PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Lärmaktionsplan
Stadt Falkensee
Stufe 1

Entwurf: 2008-09-17

Lärmaktionsplan
Stadt Falkensee
Stufe 1

Entwurf: 2008-09-17

im Auftrag der

Stadt Falkensee

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Jochen Richard
Christine Kobuhs
Andreas Sommer

Berlin, September 2008

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S
Gliederung nach Richtlinie 2002/49/EG, Anhang V
(EG-Umgebungslärmrichtlinie)

A. ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG 1

B. LÄRMAKTIONSPLAN 2

1. Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen 2

2. Zuständige Behörde 4

3. Der rechtliche Hintergrund 5

4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 7

5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten 9

6. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen 19

7. Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Artikel 8 Absatz 7 23

8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmminderung . . 24

9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete 41

9.1 Planungsstrategie 41
9.2 Belastungsschwerpunkt L 201 - Falkenhagener Straße (Sonnenstraße bis Bahnhofstraße) 41
9.2.1 Situationsbeschreibung 41
9.2.2 Maßnahmenkonzept vor Fertigstellung der Nordumfahrung 44
9.2.3 Maßnahmenkonzept nach Fertigstellung der Nordumfahrung . . 54

10. Langfristige Strategie 57

11. Finanzielle Informationen 60

12. Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans 62

13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen 63

C. INFORMATION UND MITWIRKUNG DER ÖFFENTLICHKEIT 64

ANLAGE

Quellenverzeichnis 66

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

Abb. 1 Strategische Lärmkarte > 6 Mio. Kfz/a - Isophonenflächen L_{den} 11
Abb. 2 Strategische Lärmkarte > 6 Mio. Kfz/a - Isophonenflächen L_{night} 12
Abb. 3 Strategische Lärmkarte > 6 Mio. Kfz/a - Überschreitung L_{den} = 65 dB(A) 13
Abb. 4 Strategische Lärmkarte > 6 Mio. Kfz/a - Überschreitung L_{night} = 55 dB(A) 14
Abb. 5 Strategische Lärmkarte > 3 Mio. Kfz/a - Isophonenflächen L_{den} 15
Abb. 6 Strategische Lärmkarte > 3 Mio. Kfz/a - Isophonenflächen L_{night} 16
Abb. 7 Lärmbelastete Schwerpunkte der 1. und 2. Stufe 17
Abb. 8 Verkehrsbelastungen der Strategischen Lärmkarte > 6 Mio. Kfz/a 18
Abb. 9 Bereiche starker Lärmbetroffenheit (Stufe 1)
Lärmbelastete Wohngebäude - Überschreitung L_{den} = 65 dB(A) 21
Abb. 10 Bereiche starker Lärmbetroffenheit (Stufe 1)
Lärmbelastete Wohngebäude - Überschreitung L_{night} = 55 dB(A) 22
Abb. 11 Übersichtskarte L 20 / L 201 Ortsumgehung Falkensee (Ost und West) . 32
Abb. 12 Straßennetzmodell 2020 - Prognose-Null-Fall 33
Abb. 13 Straßennetzmodell 2020 - Planfall 34
Abb. 14 Differenzbelastung zwischen Planfall und Prognose-Null-Fall 35
Abb. 15 Maßnahmen des Lärmaktionsplans (Stufe 1)
vor Fertigstellung der Nordumfahrung 56

VERZEICHNIS DER TABELLEN

Tabelle 1 Statistische Kennziffern der Stadt Falkensee 2
Tabelle 2 Überschlägige Übertragung der nationalen Grenz- und Richtwerte
auf die Lärmindizes L_{den} und L_{night} 7
Tabelle 3 Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte
Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten
Gebiet 19
Tabelle 4 Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in innerhalb
der Isophonen-Bänder gemäß § 4, Abs. 4, Nr. 1 der 34. BImSchV
liegen 19
Tabelle 5 Änderung von Querschnittsbelastungen ohne/mit Ostumfahrung 30
Tabelle 6 Verkehrsangebot im Busverkehr am lärmbelasteten Schwerpunkt
Falkenhagener Straße (Sonnenstraße bis Bahnhofstraße) 42
Tabelle 7 Verkehrliche Wirkung der L 20 / L 201 Ortsumgehung Falkensee
(Ost und West) 53
Tabelle 8 Maßnahmenvorschläge 60
Tabelle 9 Schwellenwerte nach Verkehrslärmschutzrichtlinie VLärmSchR97 61

A. ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Die erstmalige Erstellung der Lärmminderungsplanung für die Stadt Falkensee nach § 47a (alt) BImSchG wurde 1996 abgeschlossen. [1] Aktivitäten der Stadt Falkensee im Rahmen der Umsetzung der Verkehrsentwicklungsplanung haben dazu geführt, dass wesentliche Teile der Lärmminderungsplanung umgesetzt werden konnten.

Zwischenzeitlich trat die EG-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) [2] [3] in Kraft, die im Juni 2005 mit Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in nationales Recht überführt wurde. Bei den stark belasteten Verkehrsstraßen ist die Stadt Falkensee von dem neuen Recht betroffen. Entsprechend § 47d BImSchG ist für die Stadt Falkensee deshalb ein Lärmaktionsplan aufzustellen.

Zunächst sind in einer ersten Stufe bis 18. Juli 2008 alle Hauptverkehrsstraßen bzw. Autobahnen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr (DTV 16.400 Kfz) zu berücksichtigen (Lärmaktionsplan Teil I). In der zweiten Stufe ist ein Lärmaktionsplan für alle Straßenzüge mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) bis zum 18. Juli 2013 zu erstellen (Lärmaktionsplan Teil II).

Mit der Zielsetzung eines umfassenden Ansatzes zur Lärmminderung zieht die Stadt Falkensee bereits jetzt die Straßen der zweiten Stufe der Lärmminderungsplanung in die Untersuchung ein. Um die von der EU gesetzten Fristen einzuhalten, wird zunächst nur der Lärmaktionsplan der Stufe 1 bearbeitet. Unmittelbar anschließen wird sich die Bearbeitung der Stufe 2, so dass die Stadt Falkensee schließlich über das gewünschte umfassende Konzept zur Lärmminderung verfügt.

Der Lärmaktionsplan muss den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG (EG-Umgebungslärmrichtlinie) entsprechen.

B. LÄRMAKTIONSPLAN

1. Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen

Ballungsraum

Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. In der ersten Stufe werden Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern betrachtet. Die Stadt Falkensee ist deshalb nicht als Ballungsraum zu betrachten.

Die Stadt Falkensee ist die größte Stadt im Landkreis Havelland und hat gut 38.000 Einwohner. Sie liegt westlich von Berlin und grenzt unmittelbar an den Bezirk Berlin-Spandau an. Als Mittelzentrum im Landkreis Havelland übernimmt die Stadt wichtige Funktionen für das Umland. Im direkten Einzugsbereich leben ca. 80.000 Menschen. Mit rd. 20.600 Einwohnern im Jahr 1990 hat Falkensee bis 2006 die Einwohnerzahl auf ca. 39.000 beinahe verdoppelt. Ausschlaggebend ist neben der Stadtstruktur, die geprägt von Einzelhausbebauung im Grünen ist, ebenso die Nähe zu Berlin. [7]

Die aktuelle Bevölkerungsprognose des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik (LDS) erwartet einen Bevölkerungszuwachs. Bis zum Jahr 2010 wird die Einwohnerzahl auf voraussichtlich 40.520 Einwohner steigen, für 2015 werden 42.700 Einwohner, für 2020 44.790 Einwohner und für 2030 rd. 48.670 Einwohner prognostiziert. Dies entspricht einer Zunahme von rd. 9.700 Einwohnern (25 %) gegenüber dem heutigen Bevölkerungsstand. Der Anstieg der Einwohner vollzieht sich dabei insbesondere in der Altersgruppe der über 65-Jährigen, aber auch in der Altersgruppe der 18 bis 65-Jährigen. Abnahmen sind in der Altersgruppe der unter 18-Jährigen zu verzeichnen. [8]

Tabelle 1: Statistische Kennziffern der Stadt Falkensee [4]

Bevölkerung	Bevölkerungsdichte	Wohngebäude	Wohnungen
38.376 EW	886 EW/km²	10.331	15.734 WE

Hauptverkehrsstraßen

Westlich des Stadtgebiets verläuft die Autobahn A 10 (Berliner Ring) mit den Anschlussstellen Falkensee (ca. 7 km) und Spandau (ca. 12 km). Die südlich von Falkensee verlaufende B 5 ist über die Ortsumgehung L 20n Seeburger Straße zu erreichen.

Das klassifizierte Straßennetz umfasst die Landesstraßen L 20 (Potsdam - Oranienburg) und die L 201 (Berlin - Nauen). Diese kreuzen sich in der Innenstadt am Knotenpunkt Falkenhagener Straße/ Bahnhofstraße. Mit mehr als 16.400 Kfz/Tag belastet ist die

- L 201 Falkenhagener Straße auf dem Abschnitt zwischen Sonnenstraße und Bahnhofstraße.

Für diesen Abschnitt wurden vom Landesumweltamt strategische Lärmkarten erstellt. [4]

In der zweiten Stufe der Lärmminderungsplanung mit Straßen >3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) sind ergänzend folgende Straßenabschnitte zu betrachten:

- L 201 Nauener Chaussee (von Stadtgrenze) - Nauener Straße - Falkenhagener Straße - Spandauer Straße (außer Sonnenstraße bis Bahnhofstraße),
- Potsdamer Straße - Schwartzkopffstraße - Dallgower Straße - Bahnhofstraße,
- Straße der Einheit (Potsdamer Straße bis Leipziger Straße),
- L 20n Seeburger Straße (L 201 bis Straße der Einheit) - Straße der Einheit (L 20 bis Leipziger Straße) und Seegefelder Straße (L 20n bis Stadtgrenze).

Für diese Abschnitte wurde vom Landesumweltamt ebenfalls die strategischen Lärmkarten erstellt. [5] Ein Teil dieser Straßenabschnitte kann im weiteren Verfahren der Stufe 2 aus der engeren Betrachtung herausgenommen werden (z.B. innerhalb von Gewerbegebieten).

Haupteisenbahnen

Die Stadt Falkensee wird in Ost-West-Richtung von der "Hamburger Bahn", Strecke Berlin - Wittenberge - Hamburg und den RegionalExpress- und RegionalBahn-Zügen der Linien RE 4 (Luckenwalde - Wismar), RE 6 (Berlin-Spandau - Wittenberge), RB 10 (Berlin-Charlottenburg - Nauen) und RB 14 (Senftenberg - Nauen) durchquert.

Keine dieser Strecken hat mehr als 60.000 Züge/Jahr, so dass zumindest in der ersten Stufe der Lärmminderungsplanung keine Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt erfolgt.

Großflughäfen

Der Großflughafen Berlin-Tegel mit mehr als 50.000 Bewegungen/Jahr befindet sich zwar in der Nähe von Falkensee (12 km), hat aber durch die Lage der Start- und Landebahnen keine Lärmauswirkungen auf die Stadt.

Auch der geplante Großflughafen BBI, der bis 2013 seinen Betrieb aufnehmen soll, wird keine Auswirkungen auf die Stadt Falkensee haben.

Andere Lärmquellen

Bedeutende Lärmquellen durch Großgewerbe und Industrie sind nicht vorhanden. Aus der Ausweisung von gewerblichen Flächen im Flächennutzungsplan (Gewerbegebiet Süd, Gewerbegebiet Nord), geht hervor, dass eine Ansiedelung von Großgewerbe und Industrie von der Gemeinde langfristig nicht verfolgt wird, die vorhandenen Standorte jedoch gesichert werden.

In der Stadt Falkensee gibt es keine kartierungspflichtigen Industrie- und Gewerbegebiete mit Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (IVU-Anlagen), so dass Gewerbelärm im Lärmaktionsplan nicht zu betrachten ist.

Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans nach EG- Umgebungslärmrichtlinie.

2. Zuständige Behörde

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt der § 47e BImSchG [3]. Sie liegt bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Im Land Brandenburg betätigt das Landesrecht diese Regelung der Zuständigkeit der Gemeinden:

Stadt Falkensee
Bürgermeister
Heiko Müller

Ansprechpartner:
Tiefbauamt
Günter Siegert
Falkenhagener Str. 43-49
14612 Falkensee

Tel. 03322/281-430
Fax 03322/281-108
E-Mail tiefbauamt@falkensee.net

Gemeindeschlüssel: 12 0 64 128

Der Lärmaktionsplan ist von der Gemeinde an das Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (MLUV) zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilungen an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7), das wiederum die Informationen an die EU-Kommission weiterleitet.

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten ist das Landesumweltamt zuständig und stellt sie kostenfrei den Gemeinden zur Verfügung.

3. Der rechtliche Hintergrund

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 (ABI. EG vom 18. Juli 2002 Nr. L 189 S. 12) ist mit den §§ 47 a bis f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie mit Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt worden. Gemäß § 47d BImSchG stellen die gemäß § 47e Abs. 1 BImSchG zuständigen Gemeinden auf der Grundlage der gemäß § 47c BImSchG ausgearbeiteten Lärmkarten bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne auf, mit den Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

Mit der Verabschiedung der EG-Umgebungslärmrichtlinie [2] im Juli 2002 sowie deren Umsetzung in nationales Recht im Juni 2005 [3] hat das Lärmschutzrecht eine deutliche Aufwertung erfahren. Dies betrifft auch die Aufstellung von Lärmaktionsplänen (§ 47d BImSchG). Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

> *"Ein Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Lärmminderung"*.

Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Gemeinden gestellt, sollte aber auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder auf Grund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen werden.

Anwendungsbereich des sechsten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist der Umgebungslärm, "dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind" (§ 47a BImSchG). Umgebungslärm bezeichnet "belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht" (§ 47b BImSchG).

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG folgende Mindestanforderungen der Anlage V der EG-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen:

- *"Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*
- *Benennung der zuständigen Behörde,*
- *Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,*
- *Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5,*
- *eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,*
- *eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,*
- *das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,*

- *Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminderung,*
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans."*

Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen.

4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5

Auf nationaler Ebene existieren bislang keine allgemein gültigen Grenzwerte für Lärmimmissionen im Verkehrsbereich. In den bestehenden Vorschriften zum Lärmschutz, dem

- Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) mit der 16. Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der
- DIN 18005

werden verschiedene Grenz-, Richt-und Orientierungswerte im Bereich des Schutzes vor Lärm - abhängig von der Nutzungsart der betroffenen Gebiete und von der Tageszeit - definiert, die allerdings lediglich für den Um- und Neubau von Verkehrsanlagen dienen bzw. als Orientierungswerte gelten.

Tabelle 2: Überschlägige Übertragung der nationalen Grenz- und Richtwerte auf die Lärmindizes L_{den} und L_{night}

Anwendungsbereich / Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes [1,2] Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen[3]		Grenzwerte für den Neubau und die wesentlichen Änderungen von Straßen- und Schienenwegen (Vorsorge)[4]		Richtwerte für Anlagen im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG deren Einhaltung sichergestellt werden soll[5]	
	Tag dB(A), L_{den}	Nacht dB(A), L_{night}	Tag dB(A), L_{den}	Nacht dB(A), L_{night}	Tag dB(A), L_{den}	Nacht dB(A), L_{night}
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	70 (71)	60 (60)	57 (58)	47 (47)	45 (46)	35 (35)
Reine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	50 (51)	35 (35)
Allgemeine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	55 (56)	40 (40)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72 (73)	62 (62)	64 (65)	54 (54)	60 (61)	45 (45)
Gewerbegebiete	75 (76)	65 (65)	69 (70)	59 (59)	65 (66)	50 (50)
Industriegebiete					70 (71)	70 (70)

[1] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VlärmSchR97, VkBl. 1997 S. 434; 2006 S. 665
[2] Dieselben Immissionsgrenzwerte werden auch bei der Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes herangezogen.
[3] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien-StV), VkBl. 2007 s. 767
[4] Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990, BGBl. I S. 1036
[5] Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm vom 26.08.1998, GMBl. 1998 Nr. 26 S. 503

Die nationalen Grenz- und Richtwerte können für die Bewertung der Lärmsituation zur Orientie-

rung herangezogen werden. Sie beruhen jedoch auf anderen Ermittlungsverfahren als die in den strategischen Lärmkarten angegebenen Lärmindizes L_{den} und L_{night}. Sie sind nicht direkt vergleichbar. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung, ob Immissionsgrenz- oder richtwerte überschritten sind, separate Berechnungen unter Anwendung der nationalen Berechnungsverfahren für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenz- und Richtwerte auf die Lärmindizes L_{den} und L_{night} wurde durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit durchgeführt. Die entsprechenden Indizes sind in der folgenden Tabelle den nationalen Grenz- und Richtwerden in Klammern zugeordnet.

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBI. I Nr. 56 S. 2550) heranzuziehen.

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden in der Regel unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Als gesundheitsrelevante Schwellenwerte gelten 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. [12] Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat erneut in seinem Umweltgutachten 2004 [13] und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr - Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005 [14] auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind.

In der "Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg" wird für die Entscheidung über die Notwendigkeit der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes ein Prüfwert definiert, bei dessen Überschreitung in Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung bei dauerhafter Exposition gesundheitliche Beeinträchtigungen der betroffenen Menschen nicht mehr auszuschließen sind. ***Als Prüfwert soll im Land Brandenburg ein Mittelungspegel von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts angewendet werden.*** Aus einer Überschreitung der Prüfwerte ergibt sich eine Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan aufzustellen, aber kein Rechtsanspruch für betroffene Anlieger und damit auch keine Verpflichtung der Baulastträger auf Umsetzung der Maßnahmen.

