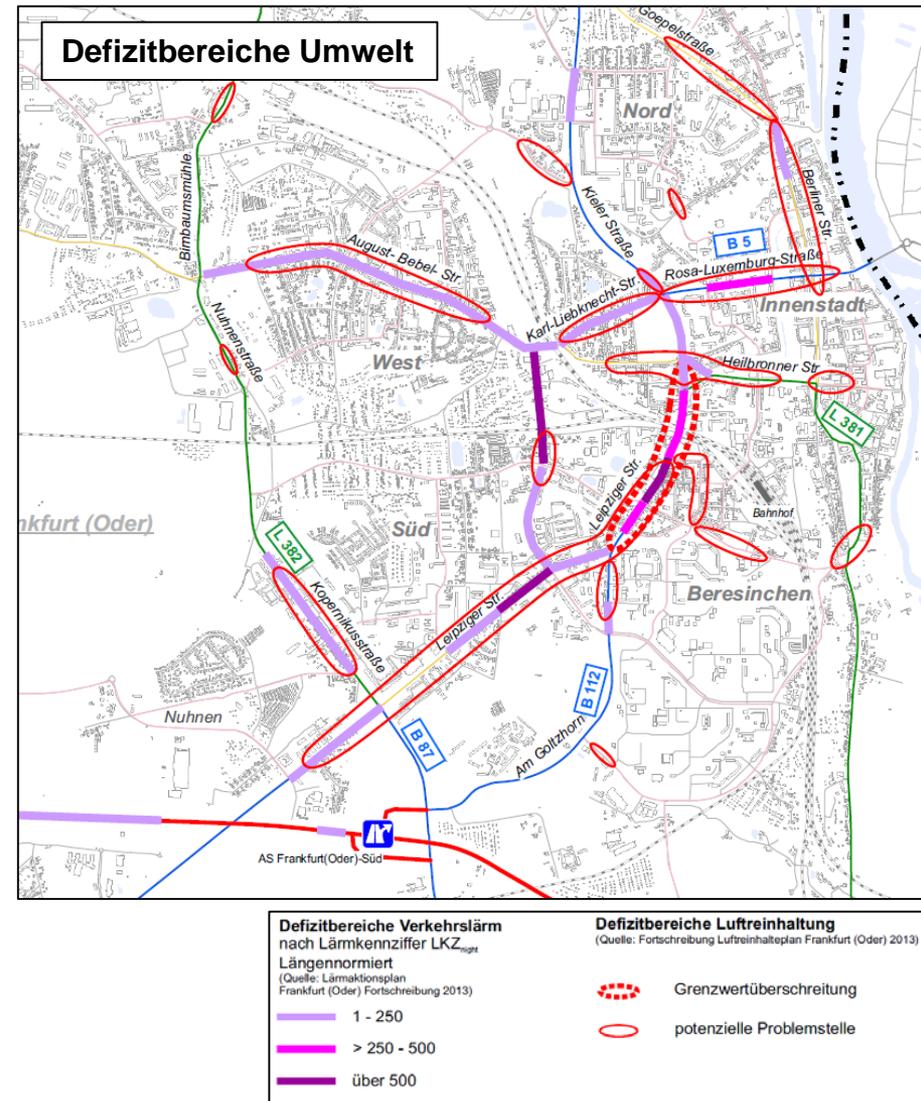
- Situation in den letzten Jahren erheblich verbessert
- NO₂ und PM_{2,5} keine unzulässigen Überschreitungen
- PM₁₀ letztmalig 2014 mehr als 35 Überschreitungen auf der Leipziger Straße (Einführung DUV)

Lärmbelastung

- Hohe Lärmpegel an der Autobahn
- Teils hohe Betroffenenzahlen am Hauptstraßennetz (Leipziger Straße, Rosa-Luxemburgstraße, Markendorfer Straße,...)