5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten hat das Landesumweltamt Brandenburg erstellt. [4] [5]

Die grafische Darstellung mit den Isophonen-Bändern für den L_{den} und den L_{night} für das Stadtgebiet Falkensee (Hauptverkehrsstraßen >6 Mio. Kfz/Jahr) zeigen die Abbildungen 1 und 2. Die farbigen Isophonenflächen stellen Pegel dar, die außerhalb der Gebäude in 4 m Höhe über Gelände berechnet wurden.

Die Isophonenflächen oberhalb 65 dB(A) für den L_{den} bzw. 55 dB(A) für den L_{night} als Prüfwert, bei dessen Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt werden, sind in den Abbildungen 3 und 4 dargestellt.

Die grafische Darstellung mit den Isophonen-Bändern für den L_{den} und den L_{night} für das Stadtgebiet Falkensee der zweiten Stufe des Lärmaktionsplans (Hauptverkehrsstraßen >3 Mio. Kfz/Jahr) zeigen die Abbildungen 5 und 6.

Die grafische Darstellung der Isophonenflächen oberhalb von 65 dB(A) für den L_{den} bzw. 55 dB(A) für den L_{night} als Prüfwert, bei dessen Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt, wurden noch nicht erstellt, lässt sich aber im weiteren Verfahren aus den vorhandenen Karten leicht auswerten.

Die Daten der strategischen Lärmkarten [4] [5] werden im Folgenden dahingehend zusammengefasst, dass die Schwerpunkte der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr und somit die Bereiche mit vordringlichem Handlungsbedarf deutlich werden (Abb. 7). Um Bereiche starker Lärmbelastung abzugrenzen, werden zunächst die Straßen(-abschnitte) aus der Lärmkartierung identifiziert, die Werte oberhalb der Prüfwerte von 65 dB(A) für den L_{den} bzw. 55 dB(A) für den L_{night} aufweisen.

Beim Schwerpunkt in der ersten Stufe der Lärmminderungsplanung > 6 Mio. Kfz/Jahr handelt es sich um folgenden Straßenabschnitt [4]:

- L 201 Falkenhagener Straße (Sonnenstraße bis Bahnhofstraße).

Bei den Schwerpunkten handelt es sich in der zweiten Stufe der Lärmminderungsplanung >3 Mio. Kfz/Jahr um folgende Straßenabschnitte [5]:

- L 201 Nauener Chaussee (von Stadtgrenze) - Nauener Straße - Falkenhagener Straße - Spandauer Straße (ohne Abschnitt Sonnenstraße bis Bahnhofstraße),
- Potsdamer Straße - Schwartzkopffstraße - Dallgower Straße - Bahnhofstraße,
- Straße der Einheit (Potsdamer Straße bis Leipziger Straße),
- L 20n Seeburger Straße (L 201 bis Straße der Einheit) - Straße der Einheit (L 20 bis Leipziger Straße) und Seegefelder Straße (L 20n bis Stadtgrenze).

Abbildung 7 zeigt die Belastungsschwerpunkte differenziert nach 1. und 2. Stufe.

Es zeigt sich, dass im Wesentlichen die Straßenabschnitte hohe Lärmbelastungen aufweisen, die neben dem Wohnen auch Versorgungsfunktionen übernehmen bzw. Versorgungseinrichtungen erschließen. Kommen zu diesen Versorgungs- und lokalen Erschließungsfunktionen regionale Verkehrsströme hinzu, sind besonders hohe Belastungen festzustellen. Zudem stellt sich die Belastung nachts stärker ausgeprägt dar als im Gesamttagespegel.

Die Abbildung 8 zeigt die Verkehrsbelastungen, die Basis für die Berechnung der strategischen Karten waren.

Zur Ermittlung der Betroffenheiten wurden Verkehrsdaten aus mehreren unterschiedlichen Quellen, unterschiedlichen Erhebungsjahren und mit unterschiedlicher Genauigkeit (Hochrechnung aus mehreren Stundenzählungen, Dauerzählstellen des LS usw.) verwendet. Bei der Interpretation der Lärmkarten ist dies zu berücksichtigen.

LAND BRANDENBURG

Landesumweltamt
Brandenburg
Abt. TUS

Abb. 1
Strategische Lärmkarte gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Stadt Falkensee

Isophonenflächen L_{DEN}

- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 75 dB(A)
- Straße
- Lärmschutzwand
- Gebäude
- Gemeindegebiet

Berechnung: Straßenverkehr > 6 Mio. Kfz/a
Datum: 30.06.2007

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALK, LGB, 2006
Geländemodell: DGM 25, LGB, 2003
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUA, 2005
Quellen:
- ATKIS, LGB, 2005
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden

Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen Nr. I/2000

Maßstab: 1:50,000

0 1,000 2,000 3,000 Meter

N

Wölfel
Beratende Ingenieure

LÄRMKONTOR

LAND BRANDENBURG

Landesumweltamt
Brandenburg
Abt. TUS

Abb. 2
Strategische Lärmkarte gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Stadt Falkensee

Überschreitung L_{DEN} = 65 dB(A)

- > 65 dB(A)
- Straße
- Lärmschutzwand
- Gebäude
- Gemeindegebiet

Berechnung: Straßenverkehr > 6 Mio. Kfz/a
Datum: 30.06.2007

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALK, LGB, 2006
Geländemodell: DGM 25, LGB, 2003
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUA, 2005
Quellen:
- ATKIS, LGB, 2005
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden

Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen Nr. I/2000

Maßstab: 1:50,000

0 1,000 2,000 3,000 Meter

N

Wölfel
Beratende Ingenieure

LÄRMKONTOR

LAND BRANDENBURG

Landesumweltamt
Brandenburg
Abt. TUS

Abb. 3
Strategische Lärmkarte gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Stadt Falkensee

Isophonenflächen L_{Night}

- > 45 - 50 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 dB(A)
- Straße
- Lärmschutzwand
- Gebäude
- Gemeindegebiet

Berechnung: Straßenverkehr > 6 Mio. Kfz/a
Datum: 30.06.2007

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALK, LGB, 2006
Geländemodell: DGM 25, LGB, 2003
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUA, 2005
Quellen:
- ATKIS, LGB, 2005
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden

Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen Nr. I/2000

Maßstab: 1:50,000

0 1,000 2,000 3,000 Meter

N

Wölfel
Beratende Ingenieure

LÄRMKONTOR

LAND BRANDENBURG

Landesumweltamt
Brandenburg
Abt. TUS

Abb. 4
Strategische Lärmkarte gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Stadt Falkensee

Überschreitung L_{Night} = 55 dB(A)

- > 55 dB(A)
- Straße
- Lärmschutzwand
- Gebäude
- Gemeindegebiet

Berechnung: Straßenverkehr > 6 Mio. Kfz/a
Datum: 30.06.2007

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALK, LGB, 2006
Geländemodell: DGM 25, LGB, 2003
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUA, 2005
Quellen:
- ATKIS, LGB, 2005
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden

Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen Nr. I/2000

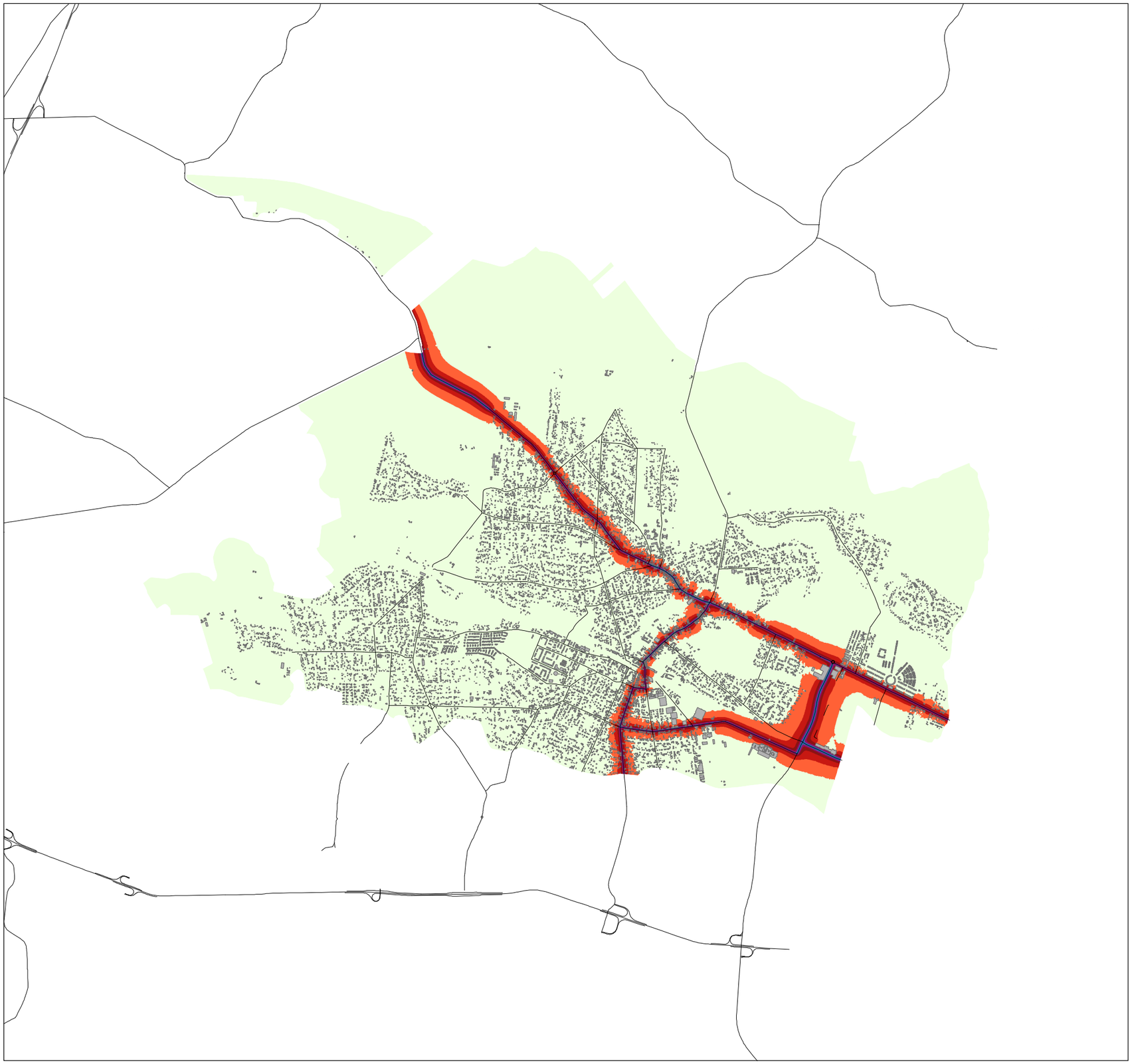
Maßstab: 1:50,000

0 1,000 2,000 3,000 Meter

N

Wölfel
Beratende Ingenieure

LÄRMKONTOR



LAND BRANDENBURG

Landesumweltamt
Brandenburg
Abt. TUS

Abb. 5
Strategische Lärmkarte gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Stadt Falkensee

Isophonenflächen L_{DEN}

- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 75 dB(A)
- Straße
- Lärmschutzwand
- Gebäude
- Gemeindegebiet

Berechnung: Straßenverkehr > 3 Mio. Kfz/a
Datum: 30.06.2007

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALK, LGB, 2006
Geländemodell: DGM 25, LGB, 2003
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUA, 2005
Quellen:
- ATKIS, LGB, 2005
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden

Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen Nr. I/2000

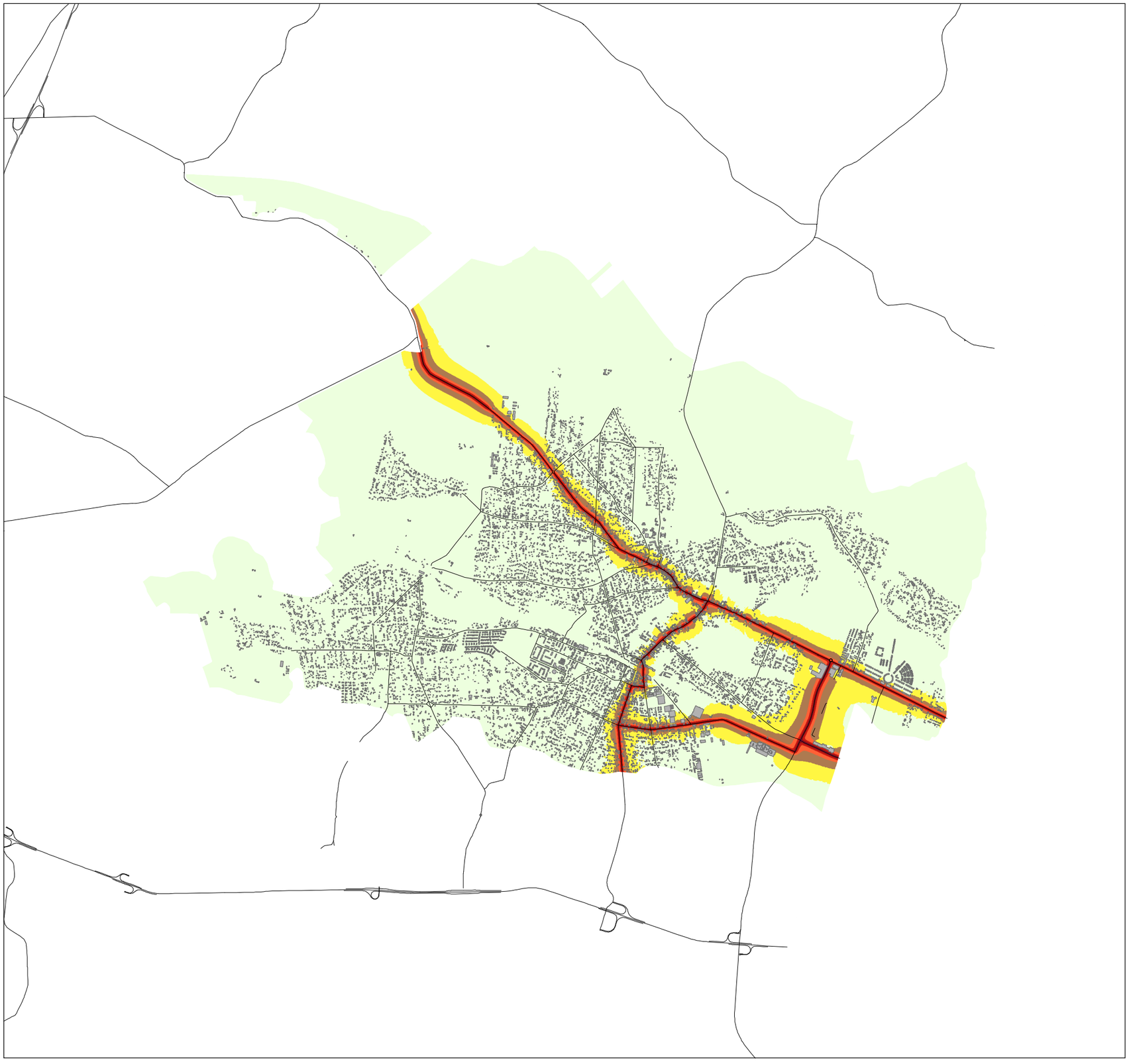
Maßstab: 1:50.000

0 1.000 2.000 3.000 Meter

N

Wölfel
Beratende Ingenieure

LÄRMKONTOR GmbH



LAND BRANDENBURG

Landesumweltamt
Brandenburg
Abt. TUS

Abb. 6
Strategische Lärmkarte gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Stadt Falkensee

Isophonenflächen L_{Night}

- > 45 - 50 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- >70 dB(A)
- Straße
- Lärmschutzwand
- Gebäude
- Gemeindegebiet

Berechnung: Straßenverkehr > 3 Mio. Kfz/a
Datum: 30.06.2007

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALK, LGB, 2006
Geländemodell: DGM 25, LGB, 2003
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUA, 2005
Quellen:
- ATKIS, LGB, 2005
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden

Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen Nr. I/2000

Maßstab: 1:50.000

0 1.000 2.000 3.000 Meter

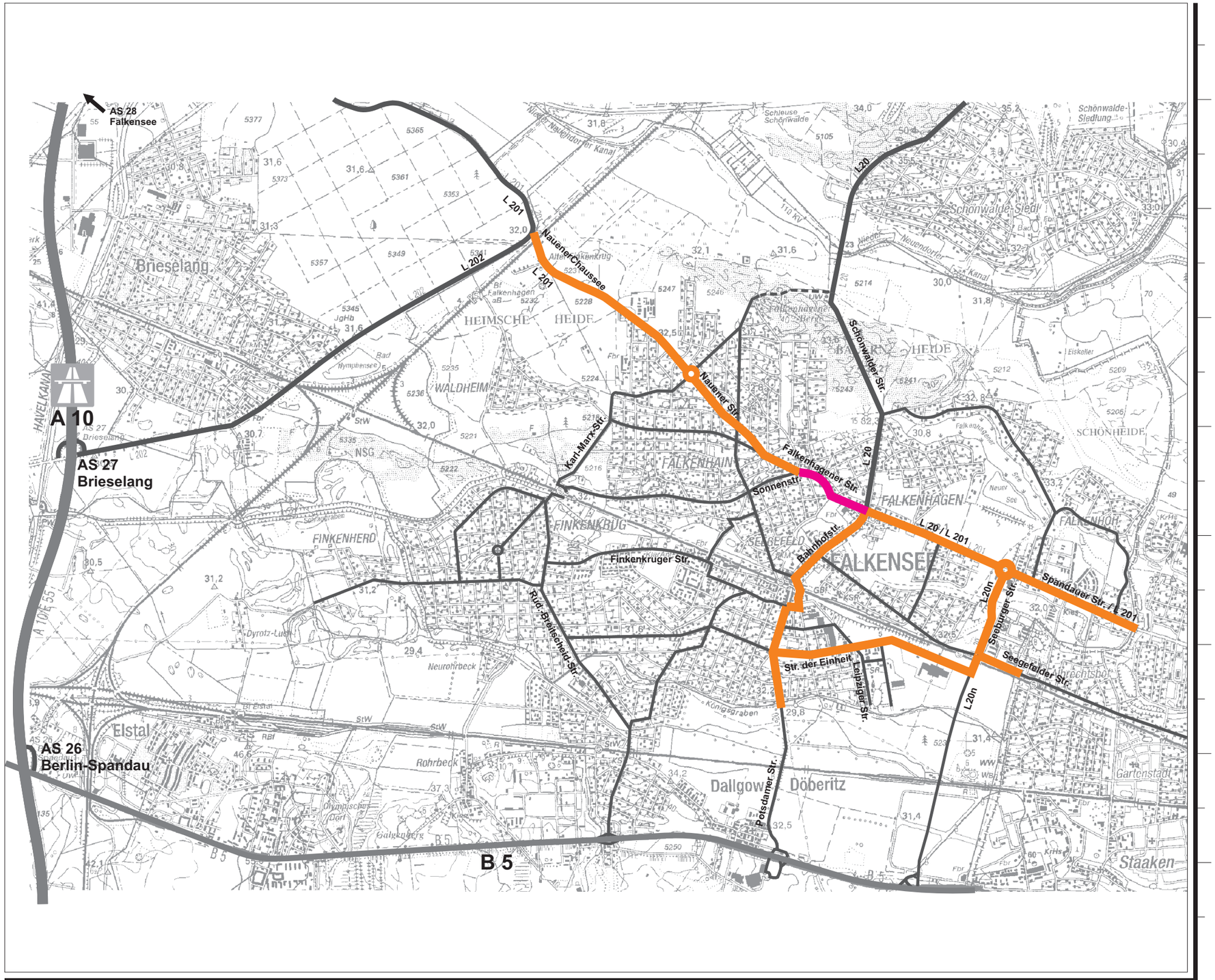
N

Wölfel
Beratende Ingenieure

LÄRMKONTOR GmbH

STADT FALKENSEE - LÄRMAKTIONSPLAN STUFE 1

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD
Südstr. 52 • 52064 Aachen
Voltastraße 5 • 13355 Berlin



LÄRMBELASTETE SCHWERPUNKTE

Stufe 1
> 16.400 Kfz/24 h
L 201 Falkenhagener Straße /
(Sonnenstraße - Bahnhofstraße)

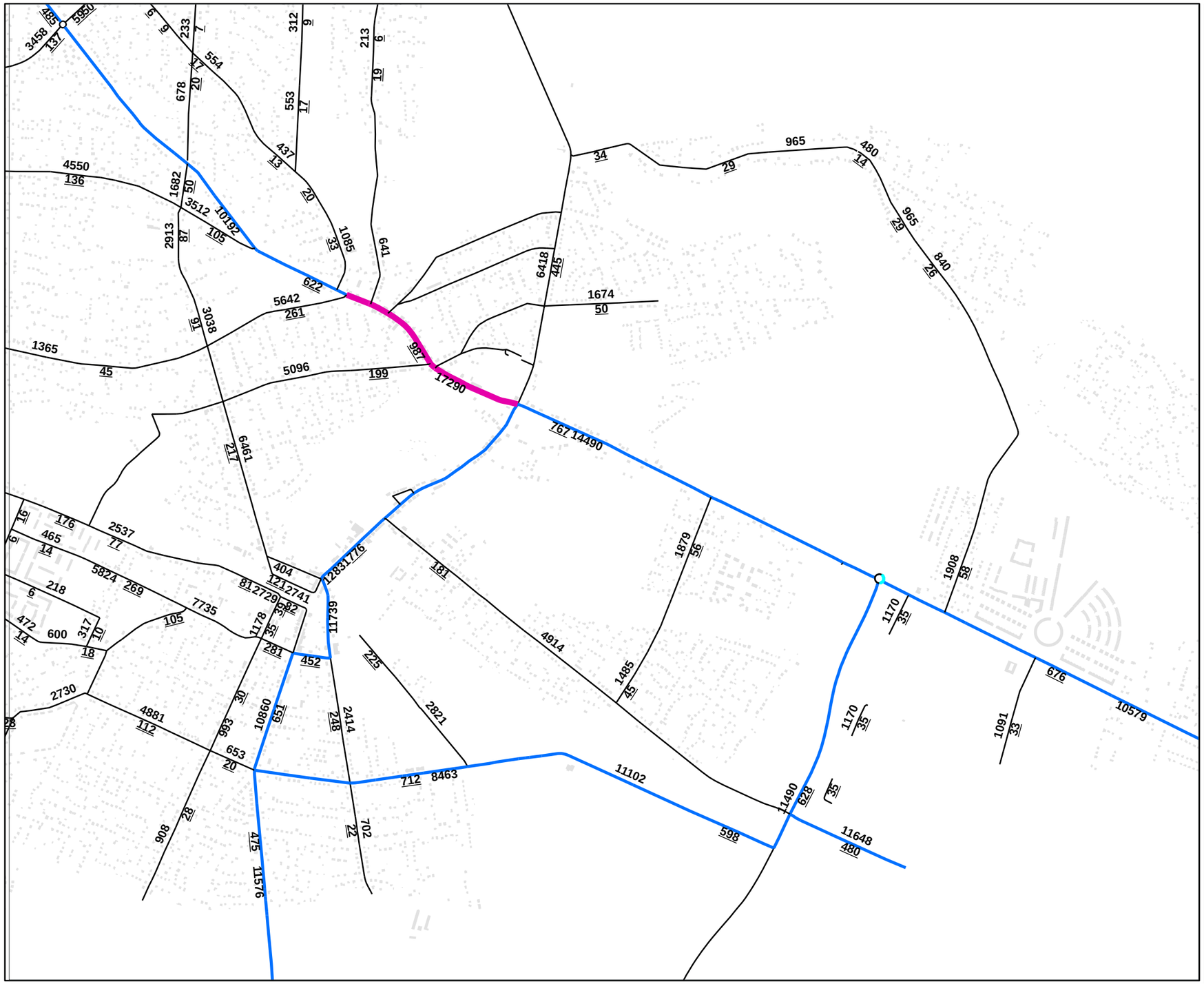
Stufe 2
> 8.200 - 16.400 Kfz/24 h

Abb. 7

Dateiname : falkensee_lap.cdr
Blatt Nr. 1
Letzte Änderung : 2008-05-07
Plan erstellt von : *A. Sommer*

STADT FALKENSEE - LÄRMAKTIONSPLAN STUFE 1

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD
Südstraße 52 • 52064 Aachen
Voltastraße 5 • 13355 Berlin



VERKEHRSBELASTUNG
Strategische Lärmkarte
DTV / DTV-SV

DTV (Kfz/24 h)

- *< 8.200*
- *8.201 - 16.400*
- *> 16.400*

Absolutwerte

1230	Kfz-Verkehr
35	Schwerverkehr

Abb. 8

Dateiname : falkensee_dtv.mxd
Letzte Änderung : 2008-04-28
Plan erstellt von : A. Sommer

6. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen

Die Pegel werden nach der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen VBUS berechnet. Die Ermittlung der Belastetenzahlen erfolgt nach der "vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB).

Die Stadt Falkensee hatte zum Zeitpunkt der Berechnung der Lärmkarten 38.376 Einwohner. [4] Über den Auslösewerten von >65 dB(A) L_{den} bzw. >55 dB(A) L_{night} und über dem Belastungswert für die erste Stufe der Lärmminderungsplanung von >6 Mio. Kfz/Jahr (16.400 Kfz/Tag) liegt in Falkensee die L 201 Falkenhagener Straße auf dem Abschnitt zwischen Sonnenstraße und Bahnhofstraße.

Tabelle 3: Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet

L_{den} [dB(A)]	>55	**> 65**	**> 75**
Wohnungen/Anzahl	44	57	1
Schulgebäude/Anzahl	0	1	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder nach § 4 Abs. 4 der 34. BImSchV liegen (Abb. 1 und 2), enthalten folgende Tabellen:

Tabelle 4: Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in innerhalb der Isophonen-Bänder gemäß § 4, Abs. 4, Nr. 1 der 34. BImSchV liegen

L_{den} [dB(A)]	> 55-60	> 60-65	**> 65-70**	**> 70-75**	**> 75**
Anzahl	112	51	**103**	**109**	**3**

L_{night} [dB(A)]	> 45-50	> 50-55	**> 55-60**	**> 60-65**	**> 65-70**	**> 70**
Anzahl	149	66	**90**	**116**	**30**	**0**

245 Einwohner sind ganztägig sehr hohen Belastungen über 65 dB(A)) ausgesetzt. Keine Einwohner sind ganztägig sehr hohen Belastungen über 70 dB(A)) ausgesetzt.

Die Auswertung der Betroffenheit der Bewohner im Belastungsschwerpunkt L 201 zwischen Sonnenstraße und Bahnhofstraße ergibt für den L_{den} [4], dass

- 1 % der Einwohner (378 Personen) in Bereichen mit von Straßenverkehr erzeugten Beurteilungspegeln über 55 dB(A) wohnen. 0,6 % der Einwohner (215 Personen) sind von gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegeln >65 dB(A) betroffen. 109

Einwohner (0,3 %) leben mit Belastungen über 70 dB(A) bis 75 dB(A). Belastungen über 75 dB(A) treten mit weniger als 0,1 % der Einwohner (3 Personen) zwar nur selten auf, gehören aber dafür zu einer extrem starken Belastung.

Nachts gilt, dass

- etwa 2 % der Einwohner Falkensees (451 Personen) in durch Straßenverkehrslärm verursachten Pegelbereichen von mehr als 45 dB(A) wohnen und somit der Gefahr von Schlafstörungen ausgesetzt sind. 0,7 % der Einwohner (236 Personen) sind von gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegeln >55 dB(A) betroffen. Sehr hohen Belastungen (>60 dB(A)) sind 146 Einwohner ausgesetzt. Sehr hohen Belastungen (>65 dB(A)) sind 30 Einwohner ausgesetzt. Belastungen über 70 dB(A) treten nicht auf.

Für diesen Belastungsschwerpunkt ergaben sich Pegelbereiche von über 65 dB(A) tags für 0,6 % der Bevölkerung Falkensees und von 0,7 % über 55 dB(A) nachts, die trotz der geringen Anzahl dringenden Handlungsbedarf dokumentieren.

Die Bereiche starker Betroffenheit, betroffene Wohngebäude differenziert nach Tag und Nacht zeigen die Abbildungen 9 und 10.

STADT FALKENSEE - LÄRMAKTIONSPLAN STUFE 1

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD
Südstraße 52 • 52064 Aachen
Voltastraße 5 • 13355 Berlin

BEREICHE STARKER LÄRMBETROFFENHEIT
Betroffene Wohngebäude (L_{den})

- > 75 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- Sonstige Wohngebäude

Abb. 9

Dateiname : falkensee_wgb.mxd
Letzte Änderung : 2008-05-07
Plan erstellt von : A. Sommer

STADT FALKENSEE - LÄRMAKTIONSPLAN STUFE 1

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD
Südstraße 52 • 52064 Aachen
Voltastraße 5 • 13355 Berlin

BEREICHE STARKER LÄRMBETROFFENHEIT

Betroffene Wohngebäude (L_{night})

- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- Sonstige Wohngebäude

Abb. 10

Dateiname : falkensee_wgb.mxd
Letzte Änderung : 2008-05-07
Plan erstellt von : A. Sommer

7. Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Artikel 8 Absatz 7

Das Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Artikel 8 Absatz 7 wird nach Abschluss des Verfahrens der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit eingefügt (siehe Teil C.).

8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmminderung

Verkehrsentwicklungsplan

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 1994 (VEP 94) [6] wurde erstmals ein integriertes Gesamtverkehrskonzept für alle Verkehrsmittel unter Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte erarbeitet. Mittels Haushaltsbefragungen im Frühjahr 1993 wurde ein aktuelles Bild des Verkehrsverhaltens und der Verkehrsbeziehungen gewonnen.

In der anschließenden Bewertung wurde zusammengefasst, in welchem Umfang bei den einzelnen Verkehrsmitteln einschließlich des Fußgängerverkehrs gravierende Benutzungshindernisse bzw. Konfliktpunkte erkennbar waren. Beim fließenden Individualverkehr wurden insbesondere drei Straßenzüge identifiziert, wo die Grenzen der Leistungsfähigkeit und Stadtverträglichkeit erreicht waren:

- Bahnhofstraße,
- Potsdamer Straße und
- Falkenhagener Straße.

Es wurden Maßnahmen- und Handlungskonzepte entwickelt für

- Fußgängerverkehr,
- Fahrradverkehr,
- ÖPNV und
- MIV.

Im Verkehrsentwicklungsplan 1994 [6] wurden drei Netzvarianten untersucht und gegenübergestellt, die sich im Wesentlichen in der Führung der Nord-Südverkehre unterscheiden (kleinteilige Zentrumsumfahrung, verlängerte Ostumgehung, Nordumgehung). Im Ergebnis der Abwägung wurde die Variante "Nordumgehung" als Vorzugsvariante weiterverfolgt.

Lärmminderungsplan

Die Stadt Falkensee ist bereits sehr frühzeitig der Verpflichtung zur Aufstellung einer Lärmminderungsplanung nachgekommen. Die 1996 abgeschlossene Lärmminderungsplanung [1] war Auslöser und Grundlage einer Vielzahl von Maßnahmen, die seitdem durchgeführt wurden.

Drei belastete Teilräume wurden identifiziert:

- Hauptverkehrsachse Ortsdurchfahrt Potsdamer Straße - Bahnhofstraße - Schönwalder Straße (L 20), teilweise über 80 dB(A),

- Hauptverkehrsachse Ortsdurchfahrt Ost-West, insbesondere Falkenhagener Straße (Bredower Straße bis Bahnhofstraße) (L 201), teilweise über 78 dB(A),

- nur wenige, relativ ruhige Wohnbereiche, in denen die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Hohe Grenzwerte weisen insbesondere die beiden Ortsdurchfahrten auf. Durch grobes Kopfsteinpflaster als Fahrbahnoberfläche sind einzelne Straßenabschnitte besonders lärmkritisch (z. B. Falkenhagener Straße in Höhe Rathaus oder Potsdamer Straße in Höhe Bahnübergang). Von 41 untersuchten Straßenabschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes liegen die Beurteilungspegel lediglich an vier Abschnitten unter dem von der umgebenden Baunutzung abhängigen Grenzwert der 16. BlmSchV. Hinweis: Dieser Grenzwert ist mit den in den strategischen Lärmkarten angegebenen Lärmindizes L_{den} und L_{night}. nicht direkt vergleichbar (vgl. hierzu Tabelle 2).

In Zusammenhang mit den konzeptionellen Ansätzen des Verkehrsentwicklungsplans [6] wurden Potenziale zur Lärmminderung aufgezeigt.

Konzeptbausteine der Verkehrsentwicklungsplanung

Aufbauend auf dem Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 1994 [6] wurde eine Novellierung des Verkehrsentwicklungsplanes erarbeitet, der die folgenden Fragestellungen lösen sollte:

- Entwicklung und Bewertung innerstädtischer Verkehrsstraßen als Folge von städtischen Entwicklungsmaßnahmen sowie von Maßnahmen, die mit der Anschlussplanung im Zuge der geplanten Nordumgehung verbunden sind;
- Einbringen städtischer Interessen in den Planungsprozess der geplanten Nordumgehung;
- Ausarbeitung von Maßnahmekonzeptionen zur Aufwertung und Verbesserung der verkehrlichen Situation und Anbindung an die A 10, die B 5 und Berlin;
- Ausarbeitung von Konzepten zur Rad- und Fußgängerverkehrsführung.

Die verkehrliche Entlastung der Stadt wird für die angestrebte weitere Entwicklung als entscheidend angesehen. Aufgrund der besonders sensiblen verkehrlichen und städtebaulichen Probleme im Stadtgebiet mit den die Wohn- und Lebensqualität stark einschränkenden Verkehrsbelastungen besteht die Notwendigkeit, die Verkehrsprobleme durch geeignete Konzepte und Maßnahmen auch schon vor Realisierung der geplanten Nordumfahrung zu verringern.

Mit den Konzeptbausteinen wurden für die einzelnen Verkehrsarten konkrete Ziele entwickelt und von gutachterlicher Seite Empfehlungen gegeben, welche Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel im Sinne einer abgestimmten und stufenweisen Entwicklung für Falkensee besonders zielführend sind. Der flächendeckenden Verkehrsberuhigung, dem öffentlichen Personennahverkehr und dem Radverkehr kommt in Falkensee ein wesentliches Potenzial zur Verkehrsentlastung zu. Genannt werden Planungs- und Maßnahmenvorschläge für das zukünftige Netz der verkehrswichtigen Straßen.

Unter Berücksichtigung der Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung in der Stadt Falkensee werden Planungsvorschläge für den motorisierten Individualverkehr (Netz verkehrswichtiger Straßen) entwickelt, die auf der Grundlage der erhobenen Verkehrsdaten und vorgegebener städtebaulicher Daten zur Minderung der verkehrlichen Einschränkungen in Falkensee beitragen und in ihren verkehrlichen Auswirkungen bewertet werden. [7]

Die Auswertung der Verkehrserhebung vom Donnerstag, den 5. April 2001 (Knotenstrom-, Querschnittszählungen, Kennzeichenverfolgungen), ergibt: [7]

- Auf zahlreichen Straßen des Netzes der verkehrswichtigen Straßen liegen die Verkehrsmengen über 10.000 Kfz/24h, insbesondere im Bereich der Ortseinfahten bzw. -ausfahrten. Im Bereich der Ortsdurchfahrten L 201/ L 20 betragen sie sogar über 15.000 Kfz/24h.