Straßenraumgestaltung

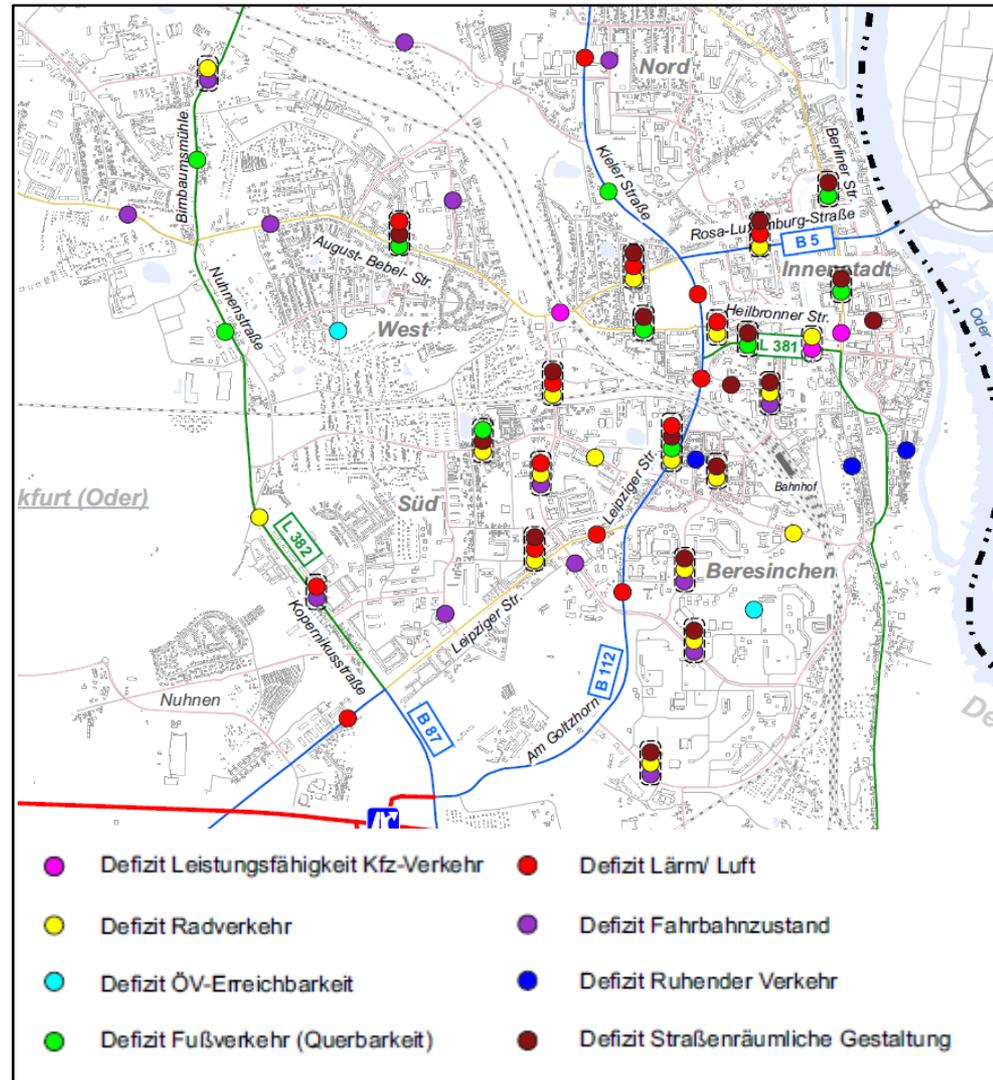
- Überformte Verkehrsflächen, zu schmale Seitenräume, große Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen, hoher Anteil versiegelter Flächen



2. Defizitübersicht

Mängelhäufungen

- August-Bebel-Straße
- Bahnhofstraße
- Birkenallee
- Heilbronner Straße
- Johann-Eichhorn-Straße
- Karl-Liebknecht-Straße
- Karl-Marx-Straße
- Leipziger Straße
- Markendorfer Straße
- Mühlenweg
- Rosa-Luxemburg-Straße
- Weinbergweg