- Besonders kritische Verkehrsstärken treten vor allem an folgenden verkehrswichtigen Straßen auf:
  - Straßenzug Spandauer Straße - Falkenhagener Straße - Nauener Straße (bis zu 19.000 Kfz/24h),
  - Straßenzug Schönwalder Straße - Bahnhofstraße - Potsdamer Straße (bis zu 15.000 Kfz/24h),
  - Rudolf-Breitscheid-Straße (bis zu 9.000 Kfz/24h),
  - Coburger Straße (bis zu 8.500 Kfz/24h),
  - Straße der Einheit (bis zu 11.000 Kfz/24h).

- Der Anteil des Lkw-Verkehrs auf dem innerstädtischen Straßennetz liegt bei etwa 8 bis 12 % aller gezählten Fahrzeuge. Wegen der Netzbedeutung der Landesstraßen als Zufahrt zur A 10 ist ein hoher Anteil schwerer Lkw zu verzeichnen. Die höchsten Schwerverkehrsanteile treten im Bereich des Gewerbegebiets Süd im Verlauf der Straße der Einheit mit bis zu 15 % auf. Auf der Ost-West-Achse Spandauer Straße/ Nauener Straße liegen die Anteile des Schwerverkehrs bei bis zu 11 %. Dies entspricht einem für Landesstraßen durchschnittlichen Wert.

- Die Straßen in den Wohngebieten außerhalb der Hauptverkehrsstraßen mit regionaler Bedeutung erreichen keine kritische Verkehrsmengen.

- Problematisch ist die Situation an den Verkehrsknotenpunkten entlang der Nord-Süd-Achse Schönwalder Straße - Bahnhofstraße - Potsdamer Straße und entlang der Ost-West-Achse Spandauer Straße - Falkenhagener Straße -Nauener Straße. Die erheblichen Verkehrsmengen der kreuzenden Verkehre sind eine wesentliche Ursache der Staus. Die Summe aller zufließenden Ströme an den wichtigen Knoten ist:
  - Falkenhagener Straße/ Bahnhofstraße 24.000 Kfz/24 h
  - Bahnhofstraße/ Seegefelder Straße 18.000 Kfz/24 h
  - Poststraße/ Bahnhofstraße 17.000 Kfz/24 h.

- Folgende Verkehrsströme wurden 2002 ermittelt:
  - Durchgangsverkehr 8 % 5.129 Kfz/24 h
  - Quell- und Zielverkehr 64 % 40.960 Kfz/24 h
  - Binnenverkehr 28 % 17.920 Kfz/24 h.

Zum Zeitpunkt der Verkehrserhebung war der Straßenzug Potsdamer Straße - Bahnhofstraße noch als L 20 gewidmet, heute kommunale Straße. Die Seeburger Straße (heute Ostumfahrung L 20) war zwischen der L 201, Kreisverkehrsplatz Spandauer Platz und Straße der Einheit in Betrieb. Der südliche Abschnitt der Seeburger Straße von Straße der Einheit bis B 5 war zu diesem Zeitpunkt noch nicht fertiggestellt. Ebenso war auch die B 5 noch nicht bis zur A 10 vollständig vierstreifig ausgebaut.

Der VEP 02 kommt in seiner Analyse zu folgenden grundsätzlichen Aussagen: [7]

- Durch den Kfz-Verkehr sind die Straßenräume in vielen Bereichen der Stadt mit Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern behaftet, vor allem im Verlauf der Falkenhagener Straße, der Rudolf-Breitscheid-Straße und des Havellän-

der Weges südlich der Nauener Straße. Die Wohnnutzung ist insbesondere im Zuge der Ortsdurchfahrt L 201, der Schönwalder Straße und in Teilbereichen der Potsdamer Straße während der Tagesstunden vom Verkehrslärm stark belastet.

- Unabhängig von der festgestellten Unfallsituation sind querende Radfahrer und Fußgänger auf allen Straßen mit mehr als 5.000 bis 6.000 Fahrzeugen/24h einer potenziell erhöhten Unfallgefahr ausgesetzt.

- Bezüglich der Leistungsfähigkeit gibt es für den Kfz-Verkehr im Falkenseer Straßennetz im wesentlichen am Knotenpunkt Kreisverkehr Spandauer Platz und an der "Rathauskreuzung" Beeinträchtigungen. Die Abwicklung des Verkehrs ist dort zu Verkehrsspitzenzeiten zäh bis stockend. Auch an der Einmündung Straße der Einheit in die Potsdamer Straße und am Doppelknoten Schwartzkopffstraße/ Potsdamer Straße und Dallgower Straße treten zu verkehrlichen Spitzenzeiten Rückstauerscheinungen auf. Die Knotenpunkte im Verlauf der L 201 zwischen Havelländer Weg bis zur "Rathauskreuzung", aber auch die Bahnunterführungen Bahnhof Falkensee und Finkenkrug stellen aus verkehrlicher wie aus städtebaulicher Sicht in Falkensee Problempunkte dar.

- Deutlich höhere Belastungen als vom Pkw-Verkehr gehen vom Lkw-Verkehr aus, vor allem in Form von Lärm und Erschütterungen.

- Das sehr hohe Verkehrsaufkommen, insbesondere zu den Verkehrsspitzen morgens und nachmittags beeinflusst die Attraktivität Falkensees und die Lebensqualität der Anwohner im starken Maße.

- Aufgrund der starken Belastung in den Morgen- und Nachmittagstunden sind ein wesentlicher Teil der Verkehrsbelastung in Falkensee Berufsverkehre. Da etwa 40 bis 45 % des Gesamtverkehrsaufkommens an den Ausfallstraßen in diesen Zeitraum fallen, ist hier von einem erheblichen Verlagerungspotenzial an Fahrten auf umweltverträglichere Verkehrsmittel auszugehen.

- Kfz-Verkehr ist in nennenswerten Größen aus der Stadt zu verlagern.

Geschwindigkeitsmessungen

Von der Stadt Falkensee werden mit einem eigenen mobilen Messgerät an Schwerpunkten regelmäßig Geschwindigkeitsüberprüfungen mit gleichzeitiger automatische Erfassung der Fahrzeuganzahl durchgeführt. Auch ohne kostenintensive Umbauten in den Straßen (Tempo 30-Zone) wird so zur Verkehrsberuhigung, zum Einhalten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und damit zur Minderung der Belastungen beigetragen.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans kann auf die bewährte Vorgehensweise bei der Lärmminderungsplanung nach § 47a (alt) BImSchG aufgebaut werden:

- Vermeidung von Lärm*e*missionen,
- Verminderung von Lärm*e*missionen,
- Verlagerung von Lärm*e*missionen und zuletzt
- Verringerung von Lärm*im*missionen.

Zunächst ist zu prüfen, in welchem Umfang Emissionen vermieden werden können, nachfolgend sind die Potenziale auszuschöpfen, die die verbleibenden Emissionen vermindern, erst dann

stellt sich die Frage nach einer Verlagerung der Emissionen. Erst, wenn diese drei Schritte keine ausreichende Lärmminderung erreichen, kommen Maßnahmen zur Verringerung der Immissionen in Betracht. Diese Vorgehensweise ist notwendig, weil sonst mit einer Ausrichtung der Lärmminderung auf die Immissionsseite keine umfassende, sondern nur eine punktuelle Lärmminderung (z. B. in der Wohnung, aber nicht im Wohnumfeld) erreicht werden kann.

Die Ausschöpfung der meisten Lärmminderungspotenziale bedarf baulicher Maßnahmen. Berücksichtigt man diese Maßnahmen in einem kommunalen Planungsmanagement von Beginn an in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung (vor allem Straßeninstandhaltung, Kanalsanierung, aber auch Stadterneuerung), so kann vieles in ohnehin geplante Baumaßnahmen integriert werden. Ein solches Vorgehen führt dazu, notwendige Maßnahmen zur Lärmminderung

- völlig zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wurde,
- kostenneutral im Zuge einer optimierten Baumaßnahme auszuführen,
- oder mit nur geringen Mehrkosten vorzunehmen.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, das Handlungskonzept so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert in Blöcken durchgeführt werden. Bürger können hierdurch die Entlastungswirkung als Schub erleben. Das ist besser, als einzelne, verstreute Maßnahmen, die sich zwar nach und nach zu einem Gesamtkonzept zusammenfügen, für den Bürger aber keinen hörbaren Qualitätssprung bringen.

Zur glaubhaften Umsetzung gehört aber auch ein konstruktives kommunales Klima. Man muss die Durchführung und Umsetzung einer Lärmminderungsplanung aus politischer Überzeugung wollen und nicht nur, um EU-Formalien pflichtgemäß auf dem Mindeststandard zu erfüllen oder bei Fördermitteln bevorzugt behandelt zu werden.

Bei der Lärmminderungsplanung geht es vorrangig darum, Lärm bereits am Emissionsort zu vermeiden bzw. zu mindern. Weiterhin wird die Möglichkeit der räumlichen Verlagerung der Emittenten in weniger konfliktbehaftete Gebiete betrachtet. Erst wenn diese Lärmminderungspotenziale ausgeschöpft sind, kommt eine Minderung am Immissionsort in Betracht. Diese Rangfolge hat eine umwelt- und stadtgerechte Lärmminderung zum Ziel. Sie leitet sich aus dem Grundprinzip des Umweltschutzes ab, Umweltauswirkungen vorrangig an der Quelle und möglichst nicht am Einwirkungsort zu vermeiden.

Für die Lärmminderung werden die Minderungspotenziale unter folgender Stufung geprüft:

- Vermeidung von Emissionen
  - Stadtentwicklung
  - Förderung des Fußgängerverkehrs
  - Förderung des Fahrradverkehrs
  - Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs
  - Förderung multimodaler Verkehre
  - Lenkung des Güterverkehrs

- Verminderung von Emissionen
  - Optimierung der Verkehrsleistung
  - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs
  - Verstetigung des Kfz-Verkehrs
  - Straßenzustandsverbesserung
- Verlagerung von Emissionen
  - Bündelung von Kfz-Verkehren
  - Verlagerung von Kfz-Strömen

- Verringerung von Immissionen
  - Abstandsvergrößerung
  - Abschirmung (Schallschutzwälle, -wände, Tunnel, Troglagen, Einhausungen)
  - Schließen von Gebäudelücken
  - Schalldämmung von Außenbauteilen (Schallschutzfenster, gedämmte Belüftung, gedämmte Rolladenkästen).

Nachfolgend wird gemessen an diesen Lärmminderungspotenzialen beschrieben, welche Maßnahmen zur Lärmminderung seit 1996 schwerpunktmäßig bereits umgesetzt wurden und welche Maßnahmen zur Lärmminderung die Stadt Falkensee derzeit plant und bis 2013 realisieren will.

Verlagerung von Kfz-Strömen

OSTUMFAHRUNG FALKENSEE L 20

Gemäß Planfeststellungsbeschluss Nr. 5067173/20.3 vom 27. August 1999 wurde im Auftrag des Landes Brandenburg die Ortsumgehung Falkensee im Zuge der Landesstraße L 20 östlich der alten Linienführung in mehreren Bauabschnitten gebaut. Die Verkehrsfreigabe des dritten, als Landesstraße L 20 gewidmeten Bauabschnittes erfolgte am 26. April 2002. Damit wurde die Verbindung zwischen der B 5 und der L 201 hergestellt, so dass die alte Linienführung der L 20 von der B 5 (Havelpark) bis in die Ortslage Falkensee zum 1. Januar 2008 zur Gemeindeverbindungsstraße abgestuft werden konnte. Baulastträger für den Bereich der L 20alt vom Ortseingang Falkensee bis zur Einmündung der Straße der Einheit (L 20alt) ist die Stadt Falkensee.

Die nach 2001 fertiggestellte Ostumgehung (Verlängerung der Seeburger Straße zur B 5) hat wesentliche Anteile des Verkehrs zwischen Berlin-Spandau und B 5/A 10 sowie zum Gewerbegebiet Süd aufgenommen und so in Teilbereichen zu spürbaren Entlastungen im Stadtgebiet geführt. Hierzu haben Maßnahmen, wie sie im Kapitel 6. des VEP 02 vorgeschlagen werden, diesen Effekt sicherlich noch verstärkt. Der in Tabelle 5 vorgenommene Vergleich von Daten der SVZ 2005 und Daten der Dauerzählstellen an der B 5 und L 20 des Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg mit Ostumfahrung L 20 mit den Verkehrszahlen von 2001 [7] zeigen deutlich diese Verlagerung:

Tabelle 5: Änderung von Querschnittsbelastungen ohne/mit Ostumfahrung

Straße	TK/ZST-Nr.			mit Ostumfahrung (L 20)			
			2001	SVZ 2005	Diff. 2005/ 2001	2006	2007
B 5 (Anschluss Dallgow bis AS Berlin-Spandau, BAB 10)	3444 3669 Dauerzählstelle	DTV [Kfz/ 24h] SV [Kfz/ 24h] SV-Anteil [%]	-	20.925 1.807 8,6	-	21.353 1.811 8,5	22.732 1.997 8,8
L 20 (Falkensee L 201 nach Schönwalde L 16)	3344 3643 Dauerzählstelle	DTV [Kfz/ 24h] Diff $DTV_{2005-2001}$ [%] SV [Kfz/ 24h] SV-Anteil [%]	9.919 676 6,8	6.418 445 6,9	- 3.501 - 35 - 231 0,1	6.288 432 6,9	6.153 400 6,5
Seeburger Straße (Straße der Einheit bis L 201)	3444 3130	DTV [Kfz/ 24h] Diff $DTV_{2005-2001}$ [%] SV [Kfz/ 24h] SV-Anteil [%]	8.463 465 5,5	11.490 628 5,5	3.027 36 163 0	-	-
L 201 (Stadtgrenze Berlin bis Spandauer Platz L 20)	3444 3120	DTV [Kfz/ 24h] Diff $DTV_{2005-2001}$ [%] SV [Kfz/ 24h] SV-Anteil [%]	18.109 816 4,5	10.579 676 6,4	- 7.530 - 42 - 140 1,9	-	-
L 201 Spandauer Straße (L 20 Schönwalder Straße bis Spandauer Platz L 20)	3444 3140	DTV [Kfz/ 24h] Diff $DTV_{2005-2001}$ [%] SV [Kfz/ 24h] SV-Anteil	15.379 879 5,7	14.490 767 5,3	- 889 - 6 - 112 - 0,4	-	-
L 201 Nauener Straße (L 202 bis Havelländer Weg)	-	DTV [Kfz/ 24h] Diff $DTV_{2005-2001}$ [%] SV [Kfz/ 24h] SV-Anteil [%]	12.558 711 5,7	8.420 485 5,8	- 4.138 - 33 - 226 0,1	-	-

Eine deutliche Abnahme der Querschnittsbelastung im Vergleich zu 2001 von 42 % (-7.530 Kfz/ 24 h) erfährt die L 201 von der Stadtgrenze Berlin bis zur L 20 Spandauer Platz. Der Anteil des Schwerverkehrs (größer 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht) ist dagegen nur um 17 % (-140 Lkw/ 24 h) zurückgegangen. Ebenso im Zuge der L 201 erfährt der Abschnitt Nauener Straße - Nauener Chaussee eine deutliche Verkehrsabnahme von 33 % (-4.138 Kfz/ 24 h). Die Querschnittsbelastung der L 201/L 20 zwischen Bahnhofstraße und Spandauer Platz ist gegenüber 2001 unwesentlich verändert (-6 %, -889 Kfz/24 h). Der Schwerverkehr ist um 13 % (-112 Lkw/24 h) zurückgegangen. Für den Straßenzug Falkenhagener Straße liegen nur Verkehrszahlen aus dem Jahr 2001 vor, so dass keine vergleichbaren Aussagen zur Verkehrsentwicklung bis 2005 gemacht werden können.

Für die Schönwalder Straße L 20 liegen Verkehrszahlen der SVZ 2005 und für 2006 und 2007 vor (Dauerzählstelle). Von 2005 gegenüber 2001 erfolgte hier ein Verkehrsrückgang um 35 % (-3.501 Kfz/24 h) mit einer Abnahme des Schwerverkehrs um 34 % (-231 Lkw/24 h). Von 2005 bis 2007 hat der Verkehr um weitere 4 % abgenommen (Tabelle 5).

Gegenüber 2001 hat auf der Ostumfahrung Seeburger Straße (L 20n) der DTV um 36 % (3.027 Kfz/24 h) deutlich zugenommen. Der Schwerverkehr ist um 35 % (136 Lkw/24 h) gestiegen.

Auf der B 5 hat von 2005 bis 2007 der Kfz-Verkehr um 8 % zugenommen.

NORDUMFAHRUNG FALKENSEE L 20n/L 201n

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg hat für den Neubau der L 20/ L 201, Ortsumgehung Falkensee, ein Raumordnungsverfahren (ROV) mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unter Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. Die landesplanerische Beurteilung vom 10. Oktober 2000 bescheinigt der Maßnahme eine bedingte Vereinbarkeit mit den Zielen der Raumordnung bei Umsetzung von Maßgaben. Für die in das Raumordnungsverfahren eingebrachte Variante 1 erfolgte am 18. Juni 2002 die Linienbestimmung nach § 35 (2) Brandenburgisches Straßengesetz durch das MSWV. Die linienbestimmte Variante und die Umsetzung der Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung bilden die Grundlage für die in der vorliegenden Planfeststellungsunterlage dargestellte Trasse [21].

Im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung wird ausgeführt [21]:

Mit dem Neubau der L 20/ L 201, Ortsumgehung Falkensee (Ost und West), sollen die überregionalen und regionalen Verkehre sowie Teile des Quell- und Zielverkehrs aus dem Stadtzentrum herausgenommen werden. Die bestehenden Verkehrsverhältnisse sind ein erheblicher Standortnachteil für die Entwicklung der Region als attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort im Berliner Umland. Dieser Beeinträchtigung kann entgegen gewirkt werden, wenn die Ortsdurchfahrt vom überregionalen Verkehr entlastet und ein hoher Anteil des Ziel- und Quellverkehrs aus Richtung Berlin bzw. der A 10/ Nauen aus dem direkten Stadtgebiet verlagert wird.

Aufgrund ihrer Bedeutung und der Netzfunktion werden für die L 20/ L 201 Ortsumfahrung Falkensee die Straßenkategorie A II und eine Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h festgelegt. Für den ortsnahen Bereich zwischen Kreisverkehr Bachallee und Bauende wird aufgrund der Bebauungssituation die Straßenkategorie B III und eine Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h vorgesehen. Die neue Trasse wird weitgehend anbaufrei geführt. Die Knotenpunkte werden als Kreisverkehrsplätze ausgeführt. Die Länge der Baustrecke beträgt 9,13 km. Die L 20/ L 201 Ortsumfahrung Falkensee ist im vordringlichen Bedarf des Landesstraßenbedarfsplanes 1995 eingeordnet. Diese Einordnung resultiert aus einer Vielzahl von volkswirtschaftlich relevanten Beurteilungskenngrößen auf der so genannten Nutzenseite, wie Senkung der Transportkosten, Förderung der Wirtschaft, Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Förderung raumordnerischer Ziele, Verbesserung der Erreichbarkeit durch Verkürzung der Transport-und Reisezeiten, Verbesserung der Kapazitätsausnutzung, Förderung städtebaulicher Ziele, Vermeidung von Lärm-und Schadstoffbelastungen und Vermeidung von Treibhausgasemissionen. Die L 20/ L 201, Ortsumgehung Falkensee, ist darüber hinaus als wesentliche Maßnahme zur Netzergänzung im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Falkensee verankert, der im Jahre 2002 aktualisiert wurde.

Die L 20/ L 201 Ortsumfahrung Falkensee bildet zukünftig eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung im westlichen engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg. Sie wird den zu erwartenden Verkehrszuwachs in Falkensee aufnehmen und zu einer besseren Verkehrsverteilung im Raum Falkensee beitragen.

Die nachfolgende Übersichtskarte L 20/ L 201, Ortsumfahrung Falkensee (Ost und West), ist den Planfeststellungsunterlagen entnommen. [21, Unterlage Nr. 2]

Die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für die OU Falkensee [23] zeigt die Verkehrsbelastungen 2020 für den Prognose-Null-Fall, Planfall und Differenzbelastungen zwischen Planfall und Prognose-Null-Fall.

Abb. 11: Übersichtskarte L 20 / L 201 Ortsumgehung Falkensee (Ost und West) [21]

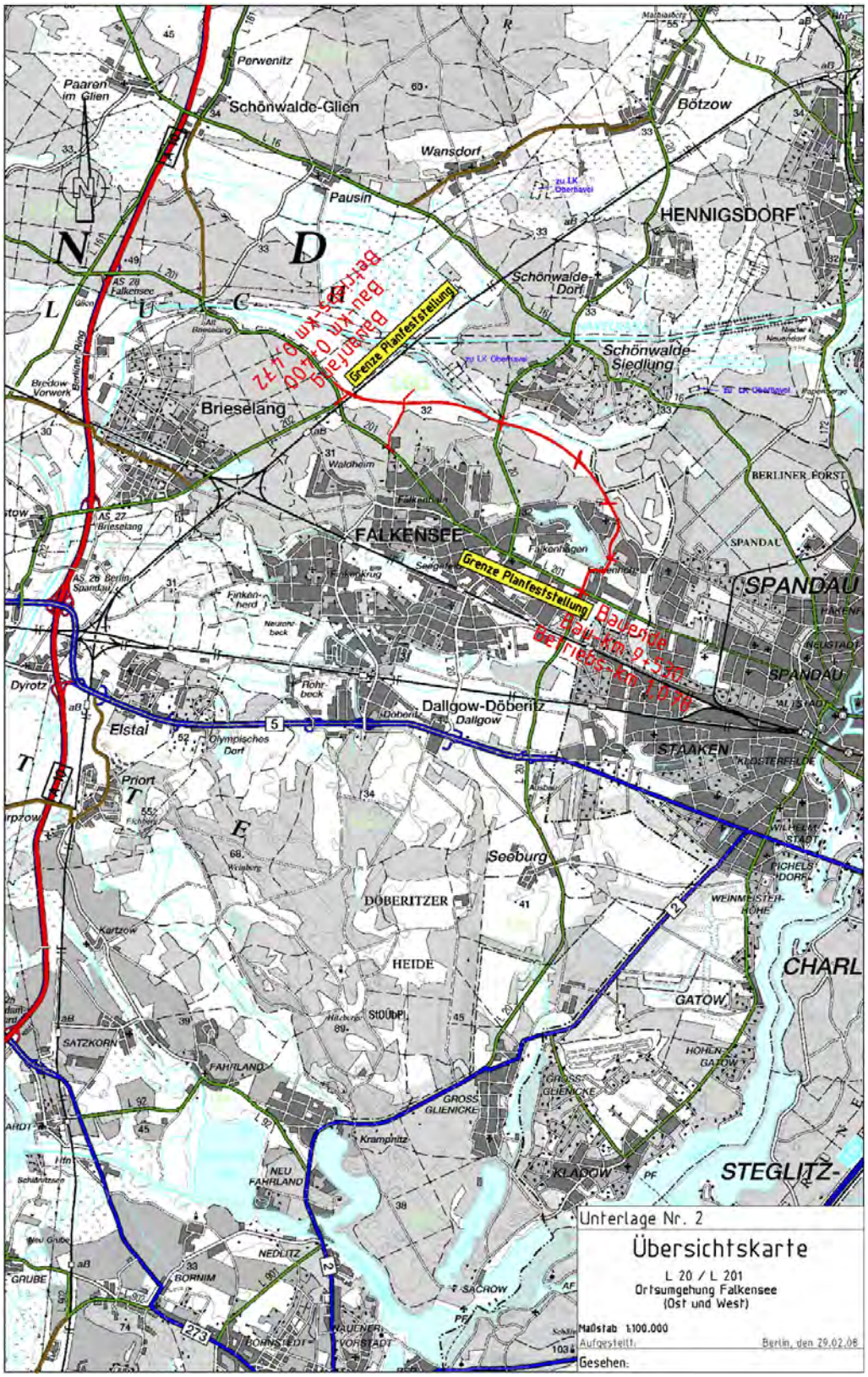


Abb. 12: Straßennetzmodell 2020 - Prognose-Null-Fall (DTV_w, 1.000 Kfz/24 h) [23]

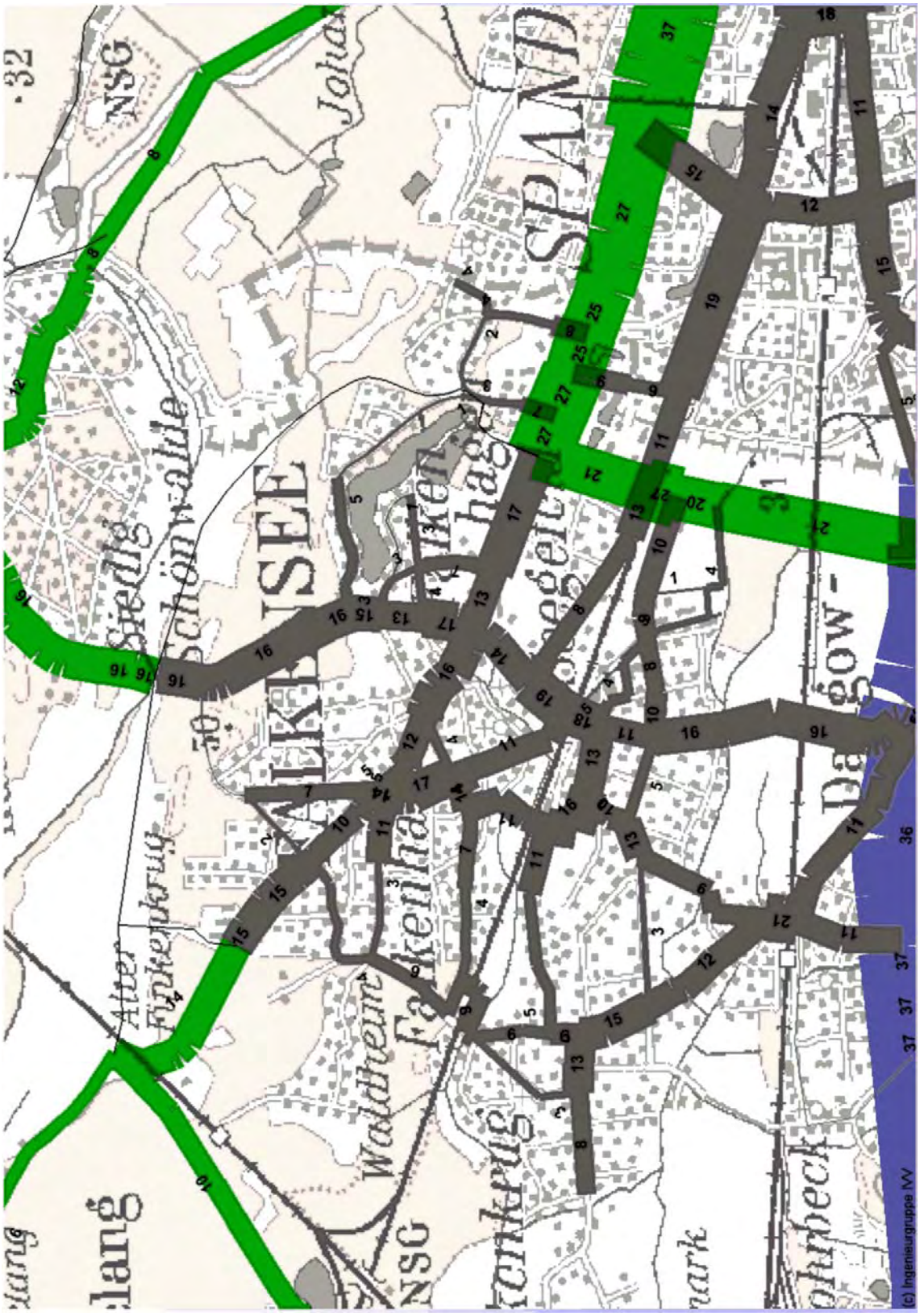


Abb. 13: Straßennetzmodell 2020 - Planfall (DTV_w, 1.000 Kfz/24 h) [23]

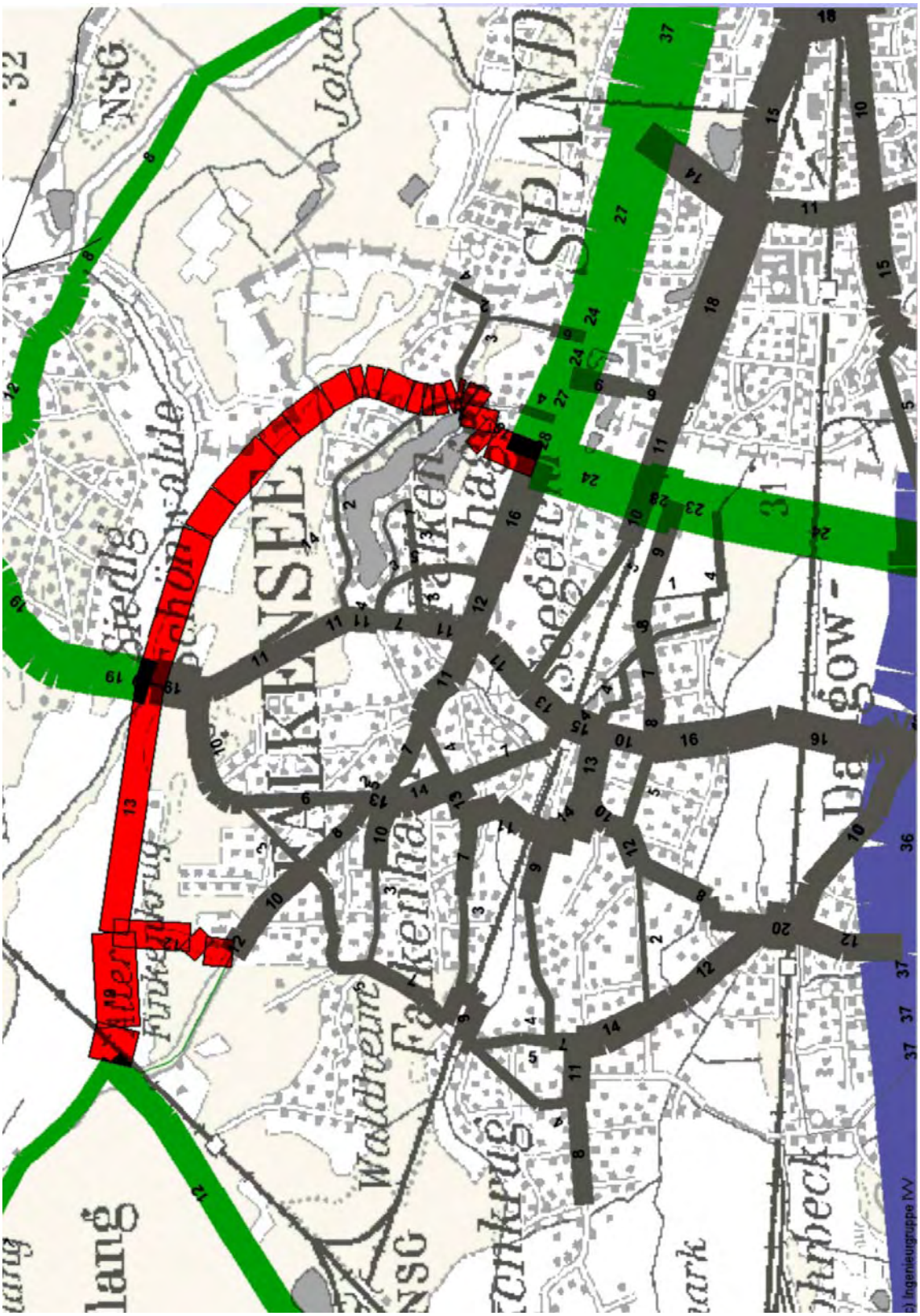
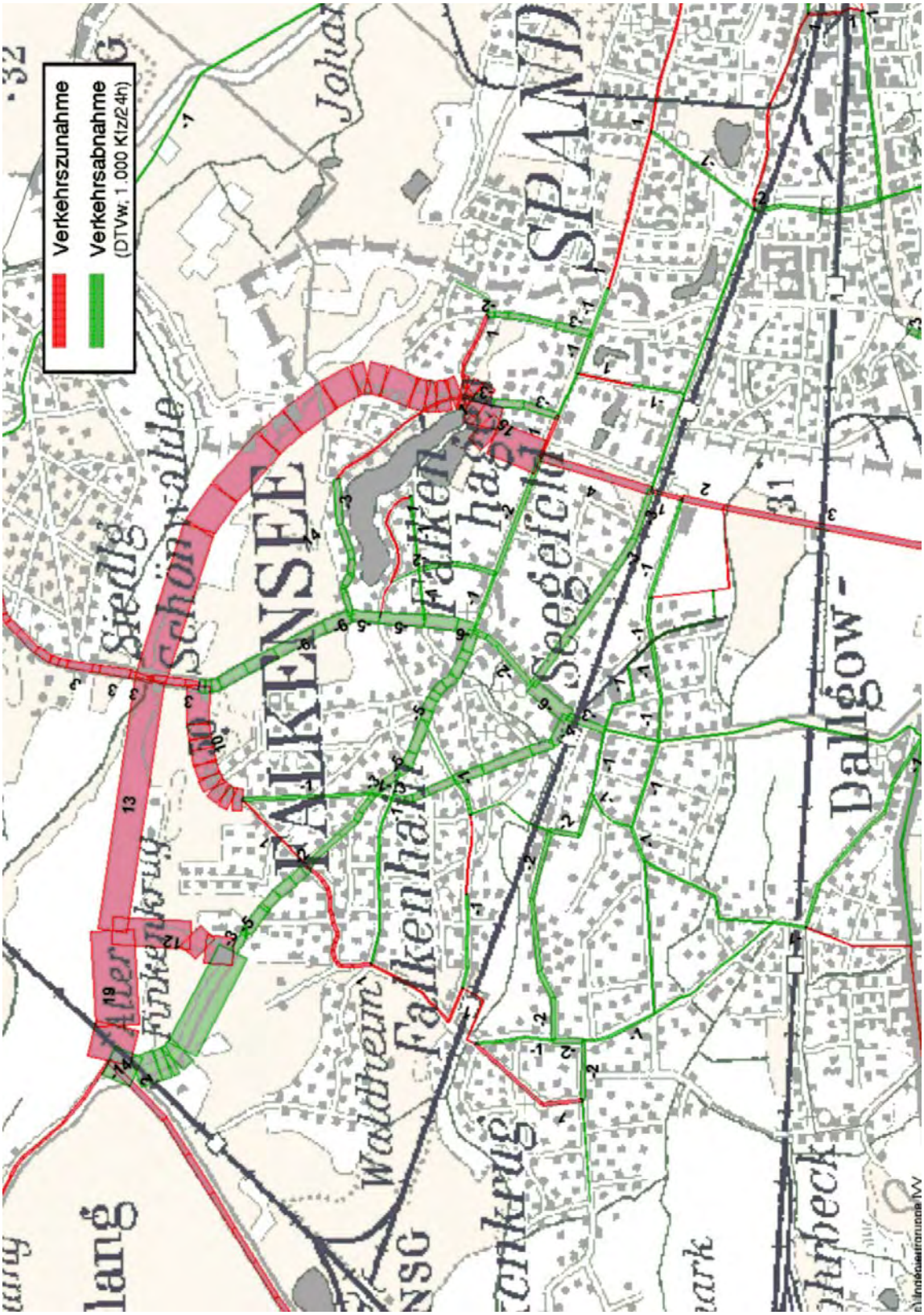


Abb. 14: Differenzbelastung zwischen Planfall und Prognose-Null-Fall [23]



Nachhaltige Stadtentwicklung

Die Entstehung der Stadt aus verschiedenen Siedlungsteilen, die damit verbundene baulich-räumliche Ausdehnung und die besondere Lage im Speckgürtel der Stadt Berlin führten zu Problemen in der verkehrlichen Situation und zum Fehlen einer funktionellen Mitte in Form eines Zentrums für Falkensee. [10]

Mit der Erarbeitung einer neuen Rahmenplanung "Zentrum" auf der Grundlage eines Ideenwettbewerbs und von Voruntersuchungen für die Ausweisung eines Sanierungsgebiets im Zentrum der Stadt wurden die zukünftigen Entwicklungsziele und Leitbildmotive für eine zentrale Mitte formuliert. Seit Januar 2006 ist eine Satzung in Kraft, die ca. 25 Hektar der Innenstadt zum Sanierungsgebiet erklärt. Das Gebiet umfasst im Wesentlichen den Bereich nördlich des Bahnhofs bis zum Areal um die Stadthalle und den Gutspark. [11]

In den nächsten Jahren soll der Bereich um den Bahnhof Falkensee zu einem lebendigen und urbanen Zentrum für die Stadt und die Nachbargemeinden entwickelt werden. Dazu gehören Einkaufs-, Sport- und Bildungsangebote genauso wie eine gute zentrale ärztliche Versorgung.