1 Vorgehensweise

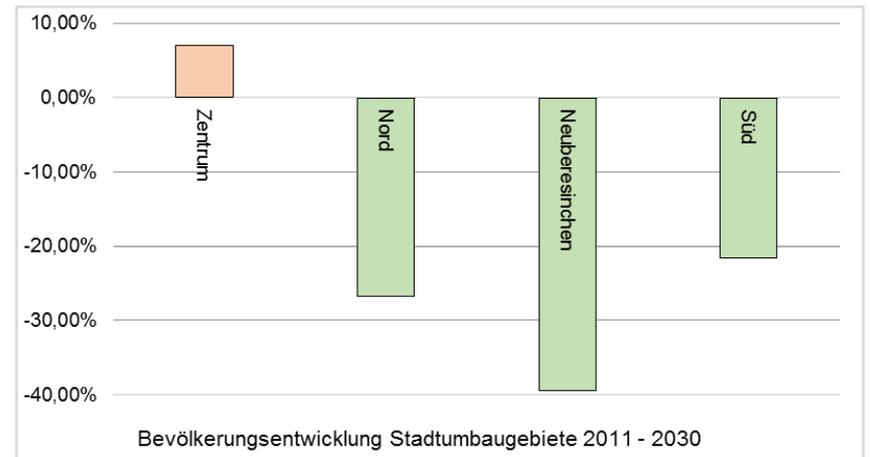
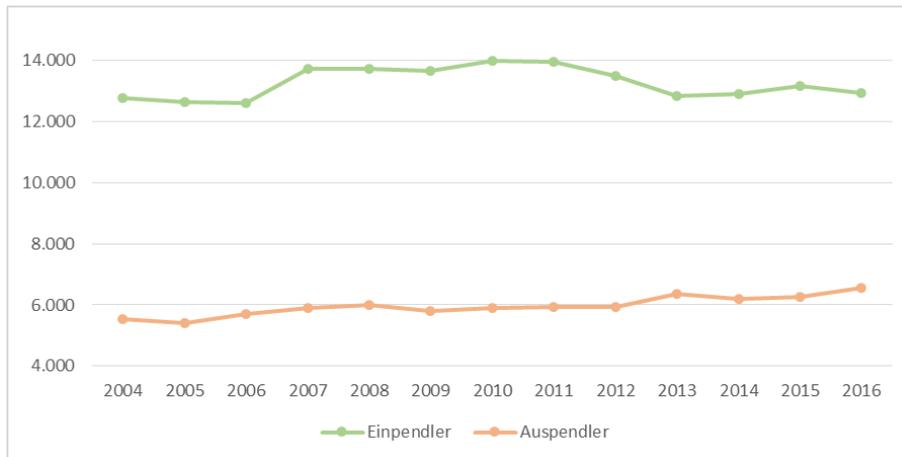
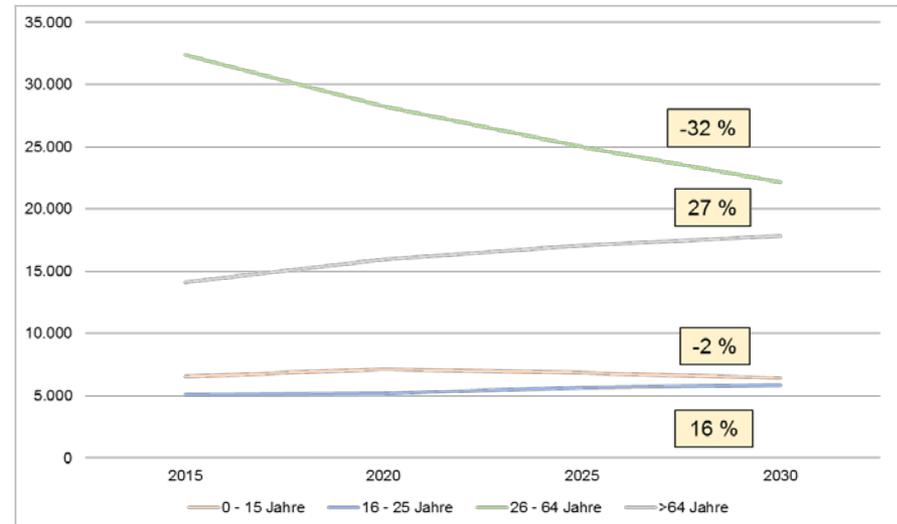
2 Analyse

3 Zukünftige Verkehrsentwicklung

4 Fazit

3. Verkehrsprognose – Rahmenbedingungen

- Demographische Entwicklung: Anstieg im oberen, Rückgang im mittleren (hochmobilen) Alterssegment
- Räumliche Verteilung: Zunahme Einwohner im Zentrum, starker Rückgang in Nord, Süd und Neuberesinchen
- Einpendler: leicht sinkende Tendenz, Auspendler: leicht steigende Tendenz