Maßnahmen, die in den nächsten Jahren im Sanierungsgebiet "Zentrum" beidseitig der Bahn umgesetzt werden sollen, sind zum Beispiel:

- Nördlich der Bahn
  - Umgestaltung der Bahnhofstraße und Poststraße, Neugestaltung des Busbahnhofs mit einem Servicepavillon, weitere Fahrradabstellplätze, P+R-Anlage an der Scharenbergstraße,
  - Campusplanung Am Gutspark, Bau einer Vierfeld-Sporthalle, Neubau einer Veranstaltungshalle mit Bürgerservicebüros des Landkreises und der Stadt,
  - Ausweisung weiterer Wohnbauflächen in den Mischgebietsbaufeldern an der Scharenbergstraße,
  - Neubau Sportkomplex Rosenstraße/ Ringpromenade westlich der Rosenstraße mit drei Trainingsplätzen und einer Leichtathletikhalle mit Spielfeld, Fußballstadion und weiterem Sportplatz.

- Südlich der Bahn
  - das bereits im Rohbau befindliche neue Familien- und Gesundheitszentrum Schwartzkopffstraße/ Dallgower Straße.

Mit der Gestaltung des Zentrums Falkensee wird ein wesentlicher Beitrag zur Stadt der kurzen Wege geleistet.

Förderung des Fußgängerverkehrs

Zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs wurden durchgeführt:

- Ausbau und Sanierung von Gehwegen,
- Schulwegsicherung (z. B. Beschilderung Falkenhagener Straße: Schulweg, Achtung Kinder auf 950 m),
- Errichtung von Querungssicherungen an stark befahrenen Straßen (Fahrbahnteiler, Ampeln, Mittelinsel):
  - Falkenhagener Straße, Mittelinsel vor dem Rathaus,
  - Falkenhagener Straße, Mittelinsel und Fußgänger-Lichtsignalanlage vor der Integrationskindertagesstätte.

Von der Stadt Falkensee wurde eine Informationsbroschüre und zwei Flyer zur Förderung des Fußgängerverkehrs erstellt:

- Falkensee - Stadt im Aufwind "Einfach leben!"
- Falkensee - Stadt im Aufwind "Falkensee entdecken - Die Freizeitangebote unserer Stadt"

STADTMARKETING - FALKENSEE ALS TOURISTISCHES TOR INS HAVELLAND

Alle Städte und Gemeinden in der Umgebung Falkensees sind in dem Kommunalen Nachbarschaftsforum, der Arbeitsgemeinschaft West, zusammengefasst. Seit dem Jahr 2005 koordiniert das städtische Grünflächenamt federführend die touristischen Bemühungen der umliegenden 15 Städte und Gemeinden sowie von zwei Berliner Stadtbezirken. Ziel dieses kommunalen Nachbarschaftsforum ist es, den regionalen und überregionalen Tourismus zu stärken und dabei den Städten und Gemeinden die Zusammenarbeit zu erleichtern. Auch wurden einheitliche Richtlinien, z. B. bei der Ausschilderung von Radwander- und Wanderwegen, festgelegt. Dies erleichtert den Besuchern des Havellandes die Orientierung, auch über die Grenzen des Landkreises hinweg.

Um eine Vernetzung der bisher bestehenden touristischen Wanderrouten zu erreichen, arbeiten alle umliegenden Städte und Gemeinden, wie auch Falkensee, daran, noch nicht bestehende Anbindungen der Radwander- und Wanderwege schnellstmöglich zu realisieren. Derzeitig befinden sich folgende Projekte in Planung bzw. Umsetzung:

1. Die weitere Gestaltung des Bereiches Falkenhagener Anger,
2. Schaffung eines durchgängigen Radwander- und Wanderweges von Berlin-Spandau nach Brieselang,
3. Vernetzung der bereits vorhandenen Radwander- und Wanderwege,
4. Unterstützung des Hotel- und Gaststättengewerbes bei der Errichtung eines einheitlichen Hotelroutensystems,
5. Errichtung eines einheitlichen Wegeleitsystemes für Radwanderer und Wanderer,
6. Anbindung der Wanderrouten an den 66-Seen-Wanderweg,
7. Unterstützung der verschiedenen Bürgerinitiativen in Sachen Naherholung.

Förderung des Fahrradverkehrs

Falkensee war und ist eine Fahrradstadt. Darauf ist auch die Entwicklung des Radwegenetzes ausgerichtet, das ursprünglich nur bruchstückhaft vorhandene war, und schrittweise entsprechend den Maßnahmevorschlägen des VEP 02 vervollständigt wird. In der Falkenhagener Straße wurden nach dem grundhaften Ausbau zwischen Sonnenstraße und Ruppiner Straße beidseitig die Gehwege für Radfahrer frei gegeben.

Eine Maßnahme des VEP 02 ist z. B. die Verlängerung der Ringpromenade für Radfahrer zum lärmbelasteten Schwerpunkt Falkenhagener Straße als Lückenschluss im Radwegenetz. Ein engmaschiges innerstädtisches Netz verschiedener Wegekategorien verbindet alle wichtigen Ziel- und Quellpunkte und ist in regionale und überregionale Verbindungen eingebunden.

Eine der Hauptachsen wird der "Radweg der Sympathie", der von der Spandauer Stadtgrenze durch Falkensee nach Brieselang verlaufen wird.

Der Mauerradweg, der in einer 160 Kilometer langen Schleife um das frühere West-Berlin herumführt, quert die stark befahrene Spandauer Straße in Höhe der Stadtgrenze zu Berlin-Spandau. Die Einrichtung einer Mittelinsel auf der Spandauer Straße, die den Nutzern dieses Weges ein sicheres Queren ermöglichen soll, ist von der Stadt Berlin geplant.

Für Radfahrer wurde im Stadtgebiet entlang des Hauptroutennetzes eine wegweisende Beschilderung angebracht, die kontinuierlich erweitert wird.

Zusätzliche Infrastruktureinrichtungen an Verknüpfungspunkten von Radverkehr und ÖPNV (B+R-Anlagen) ergänzen das Radverkehrsnetz.

Ihre Kapazität reicht jedoch bei weitem nicht aus. Insbesondere an der Südseite des Bahnhofs Falkensee mit ca. 80 nicht überdachten Fahrradbügeln im Bereich des Treppen- und Rampenzugangs herrscht Stellplatzmangel, so dass Fahrräder im nördlichen Bahnhofsumfeld überall "wild" abgestellt werden. Weitere überdachte Bike+Ride-Stellplätze werden im Rahmen der geplanten Maßnahme "Bahnhof Falkensee Nordseite" errichtet. [15]

Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs

SCHIENENVERKEHR (S-BAHN-VERLÄNGERUNG)

Seit Anfang der neunziger Jahre wird von den Ländern Berlin und Brandenburg eine Verlängerung der Spandauer S-Bahn nach Falkensee mit zusätzlicher S-Bahn-Gleichstrom-Infrastruktur parallel zur Hamburger Bahn gefordert. Diese Forderung leitet sich aus einem S-Bahn-Verkehr zwischen Spandau und Falkensee bis zum 12. August 1961 ab. Die Fernverkehrszüge fuhren seinerzeit mit Diesel bzw. unter Dampf. Eine gemeinsame Nutzung der (teilweise eingleisigen) Strecke zwischen Spandau und Falkensee war möglich. Die Gesamtstrecke der Hamburger Bahn wurde nach der Wende zweigleisig für eine Geschwindigkeit v_{max} = 160 km/h ausgebaut und für Wechselstrombetrieb für Nah- und Fernverkehrszüge elektrifiziert. Zwischenzeitlich ist ein Ausbau auf eine erhöhte Geschwindigkeit von bis zu v_{max} = 230 km/h vorgesehen. Eine Nutzung dieser Gleise durch eine Gleichstrom-S-Bahn zwischen Spandau und Falkensee ist ausgeschlossen. Für die Regionalbahnen werden die verbleibenden Kapazitäten der Strecke eng.

Voraussetzung für eine Verlängerung der S-Bahn ist deshalb eine zusätzliche S-Bahn-Infrastruktur. Bezüglich des S-Bahn-Lückenschlusses Spandau - Falkensee befürwortet das Land Brandenburg den Bau, wenn dadurch in Brandenburg keine verkehrlichen Nachteile für die Fahrgäste entstehen und zumindest mittelfristig ein durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) nachgewiesenes und finanzierbares Verkehrsbedürfnis besteht. [19] Hierfür wurde eine Standardisierte Bewertung nach dem Mitfall-Ohnefall-Prinzip für eine Verlängerung der S-Bahn von Spandau Bahnhof nach Falkensee mit den zwei zusätzlichen S-Bahn-Halten Nauener Straße und Hackbuschstraße durchgeführt. Der Nutzen-Kosten-Indikator Mitfall wurde mit 1,27 (Mitfallvariante "BB" 1,31) berechnet. [18]

Die Stadt Falkensee berücksichtigt in ihren Planungen zum Bahnhof Falkensee Nordseite eine mögliche Verlängerung der S-Bahn durch die Freihaltung der erforderlichen Flächen.

BUSVERKEHR

Aktuell verkehren sieben Buslinien der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH Potsdam und eine Buslinie der BVG (337). Sie bedienen das Busnetz innerhalb Falkensees und verkehren in Richtung Berlin, Potsdam und in die Umlandgemeinden.

Weil sich die Stadt Falkensee und die angrenzenden Gemeinden Dallgow-Döberitz und Schönwalde in den letzten Jahren sehr dynamisch entwickelt haben und dies zu Veränderungen der Verkehrsströme geführt hat, beabsichtigt der Landkreis, Ergänzungslinien einzuführen und neue Bushaltestellen in Falkensee und Dallgow-Döberitz einzurichten.

Die Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH stellt auf ihrer Internetseite das "Verkehrskonzept Bus Falkensee und Umland" vor. Zu den aktuellen Planungen zur Umgestaltung des Busverkehrs im Raum Falkensee/ Dallgow-Döberitz können die Fahrgäste bis zum 30. Juni 2008 Anregungen und Hinweise zum geplanten Liniennetz geben:

- Das Busliniennetz im Raum Falkensee wird neu geordnet. Insgesamt sieben Stadtbuslinien werden ausgehend vom Bahnhof Falkensee das Stadtgebiet und die angrenzenden Gemeinden Dallgow-Döberitz und Schönwalde auf teilweise veränderten Linienwegen deutlich besser als bisher erschließen. Weitere Buslinien sichern die Verbindungen in die Region.

- Mit der Einrichtung von 18 neuen Haltestellen (davon 16 in Falkensee und zwei in Dallgow-Döberitz) verkürzen sich die Wege zum Bus erheblich. Die nächstgelegene Haltestelle ist dann in der Regel nach maximal fünf Minuten Fußweg zu erreichen.

- Ist ein Ziel nicht auf direktem Weg erreichbar, sorgen vier zentrale Anschlusspunkte (Bahnhof Falkensee, Bahnhof Dallgow-Döberitz, Falkensee Parkstraße, Schönwalde-Siedlung) mit regelmäßigen und gesicherten Anschlüssen für ein bequemes Umsteigen zwischen Bahn und Bus oder zwischen zwei Buslinien. Damit sind fast alle Ziele in Stadt und Umland Falkensee ohne längere Umsteigezeiten erreichbar.

- Die Hauptlinien verkehren von Montag bis Freitag tagsüber im 60 Minuten-Takt. Auf den besonders aufkommenstarken Strecken verkehren die Busse in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags häufiger.

- Erstmals werden die Busse in Falkensee an allen Wochentagen im Einsatz sein. Zwischen 5.00 und 21.00 Uhr (samstags ab 6.00 Uhr, sonn- und feiertags ab 8.00 Uhr) sind die Busse auf den Hauptlinien unterwegs.

An den Bahnhöfen in Falkensee sind unbewirtschaftete P+R-Plätze eingerichtet, weitere sind geplant.

Optimierung der Verkehrsleistung

Eine Optimierung der Verkehrsleistung bedeutet, den notwendigen Kfz-Verkehr, soweit stadtverträglich, auf möglichst direktem Weg zu seinem Ziel zu führen.

Eine wegweisende Beschilderung führt in Falkensee direkt zu den unbewirtschafteten Parkplätzen um die Bahnhöfe. Zur Reduzierung von Parksuchverkehren wurden zeitlich begrenzte Stellplätzen im Geschäftsbereich der Bahnhofstraße und Potsdamer Straße eingeführt. Dies trägt zur Reduzierung von Parksuchverkehren im gesamten Zentrumsbereich bei.

Verlangsamung des Kfz-Verkehrs

Die Hauptverkehrsstraßen bilden das Rückgrat des Straßennetzes. Innerhalb der Wohngebiete und im Stadtzentrum ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Schutzes des Wohnumfel-

des flächendeckend Tempo 30 eingerichtet. Nur mit einer Beschilderung konnten Schleichverkehre auf den geradlinigen Straßen nicht verhindert werden. Aus diesem Grund sichern geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen das Geschwindigkeitsniveau und betonen den Wohngebietscharakter.

Verstetigung des Kfz-Verkehrs

Der Umbau des Knotenpunktes Falkenhagener/ Havelländer Weg zu einem Kreisverkehrsplatz und des Knotenpunktes Falkenhagener Straße/ Bahnhofstraße zu einem lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt mit separaten Abbiegefahrstreifen hat zur Verstetigung des Kfz-Verkehrs auf der Ost-West-Achse L 201 beigetragen. Einen Beitrag zur Verstetigung des Kfz-Verkehrs liefert hier auch die Einengung der Fahrbahn zwischen Marwitzer Straße und Mittelinsel Rathaus durch die beidseitige Markierung von Parkständen.

Die Maßnahme aus dem VEP 02 zur Umgestaltung der Falkenhagener Straße im Bereich des Angers, Bahnhofstraße und Freimuthstraße wird schrittweise umgesetzt. Die an den Belastungsschwerpunkt südlich anschließende Bahnhofstraße wird zwischen dem LSA-Knoten Falkenhagener Straße und der Freimuthstraße grundhaft ausgebaut.

Bündelung von Kfz-Strömen

Die frühere Lärmminderungsplanung ging von einem Netz der verkehrswichtigen Straßen (Hauptverkehrsstraßen) aus, auf dem der Kfz-Verkehr gebündelt geführt wird. Auf diesen Straßen gilt Tempo 50. Ein möglichst zügiges, aber stetiges Fahren innerhalb dieses Tempolimits soll Schleichverkehre im Nebennetz abwenden. Durch die Konzentration des Verkehrs auf die Hauptverkehrsstraßen konnten die Wohngebiete beruhigt werden (Tempo 30 mit unterstützenden baulichen Maßnahmen).

Lärmmindernde Fahrbahnbeläge (Verminderung von Emissionen)

Mit dem grundhaften Ausbau der Falkenhagener Straße zwischen Krummen Luchweg bis Kremmener Straße wurde der Pflasterbelag auf dem 260 m langen Abschnitt durch einen lärmarmen Fahrbahnbelags ersetzt. Hierdurch konnte eine erhebliche Lärmminderung erzielt werden. Von der lärmmindenden Wirkung profitiert auch die nördlich der Falkenhagener Straße zwischen Sonnenstraße und Ruppiner Straße befindliche Kita. Der sich bis zur Bahnhofstraße anschließende ehemalige Pflasterbereich ist heute mit einer glatten Asphaltschicht überzogen. In die strategische Lärmkarte ist der Bereich Sonnenstraße bis Ruppiner Straße als Pflasterbelag eingegangen, der weitere Bereich des Belastungsschwerpunkts bis zur Bahnhofstraße als Asphaltbelag.

Ebenso erhielten z. B. die Falkenhagener Straße im Bereich des Angers, die Bahnhofstraße von der Freimuthstraße bis zur Poststraße lärmmindernde Fahrbahnbeläge.

9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

9.1 Planungsstrategie

In diesem Kapitel werden die Maßnahmen dargestellt, die in der Lage sind, die Lärmbelastung am Belastungsschwerpunkt bis zum Jahr 2013 zu reduzieren. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um bauliche oder verkehrslenkende Maßnahmen.