3. Verkehrsprognose – Berechnung

Methode

- Berechnung der Gesamtverkehrsleistung mittels demographischem Ansatz
- Nutzung altersspezifischer, konstantem Modal Split
- Zielgerichtete Handlungskonzepte können zu weiteren Änderungen Modal Split und Verkehrsleistung führen

| Jahr | Einwohnerzahl | Berechnete Gesamtverkehrsleistung [Pkm je Tag] | Berechnete Verkehrsleistung je Modus [Pkm je Tag] | | | |
|-------------------------------|---------------|--|---|--------|---------|---------|
| | | | Fuß | Rad | MIV | ÖV |
| 2015 | 58.092 | 1.138.800 | 70.900 | 20.700 | 814.000 | 233.200 |
| 2030 | 52.294 | 1.006.900 | 65.000 | 18.100 | 719.100 | 204.700 |
| Relative Änderung 2030 - 2015 | -10 % | -12 % | -8 % | -13 % | -12 % | -12 % |

Ergebnis

- Bis 2030 **Abnahme der Verkehrsleistung um ca. 12 %** (nur Frankfurter Einwohner)
- Räumliche Differenzierung mit der angewendeten Methode nicht möglich, aber es ist davon auszugehen, dass Abnahme unterschiedlich stark ausfällt bzw. teilweise auch Zunahme zu verzeichnen ist
 - Starker Rückgang auf Sammel- und Erschließungsstraßen in Hansa Nord, Winzerviertel, Kosmonautenviertel sowie Neuberresinchen Nord und Süd
 - Konstante Werte bzw. ggf. Zunahme u.a. auf Słubicer Straße

1 Vorgehensweise

2 Analyse

3 Zukünftige Verkehrsentwicklung

4 Fazit

4. Fazit

- Die Erreichbarkeit ist allgemein gut und sollte weiterhin gesichert werden. Ein grundlegender Ausbau des Straßennetzes wird nicht für notwendig erachtet. Es gilt das Netz entsprechend der Änderungen der Siedlungsstruktur zu modifizieren.
- Das bestehende Potential für weitere grenzüberschreitende Verknüpfungen, sollte durch Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehrssysteme gefördert bzw. der bestehenden Nachfrage Rechnung getragen werden (ÖPNV). Dies gilt auch für Verflechtungen mit Berlin.
- Ein großer Teil der Fahrbahnen und der Seitenräume ist in schlechtem Zustand. Ein wirksames, langfristig orientiertes Finanzierungskonzept zur Verbesserung ist nötig.
- Zur Konsolidierung der Fahrgastzahlen des leistungsfähigen ÖPNV-Systems bei weiter sinkenden Einwohnerzahlen sollten zielgruppenspezifische Ansätze verfolgt werden.