Im Land Brandenburg wurden wie auch in Falkensee bei den bisherigen Lärmaktionsplänen mit gesamtstädtischen Planungsansätzen die besten Erfahrungen gemacht. Auch die jetzt anstehenden Lärmaktionspläne sollen deshalb nach Möglichkeit in Verknüpfung beispielsweise mit der Verkehrsentwicklungsplanung und der Bauleitplanung durchgeführt werden und die bisher bei Lärmaktionsplänen § 47a (alt) BImSchG entwickelte Schärfentiefe beibehalten werden. Es hat sich gezeigt, dass auch weniger wirkungsvolle Maßnahmen in geeigneten Kombinationen einen wesentlichen Beitrag zur Lärmminderung leisten können.

Aufgrund der individuellen Voraussetzungen in jeder Gemeinde gibt es zwangsläufig keine standardisierbaren Handlungskonzepte. Entsprechend der örtlichen Situation, den bereits geleisteten Vorarbeiten, den finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen in einer Gemeinde müssen jeweils individuelle Maßnahmenbündel geschnürt und abgestimmt werden.

9.2 Belastungsschwerpunkt L 201 Falkenhagener Straße (Sonnenstraße - Bahnhofstraße)

Die Abbildung 15 stellt die wesentlichen kurz- und mittelfristigen Maßnahmen zur Lärmminderung am Belastungsschwerpunkt Falkenhagener Straße (Sonnenstraße bis Bahnhofstraße) vor Fertigstellung der Nordumfahrung für die Stufe 1 dar.

9.2.1 Situationsbeschreibung

Der Belastungsschwerpunkt Falkenhagener Straße zwischen Sonnenstraße und Bahnhofstraße ist ein Abschnitt der L 201, die von Osten aus Berlin-Spandau kommend die Stadt in Richtung Westen durchquert und zur A 10, Anschlussstelle Falkensee, und nach Nauen führt. Am Knoten Bahnhofstraße (LSA) kreuzt die L 20 die L 201 und verläuft bis zum Kreisverkehrsplatz Spandauer Platz gemeinsam mit der L 201. Hier kommt es zur Überlagerung regionaler und überregionaler mit innerstädtischen Verkehren. Der Straßenzug gehört zum Netz der verkehrswichtigen Straßen. Er hat eine sensible Randnutzung (Wohnen, zweigeschossige Einzelhausbebauung, Rathaus, Heimatmuseum). Im Flächennutzungsplan ist der Bereich Sonnenstraße bis Ruppiner Straße als Wohngebiet ausgewiesen, von Ruppiner Straße bis Bahnhofstraße als Mischgebiet (Arztpraxen, Handwerksbetriebe, Kleingewerbe, Einzelhandel, Discounter).

Die zweistreifige Falkenhagener Straße ist zwischen Sonnenstraße und Bahnhofstraße durch hohes Verkehrsaufkommen (DTV 17.290 Kfz/24 h) und einen hohen Lkw-Anteil (10 %) sowie Schwerverkehrsanteil (6 %) gekennzeichnet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die Anzahl Betroffener ist dort auffällig hoch, wobei insbesondere nachts eine Überschrei-

tung des gesundheitsrelevanten Schwellenwerts besteht (L_{den} >65 dB(A) 215 Betroffene und nachts >55 dB(A) 236 Betroffene) (vgl. Kap. 6.) Es überwiegt die Aufenthalts- und Wohnfunktion.

Tabelle 6 zeigt das Verkehrsangebot im Busverkehr am Belastungsschwerpunkt Falkenhagener Straße (Sonnenstraße bis Bahnhofstraße):

Tabelle 6: Verkehrsangebot im Busverkehr am lärmbelasteten Schwerpunkt Falkenhagener Straße (Sonnenstraße bis Bahnhofstraße)

Linie	Linienweg	Mo. - Fr.		Mo. - Fr. Schulferien	Sa.	So.
		Fahrten	Bedienung	Fahrten Bedienung	Fahrten Bedienung	
653	Bhf. Falkensee - Dallgow -Döberitz	38	ab 12:45h im 60 Min.-Takt, geringer Anteil Schülerverkehr, abends Rufbus	35, ab 12:45h 60 Min.-Takt	15, überwiegend 120 Min.-Takt	12, 120 Min.-Takt
654	Falkensee Rügener Str./ Waldheim - Bhf. Falkensee	*20*	stellenweise Schülerverkehr und Rufbus	14, stellenweise Rufbus	-	-
656	Brieselang - Falkensee	5	Schülerverkehr	-	-	-

Die Falkenhagener Straße wird zwischen Sonnenstraße und Bahnhofstraße von den Linien 653, 654 und 656 bedient. Die stadtein- und stadtauswärtigen Haltestellen Ruppiner Straße im grundhaft ausgebauten Bereich sind als Buskap ausgebildet und behindertengerecht ausgebaut.

Haltestelle Ruppiner Straße

Im Zusammenhang mit der Planung der Nordumfahrung haben sich zwei Bürgerinitiativen gebildet, eine für die Nordumfahrung und eine gegen das Projekt:

- Bürgerinitiative "Pro Nordumfahrung"
  Anwohner der Falkenhagener Straße, Nauener Straße und Schönwalder Straße leiden unter der Lärmbelastung und fordern einen möglichst baldigen Ausbau der Nordumfahrung. Zu den Belasteten gehören auch die Kinder der Integrationskita "Entdeckerland", die 2004 an der Falkenhagener Straße/ Ruppiner Straße gebaut wurde.

- Bürgerinitiative "Schönes Falkensee e,V."
  Entschieden gegen die Nordumfahrung ist die Bürgerinitiative "Schönes Falkensee" aus Gründen des Landschaftsschutzes, aber auch wegen der vielerorts gemachten Erfahrungen, dass Ortsumgehungen auf Dauer keine wesentlichen Entlastungen vom Straßenverkehr bewirkt haben.

Anlieger der Falkenhagener Straße fordern auf Plakaten Durchfahrtsverbot für Lkw

Anlieger der Schönwalder Straße fordern die Nordumfahrung

Die vielfältigen Berichte in der Presse über Trassendiskussionen, Anliegen und Unmut der Bürger und deren Vertreter dokumentieren die inzwischen aufgeheizte Atmosphäre in der Stadt und den zunehmenden Widerstand gegen den Bau der Nordumfahrung.

9.2.2 Maßnahmenkonzept vor Fertigstellung der Nordumfahrung

Förderung des Fußgängerverkehrs

An der Falkenhagener Straße, die Teil eines Schulwegs ist, sind die Gehwege schmal und schadhaft und an den einmündenden Straßen teilweise nicht abgesenkt.

Querungsstellen befinden sich zwischen Sonnenstraße und Reinickestraße (Fußgängerlichtsignalanlage mit Mittelinsel) und vor dem Rathaus (Mittelinsel). Die Situation für Fußgänger südlich des grundhaft ausgebauten Abschnitts ist von Kremmener Straße bis Bahnhofstraße grundlegend zu verbessern. An der stark befahrenen Straße sollte eine weitere Querungssicherung angeordnet werden (siehe Maßnahme Verstetigung).

Fußgänger-Lichtsignalanlage mit Mittelinsel zwischen Sonnenstraße und Reinickestraße

Die Falkenhagener Straße ist Schulweg

Falkenhagener Straße/Freimuthstraße, unbefestigter Gehweg, fehlende Bordabsenkung

Kein barrierefreies Queren an Mittelinsel Rathaus möglich

Beidseitig der Mittelinsel Rathaus sind die Borde nicht abgesenkt. Hier sollte kurzfristig ein barrierefreier Zugang zum Rathaus geschaffen werden.

Zur Förderung des Fußgängerverkehrs werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Durch Absenken der Bordsteine im Bereich der Mittelinsel Rathaus barrierefreier Zugang zum Rathaus,
- Gehwege an den einmündenden Straßen absenken,
- zusätzliche Querungssicherung in Form einer Mittelinsel und/ oder Fußgänger-Lichtsignalanlage oder Lichtsignalanlage.

Förderung des Fahrradverkehrs

Schlechte Bedingungen bestehen für den Radverkehr. Hohe Verkehrsbelastung und hohes Geschwindigkeitsniveau veranlassen Radfahrer, trotz schlechtem Zustand und geringer Breite der Gehwege, auf diese auszuweichen.

Radfahrer auf der Fahrbahn meiden den gepflasterten Randbereich

Trotz schlechtem Zustand und geringer Breite weichen Radfahrer auf den Gehweg aus

Zur Förderung des Fahrradverkehrs werden als Maßnahmen empfohlen:

- Anlage von benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen beidseitig der Falkenhagener Straße zwischen Kremmener Straße und Bahnhofstraße,

- bei unzureichendem Platzangebot kombinierter Geh-/ Radwege bzw. Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben werden,

analog dem grundhaft ausgebauten Bereich der L 201 zwischen Sonnenstraße und Ruppiner

Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs

Die Richtungshaltestellen Rathaus befinden sich beidseitig der Mittelinsel. Sie sind nicht barrierefrei erreichbar und nicht behindertengerecht ausgebildet. Beidseitig des stadtauswärtigen Haltestellenhäuschens (Rathausseite) ist nur ein schmaler Streifen befestigt. Im Bereich der Mittelinsel sind die Borde nicht abgesenkt, so dass Fahrgäste nicht barrierefrei die Fahrbahn im Bereich der Querungssicherung queren können. Die Zuwegung zu den beiden Haltestellen Rathaus ist nicht zufriedenstellend gelöst. Es sollte ein barrierefreier und behindertengerechter-Zugang zu den beiden Haltestellen Rathaus hergestellt werden.

Stadtauswärtige Haltestelle Rathaus nicht behindertengerecht und barrierefrei gestaltet

Die Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH verfügt über eine moderne und umweltfreundliche Fahrzeugflotte. Die Busse erfüllen mindestens die Euro-II-Abgasnorm und werden ausschließlich mit schwefelarmem Diesel betankt. Außerdem verfügen fast alle über modernste Aggregate, die

durch Hochdruckeinspritzung bzw. dieselelektrischen Antrieb dazu beitragen, Abgase und Kraftstoffverbräuche zu reduzieren. Anfang Mai 2008 hat die Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH seine neue Busflotte vorgestellt. Die Fahrzeuge sind zwar schadstoffärmer, dafür aber auch etwas lauter, da sie höhertourig laufen.

Als lärmmindernde Maßnahme sollten im Linienbusverkehr auf dieser lärmbelasteten Strecke lärmarme Fahrzeuge eingesetzt werden.

Zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Behindertengerechter Zugang zur Bushaltestelle Rathaus,
- Einsatz lärmarmer Linienbusse entlang des Belastungsschwerpunkts.

Verlangsamung des Kfz-Verkehrs

Als eine kurzfristig wirksame, kostengünstige Maßnahme wird die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr von 50 auf 30 km/h tags und nachts in der Falkenhagener Straße im Abschnitt Sonnenstraße bis Bahnhofstraße gesehen.

Langsamere Geschwindigkeiten sind ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer. So stirbt ein Fußgänger, der von einem Kraftfahrzeug mit 50 km/h erfasst wird, in 80 % der Fälle oder erleidet schwere Verletzungen. Bei 30 km/h kehrt sich das Verhältnis um, nur noch jeder fünfte Fußgänger wird tödlich oder schwer verletzt. Gleichzeitig ist eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten auf ein möglichst niedriges und gleichmäßiges Niveau eine der elementaren Maßnahmen zur Lärmminderung und bringt auch eine Reduzierung in Bezug auf die Schadstoffemissionen mit sich. Geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen fördern wiederum die Akzeptanz der nicht motorisierten Verkehrsmittel, so dass sich daraus indirekte Wirkungen zur Lärmminderung ergeben. Es macht deshalb Sinn, z.B. im Rahmen der Prioritätensetzung Maßnahmen zur Lärmminderung und Luftreinhaltung mit Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu verknüpfen.

Die Leistungsfähigkeit der L 201 wird durch Tempo 30 nicht verringert, sondern sogar gesteigert, da ein geringerer Sicherheitsabstand zwischen den Fahrzeugen als bei Tempo 50 ausreicht.

Auch für Hauptverkehrsstraßen darf die Einführung von Tempo 30 kein Tabu sein, wenn sie eine große Anzahl Betroffener aufweisen. Statt verkehrsberuhigender Umbauten, die mit der Verringerung der Leistungsfähigkeit einher gingen, spielen hier folgende zusätzliche Maßnahmen eine entscheidende Rolle:

- zur Geschwindigkeitsreduzierung an den Knotenpunkten (Kurvenradien usw.),
- zur optischen Einengung (z. B. durch Bepflanzung, Reduzierung der Fahrstreifenbreite) und Betonung der empfindlichen Nutzungen (Wohnen, Aufenthalt),
- eine deutliche Ausweisung der Höchstgeschwindigkeit und
- intensive Geschwindigkeitskontrollen.

Eine regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung führt zu einer stärkeren Befolgung der Tempo 30-Regelung und wird somit zu einer höheren lärmmindernden Wirkung beitragen.

Für den Straßenabschnitt der L 201 Sonnenstraße bis Bahnhofstraße erscheint eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h aufgrund starker Betroffenheit, nicht nur der Wohnbevölkerung, sondern auch anderer sensibler Nutzungen, sinnvoll.

Durch die Geschwindigkeitsreduzierung wird keine Beeinträchtigung des Linienbusverkehrs erwartet. Im innerstädtischen Verkehr erreichen Linienbusse zwischen den Haltestellen gar nicht oder nur auf einem kurzen Streckenabschnitt die zulässige Höchstgeschwindigkeit, da sie zunächst vor den Haltestellen verzögern und nach dem Halt wieder beschleunigen müssen und sie zudem durch Abbiegevorgänge oder Lichtsignalanlagen an der Höchstgeschwindigkeit gehindert werden. Insbesondere der Verkehrsfluss beeinflusst die Geschwindigkeit der Busse. Aufgrund der vorgeschlagenen Maßnahme kommt es zu einem stetigeren Verkehrsverlauf, von dem auch der Busverkehr profitieren kann.

Zur Verlangsamung des Kfz-Verkehrs werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Beantragung einer Einzelfalluntersuchung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf der Falkenhagener Straße im Abschnitt Sonnenstraße bis Bahnhofstraße beim Landesbetrieb Straßenwesen, bei positivem Bescheid deutliche Ausweisung der Höchstgeschwindigkeit (große Schildertypen, Fahrbahnmarkierung, Hinweis auf Lärmschutz),
- häufigere Geschwindigkeitskontrollen.

Die Pegel der strategischen Lärmkarten werden nach der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) berechnet. Die Pegelhöhen lassen sich nicht unmittelbar mit den Berechnungen der 16. BImSchV (RLS 90), die für eine Bewertung nach Lärmschutz-Richtlinien-StVO erforderlich sind, vergleichen. Die Berechnungen nach RLS 90 liegen in der Regel etwas unter den Pegeln der VBUS. Bei der Ermittlung der Voraussetzungen für eine Lärmsanierung nach RLS 90 (z. B. Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen) ist eine Einzelfallprüfung erforderlich. Bei Pegeln nach VBUS in einem Bereich von 72 dB(A) kann mit hoher Wahrscheinlichkeit vermutet werden, dass auch die Berechnungen nach RLS 90 über 70 dB(A) liegen.

Verstetigung des Kfz-Verkehrs

Die L 201 hat eine starke Trennwirkung. Querungsdefizite bestehen durch Fahrbahnbreite und eine fehlende Querungssicherung zwischen Kremmener Straße und Marwitzer Straße. Zwischen Kremmener Straße und Bahnhofstraße befinden sich die Gehwege in einem verbesserungswürdigen Zustand (schadhafte Gehwegplatten, unbefestigt), an den Einmündungsbereichen fehlen teilweise Bordabsenkungen.

Die Einmündungen Bredower Straße und Marwitzer Straße liegen in einer Kurve und führen spitzwinkelig auf die Falkenhagener Straße zu. Der Abstand der beiden versetzt angeordneten Einmündungen ist sehr kurz. Die Knotengestaltung ist unübersichtlich und birgt Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsteilnehmern.

Konfliktpunkt versetzte Einmündungen Bredower Straße und Marwitzer Straße

Ebenfalls ist der Einmündungsbereich Falkenhagener Straße/ Freimuthstraße stark aufgeweitet und unzufriedenstellend ausgebildet.

Keine Bordabsenkung für Fußgänger an der Einmündung Falkenhagener Straße/Freimuthstraße, Gehweg stellenweise unbefestigt.

Als Maßnahmen zur Verstetigung des Kfz-Verkehrs und zur gestalterischen Aufwertung der Falkenhagener Straße zwischen Kremmener Straße und Bahnhofstraße werden vorgeschlagen:

- Querschnittsverringerung und Straßenraumgestaltung durch grundhaften Ausbau mit
  - Deckenerneuerung der Fahrbahn mit lärmarmem Asphalt, Breite 6,50 m, an Engstellen 6,00 m,
  - Rinne und Zufahrten in Natursteinpflaster,
  - beidseitig benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen oder bei Platzmangel gemeinsamer Geh- und Radweg oder Gehweg, Radfahrer frei,
  - Parkflächen,
  - Grünflächen.

- Umgestaltung der konfliktträchtigen Einmündungen Bredower Straße und Marwitzer Straße mit Querungssicherungen. In einer Variantenuntersuchung sollten folgende Möglichkeiten verglichen werden:
  - kleiner Kreisverkehrsplatz,
  - Fußgängerlichtsignalanlage mit Mittelinsel nördlich der Einmündung Bredower Straße,
  - Lichtsignalanlage.

- Umgestaltung des stark aufgeweiteten Einmündungsbereichs Falkenhagener Straße/ Freimuthstraße.

- Richtungshaltestellen Rathaus als Buskap.

- Gehwegbeziehungen an der Haltestelle Rathaus und Mittelinsel Rathaus verbessern.