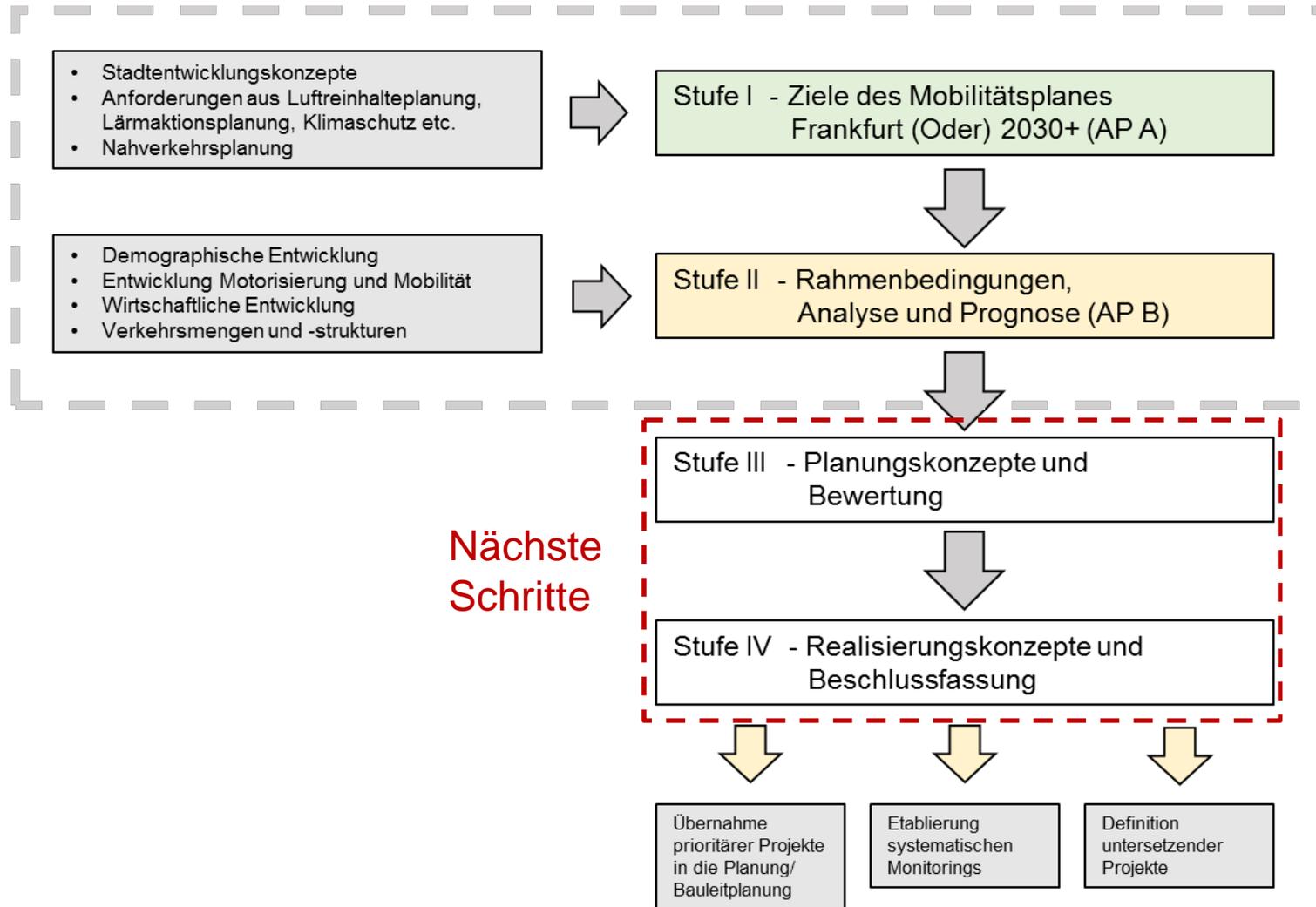


4. Fazit

- Eine Erhöhung des geringen Anteils des Radverkehrs am Modal Split sollte durch ein handlungsorientiertes Maßnahmenkonzept gefördert werden.
- Die Herausforderungen im Fußverkehr bestehen u.a. darin, Barrierefreiheit zu gewährleisten und die Trennwirkung von Straßen auf den attraktiven Fußwegverbindungen zu mindern.
- Hinsichtlich der Qualität öffentlicher Räume gilt es die vorhandene Substanz zu stärken und ein Konzept für die Reduzierung überdimensionierter Verkehrsflächen zu entwerfen, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen
- Für die Reduzierung der Umweltauswirkungen des Verkehrs an den Hotspots und im gesamten Stadtgebiet sind die Ansätze der Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanung aufzugreifen und in den Mobilitätsplan zu integrieren.



4. Fazit – weiteres Vorgehen





Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Leitbild und Ziele des Mobilitätsplanes – Zielsystem

Präambel

Übergeordnete Prinzipien

Oberziel I

Sicherung der regionalen und innerstädtischen Erreichbarkeiten sowie Förderung grenzübergreifender Verflechtungen

Oberziel II

Vorhalten eines leistungsfähigen und funktionsfähigen Straßen- und Wegenetzes und effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur

Oberziel III

Förderung des Umweltverbundes, Sicherstellen der Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrs

Oberziel IV

Gewährleistung der Teilhabe aller Menschen an der Mobilität und Erhöhung der Verkehrssicherheit

Oberziel V

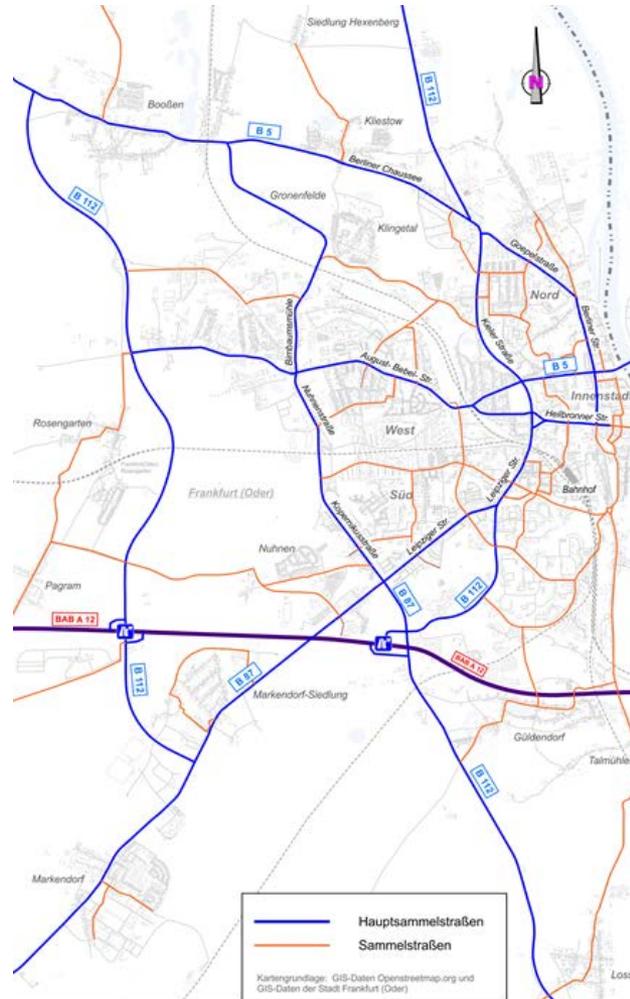
Berücksichtigen zukünftiger Entwicklungen und Stärkung des Prozesscharakters des Mobilitätsplanes

Leitbild und Ziele des Mobilitätsplanes – Präambel

Den Zielen des Mobilitätsplan 2030+ werden folgende Prinzipien vorangestellt

- Zweckbindung Verkehr und Mobilität sind kein Selbstzweck
- Verträglichkeit Die störenden und gesundheitsgefährdenden Auswirkungen des Verkehrs müssen minimiert werden
- Gleichberechtigung Verträglichkeiten im sozialen, wirtschaftlichen sowie ökologischen Bereich sowie Abwägung
- Wirtschaftlichkeit Gesamtstädtische, langfristige Kosten-Nutzen-Relation
- Sicherheit Gesundheitliche Unversehrtheit als Grundrecht, „Vision Zero“
- Beteiligung Mitwirkung und Partizipation von Bevölkerung, Akteuren und Interessenverbänden

Analyse – Straßennetz



Analyse – **Fahrbahnbelag**

| Zustandsklasse | Wertebereich | Gebrauchsfähigkeit | Unterhaltungsaufwand | Farbe |
|----------------|-----------------|--------------------|----------------------|-------|
| 1 | < 1,5 | sehr gut | neuwertig | blau |
| 2 | ≥ 1,5 bis < 2,0 | gut | normal | grün |
| 3 | ≥ 2,0 bis < 2,5 | gut | normal | grün |
| 4 | ≥ 2,5 bis < 3,0 | mittelmäßig | normal | grün |
| 5 | ≥ 3,0 bis < 3,5 | mittelmäßig | erhöht | grün |
| 6 | ≥ 3,5 bis < 4,0 | schlecht | erhöht | gelb |
| 7 | ≥ 4,0 bis < 4,5 | schlecht | stark erhöht | gelb |
| 8 | ≥ 4,5 | sehr schlecht | stark erhöht | rot |

Abb. 6a: Ableitung und Bedeutung der Zustandsklassen gemäß FGSV

Quelle: Straßenerhaltungsprognosen
für die Stadt Frankfurt (Oder)