Bündelung von Kfz-Verkehren

Der Verkehr zur A 10 soll auf der L 20 gebündelt zur B 5 und weiter zur A 10 geführt werden und nicht die sensible Wohnbebauung des Belastungsschwerpunktes belasten. Die Verkehrslenkung erfolgt durch die Änderung der aktuellen wegweisenden Beschilderung. Am Knotenpunkt Falkenhagener Straße/Bahnhofstraße ist der Vorwegweiser in der Zufahrt Schönwalder Straße zu ändern: Zielangabe A 10 nach rechts ändern in A 10 nach links. Der vorhandene Wegweiser zur A 10 mit Zielangabe A 10 nach rechts ist auszutauschen in einen Wegweiser zur A 10 nach links weisend (über L 20 zur B 5).

Als lärmmindernde Maßnahme zur Bündelung von Kfz-Verkehren wird empfohlen:

- Wegweisende Beschilderung zur A 10 am Knotenpunkt Falkenhagener Straße/ Schönwalder Straße anpassen.

Lärmmindernde Fahrbahnbeläge (Verminderung von Emissionen)

Der ehemalige Pflasterbereich der Falkenhagener Straße zwischen Kremmener Straße und Bahnhofstraße ist heute mit einer Asphaltschicht überzogen. Diese weist zum Teil wesentliche Schäden auf (Risse, Senkungen, Abnutzung), was die Reifenrollgeräusche deutlich erhöht.

Als lärmmindernde Maßnahme zur Verminderung von Emissionen wird empfohlen:

- Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags zur Verringerung der Reifenrollgeräusche.

Verlagerung von Kfz-Strömen

LKW-NACHTFAHRVERBOT

Die Bürgerinitiative Schönes Falkensee (BISF) beantragte 2003 beim Straßenbauamt Potsdam ein Lkw-Nachtfahrverbot zur Lärmentlastung der betroffenen Anwohner. Das Brandenburgische Straßenbauamt wies diesen Antrag zurück. Im Januar 2004 beschloss die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Falkensee, dass die Stadt Falkensee ein Lkw-Nachtdurchfahrverbot beantragen soll, das gleichfalls vom Landesbetrieb Straßenwesen abgelehnt wurde. In der Begründung heißt es, "dass nach einer neuen aktuellen Lärmberechnung vom 7. Mai 2004 die Grenzwerte bei Tag und Nacht wiederum nicht überschritten werden und dass das Unfallgeschehen von Lkw in den genannten Straßen gleich Null sei".

Die Zahl der Betroffenen am Belastungsschwerpunkt rechtfertigt als Maßnahme des Lärmaktionsplans ein Verbot für Lkw 22:00-6:00 Uhr, (Anlieger frei) auf der L 201 Falkenhagener Straße (Sonnenstraße bis Bahnhofstraße), die beim Landesbetrieb Straßenwesen im Rahmen einer Einzelfalluntersuchung zu beantragen ist. Der Lkw-Verkehr sollte weiträumig über die L 20/ L 201 Spandauer Straße - L 20 Seeburger Straße - B 5 - A 10 - L 201 umgeleitet werden. Eine Verkehrsverlagerung und -Verdrängung des nächtlichen Lkw-Verkehrs in das sensible Straßennetz mit Wohnbebauung ist durch entsprechende Beschilderung an entscheidenden Knotenpunkten wie z. B. A 10/ L 202, L 201/ L 202, Falkenhagener Straße/ Schönwalder Straße und Spandauer Platz zu verhindern. Hierzu muss ein Beschilderungskonzept aufgestellt werden.

Die Pegel der strategischen Lärmkarten werden nach der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) berechnet. Die Pegelhöhen lassen sich nicht unmittelbar mit den Berechnungen der 16. BImSchV (RLS 90) vergleichen. Die Berechnungen nach RLS 90 liegen in der Regel etwas unter den Pegeln der VBUS. Bei der Ermittlung der Voraussetzungen für eine Lärmsanierung nach RLS 90 (z. B. Einführung von Lkw-Nachtfahrverbot) ist eine Einzelfallprüfung erforderlich. Bei Pegeln nach VBUS in einem Bereich von 62 dB(A) kann mit hoher Wahrscheinlichkeit vermutet werden, dass auch die Berechnungen nach RLS 90 über 60 dB(A) liegen werden.

Als lärmmindernde Maßnahme zur Verlagerung von Kfz-Strömen wird vorgeschlagen:

- Verbot für Lkw 22:00-6:00 Uhr (Anlieger frei) auf der Falkenhagener Straße (Sonnenstraße bis Bahnhofstraße),
- Beschilderung der Umleitungsstrecke für den Lkw-Verkehr.

NORDUMFAHRUNG

Die zukünftige L 20/ L 201 Ortsumfahrung Falkensee wird anbaufrei geführt und übernimmt keine Erschließungsfunktionen für die an die Straße angrenzenden Grundstücke. Eine Benutzung der Ortsumfahrung durch Radfahrer wird durch eine entsprechende Beschilderung unterbunden. Die unterbrochenen Fuß-, Rad-, Forst- und Wirtschaftswege werden umverlegt bzw. in zwei Fällen niveaufrei gekreuzt. Im Zuge der L 20/ L 201 Ortsumgehung Falkensee werden vier

plangleiche Knotenpunkte als Kreisverkehrsplätze neugebaut und vier Brückenbauwerke und eine Unterführung errichtet. Der vorhandene Kreisverkehr Spandauer Platz wird ausgebaut. Hier erfolgt eine Fußgänger- und Radfahrerunterführung. Teil der Planung ist auch die Anbindung des Gewerbegebietes Falkensee-Nord an die geplante Trasse.

Bei der Baumaßnahme handelt es sich um eine Neubaumaßnahme eines Verkehrsweges im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Dies betrifft den Neubau der L 20 und L 201 einschließlich der neu zu errichtenden fünf Kreisverkehre und die jeweiligen Anschlüsse an das bestehende Straßennetz. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, § 2 überschritten werden. Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 BImSchG. Die Berechnung wurde mit den verkehrlichen Ausgangsdaten für die Prognose 2020 durchgeführt. Im gesamten Baubereich ist eine Fahrbahnoberfläche mit einer 2 dB geringeren Emission vorgesehen.

Unter Berücksichtigung des Prognoseverkehrs 2020 liegen an insgesamt 47 Gebäuden bzw. Außenwohnbereichen sowie auf 37 Grundstücken in B-Plan-Gebieten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Tag- und Nachtzeitraum vor, für die somit Anspruch auf Lärmvorsorge besteht. Durch den Bau von vier Lärmschutzwällen entlang der Ortsumfahrung Falkensee in den Bereichen Händelallee, Bachallee (mit aufgesetzter Wand) und Fichtestraße sowie durch den Bau von zwei Lärmschutzwänden am Kreisverkehr Bachallee besteht die Möglichkeit, an fast allen Gebäudefassaden und relevanten Außenwohnbereichen die Immissionsgrenzwerte einzuhalten bzw. eine deutliche Minderung der Immissionspegel zu erreichen. Ein völliger Schutz der angrenzenden Bebauungen durch aktive Lärmschutzmaßnahmen ist nicht möglich, so dass mit der empfohlenen Lärmschutzvariante Restbetroffenheiten an insgesamt vier Gebäuden bzw. Außenwohnbereichen sowie auf neun Grundstücken in B-Plan-Gebieten verbleiben. Für diese Gebäude besteht dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz bzw. auf Entschädigung der Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches. [21]

Verkehrliche Wirkung

Die Geschwindigkeitsreduzierung, die Verstetigung des Kfz-Verkehrs, der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags und die Änderung der wegweisenden Beschilderung zur A 10 werden keine spürbare Verkehrsabnahme und Verdrängung des Durchgangsverkehrs aus der Falkenhagener Straße bewirken. Das Verbot für Lkw 22:00-6:00 Uhr (Anlieger frei) wird dagegen den Lkw-Verkehr auf die L 20/ L 201 Spandauer Straße und L 20 Ostumfahrung verlagern. Die Mehrbelastung dort bleibt jedoch in einem lärmmäßig nicht relevanten Bereich.

Für die L 20/ L 201 Ortsumfahrung Falkensee werden unter Berücksichtigung der anderen in diesem Raum geplanten Verkehrsprojekte Verkehrsbelastungen im westlichen Abschnitt von 13.000-19.000 Kfz/24 h und 14.000-15.000 Kfz/24 h im östlichen Abschnitt für das Jahr 2020 prognostiziert. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 8-10 %.

Insgesamt ist festzustellen, dass der verbleibende Kfz-Verkehr im Hauptstraßennetz der Stadt durch die Ortsumfahrung in der Größenordnung der heutigen Belastungen verbleibt. Die Ortsumfahrung fängt für die Falkenhagener Straße im Wesentlichen das Verkehrsaufkommen auf, das aus der weiter starken Einwohnerentwicklung resultiert. [21]

Die größten Verkehrsentlastungen durch die Ortsumfahrung treten auf der Falkenhagener Straße und im zentralen Bereich der Bahnhofstraße auf. Gegenüber dem Prognose-Null-Fall 2020 nimmt im Prognose-Planfall 2020 die Verkehrsbelastung auf der Falkenhagener Straße zwischen Sonnenstraße und Bahnhofstraße um 5.000 Kfz/24 h (31 %) ab.

Tabelle 7: Verkehrliche Wirkung der L 20/ L 201 Ortsumfahrung Falkensee (Ost und West)

	Falkenhagener Straße (Sonnenstraße - Bahnhofstraße) DTV_w [Kfz/ 24 h]	L 20 / L 201 OU Falkensee DTV_w [Kfz/ 24 h]
Prognose-Null-Fall 2020	16.000	-
Prognose-Planfall 2020	11.000	westlich 13.000 - 19.000 östlich 14.000 - 15.000 SV-Anteil 8-10 %
Differenzbelastung zwischen Prognose-Planfall 2020 und Prognose-Null-Fall 2020	- 5.000 -31 %	westlich 13.000 - 19.000 östlich 14.000 - 15.000 SV-Anteil 8-10 %

Durch den Neubau der L 20/ L 201 Ortsumfahrung Falkensee und die Umsetzung der Maßnahmen des VEP der Stadt Falkensee können die raumordnerischen Zielvorgaben des Landes erreicht werden:

- Entlastung der Ortsdurchfahrt,
- Verkürzung der Reisezeiten im Zuge der Landesstraßen,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie
- Sicherung der Verkehrsfunktion.

Der Durchgangsverkehr und Anteile des Quell- und Zielverkehrs werden aus dem städtischen Hauptstraßennetz heraus auf die Ortsumgehung verlagert.

Die Reisezeiten im Zuge der Landesstraßen verkürzen sich gegenüber der Situation ohne Ortsumgehung entscheidend (ca. 50 %). [21] [23]

Lärmminderung

Die Pflasterfahrbahn, die vor dem grundhaften Ausbau in der Falkenhagener Straße (Sonnenstraße bis Ruppiner Straße), erheblich zur Lärmbelastung der Anwohner beigetragen hat, wurde bereits durch glatten Asphalt ersetzt. In der strategischen Lärmkarte erfolgte die Berechnung der Betroffenen für diesen Straßenabschnitt mit Pflasterbelag. Unter Lärmwirkungsaspekten gesehen können optimierte lärmarme Straßenbeläge zur Vermeidung des lärmbedingten Gesundheitsrisikos beitragen, die Kommunikationsbedingungen außerhalb und innerhalb der Gebäude verbessern und in vielen Fällen ungestörten Nachtschlaf bei gekippten Fenstern ermöglichen. Lärmarme Beläge stellen mit einer Pegelminderung um 6 dB(A) eine hervorragende emissionsseitige Minderungsmaßnahme dar.

Die Minderungspotenziale der einzelnen Maßnahmen lassen sich dabei teilweise aus physikalischen Gründen, teilweise wegen unterschiedlicher Rechenkonventionen nicht prinzipiell addieren, geben aber zumindest eine Dimension des erreichbaren Lärmminderungspotenzials an.

In diesem Zusammenhang ist das Ergebnis einer Studie zur Wahrnehmbarkeit von Pegeländerungen [17] von Bedeutung, die den bislang als Grenze des Wahrnehmbaren geltenden Wert von 3 dB(A) revidiert. Der Verzicht auf die Umsetzung von, akustisch gesehen, gering wirksamen Maßnahmen gemäß dem "3 dB-Kriterium" wird demnach als nicht vertretbar angesehen, da in der Praxis eine von Anwohnern deutlich empfundene lärmentlastende Wirkung auch unter diesem Wert zu verzeichnen ist. Je nach Randbedingungen kann bereits ein Pegelunterschied

von 1 dB(A) wahrgenommen werden. Insbesondere werden Geschwindigkeitsbeschränkungen subjektiv positiver bewertet als es der Mittelungspegel zum Ausdruck bringt.

Die bereits zwischen Kremmener Straße und Bahnhofstraße durchgeführte Maßnahme am Fahrbahnbelag hat bereits zu einer Pegelminderung um ca. 4,5 dB(A) geführt. Durch den Austausch gegen einen intakten lärmarmen Fahrbahnbelag kann der Pegel um weitere 1,5 dB(A) gesenkt werden. Neben der Minderung der mittleren Lärmpegel um bis zu 2,4 dB(A) (nach Rundungsregel 3 dB(A)) wird durch Tempo 30 insbesondere auch eine signifikante Reduzierung der nächtlichen Lärmpegelspitzen erreicht. Durch stetigeren Verkehrsfluss in Verbindung mit der Geschwindigkeitsreduzierung sind -4 dB(A) Verringerung erreichbar. Durch ein nächtliches Lkw-Fahrverbot können -2 dB(A) erzielt werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können damit zu einer wahrnehmbaren Reduzierung der Lärmbelastung führen. Zusätzlich kann die stadtgestalterische Aufwertung dazu beitragen, die erreichte Entlastung subjektiv stärker zu empfinden. Dennoch ergibt sich ein Minderungspotenzial, mit dem ein angesichts der überwiegenden Wohnnutzung angemessenes Belastungsniveau nicht erreichbar scheint.

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Ortskern Falkensee auf die Ortsumfahrung erfolgt eine spürbare Entlastung von Lärm- und Abgasimmissionen. Die Verkehrssicherheit in der Ortsdurchfahrt wird erhöht und die Funktionsfähigkeit und die Aufenthalts- und Wohnfunktion des innerörtlichen Bereiches werden verbessert. Die vorhandene (in eine Gemeindestraße umzuwidmende) L 201 wird durch die Entlastung vom überregionalen Verkehr ihrer innerörtlichen Erschließungsfunktion besser gerecht, was die Lebens- und Wirtschaftsqualität der Ortslage verbessert. [21]

Gegenüber dem Prognose-Null-Fall 2020 geht im Prognose-Planfall 2020 die Verkehrsbelastung im Bereich der Falkenhagener Straße zwischen Sonnenstraße und Bahnhofstraße durch den Neubau der Nordumfahrung um 5.000 Kfz/ 24 h (31 %) zurück, was eine Lärmminderung um etwa 1,6 dB(A) bewirkt. Bei einer detaillierten Nachrechnung kann der Wert möglicherweise geringfügig höher liegen, da der Lkw-Anteil auf der Falkenhagener Straße voraussichtlich überproportional zurückgehen wird.

- Die geplante Ortsumfahrung bringt einerseits nur eine geringfügige Entlastung der Bewohner der Falkenhagener Straße verglichen mit der heutigen Lärmbelastung, aber andererseits verhindert sie, dass die Bewohner noch stärker durch Lärm belastet werden. Deshalb wird der Neubau der Nordumfahrung Falkensee aus Lärmsicht unterstützt.

9.2.3 Maßnahmenkonzept nach Fertigstellung der Nordumfahrung

Bündelung von Kfz-Verkehren

Nach Fertigstellung der Nordumfahrung ist der Verkehr zur A 10 und zu den Gewerbegebieten Süd und Nord mit der wegweisender Beschilderung gebündelt über die Nordumfahrung zu führen, um die Entlastungswirkung zu entfalten und die sensible Wohnbebauung des Belastungsschwerpunktes zu entlasten.

Als lärmmindernde Maßnahme zur Bündelung von Kfz-Strömen wird vorgeschlagen:

- Verkehr zur A 10 und zu den Gewerbegebieten Süd und Nord mittels wegweisender Beschilderung gebündelt über die Nordumfahrung führen.

Verlangsamung des Kfz-Verkehrs

Die geplante Ortsumfahrung Falkensee wird den regionalen und überregionalen Verkehr um die Stadt Falkensee führen. Deswegen sind die bestehenden Landesstraßen

- L 201 vom Knotenpunkt mit der L 20 bis zur Kreuzung mit der Bahnstrecke - Berliner Aussenring,
- L 20 vom Knotenpunkt mit der geplanten Ortsumgehung bis zum alten Ortskern der Stadt Falkensee)

in Gemeindestraßen umzuwidmen. [24]

Das im Rahmen der Planfeststellung vorgelegte Geschwindigkeitskonzept [21] sieht im Bereich der heutigen L 201 von der westlichen Ortseingangstafel am Gewerbegebiet Nord bis zur östlichen Stadtgrenze nach Fertigstellung der Nordumfahrung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/ h vor.

Bei einem positiven Entscheid der Einzelfalluntersuchung zur kurzfristigen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf der Falkenhagener Straße zwischen Sonnenstraße und Bahnhofstraße sollte nach Fertigstellung der Nordumfahrung Tempo 30 aus Lärmminderungsgründen nicht aufgehoben werden.

Von der Stadt Falkensee sollte geprüft werden, ob Tempo 30 auf den gesamten umgewidmeten Bereich der heutigen L 201 ausgedehnt werden kann (Belastungsschwerpunkt Stufe 2).

Zur Verlangsamung des Kfz-Verkehrs wird nach Fertigstellung der Nordumfahrung folgende Maßnahme empfohlen:

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf der Falkenhagener Straße im Abschnitt Sonnenstraße bis Bahnhofstraße.
- Tempo 30 auf der gesamten umgewidmeten L 201 prüfen (Stufe 2).

Verkehrliche Wirkung und Lärmminderung

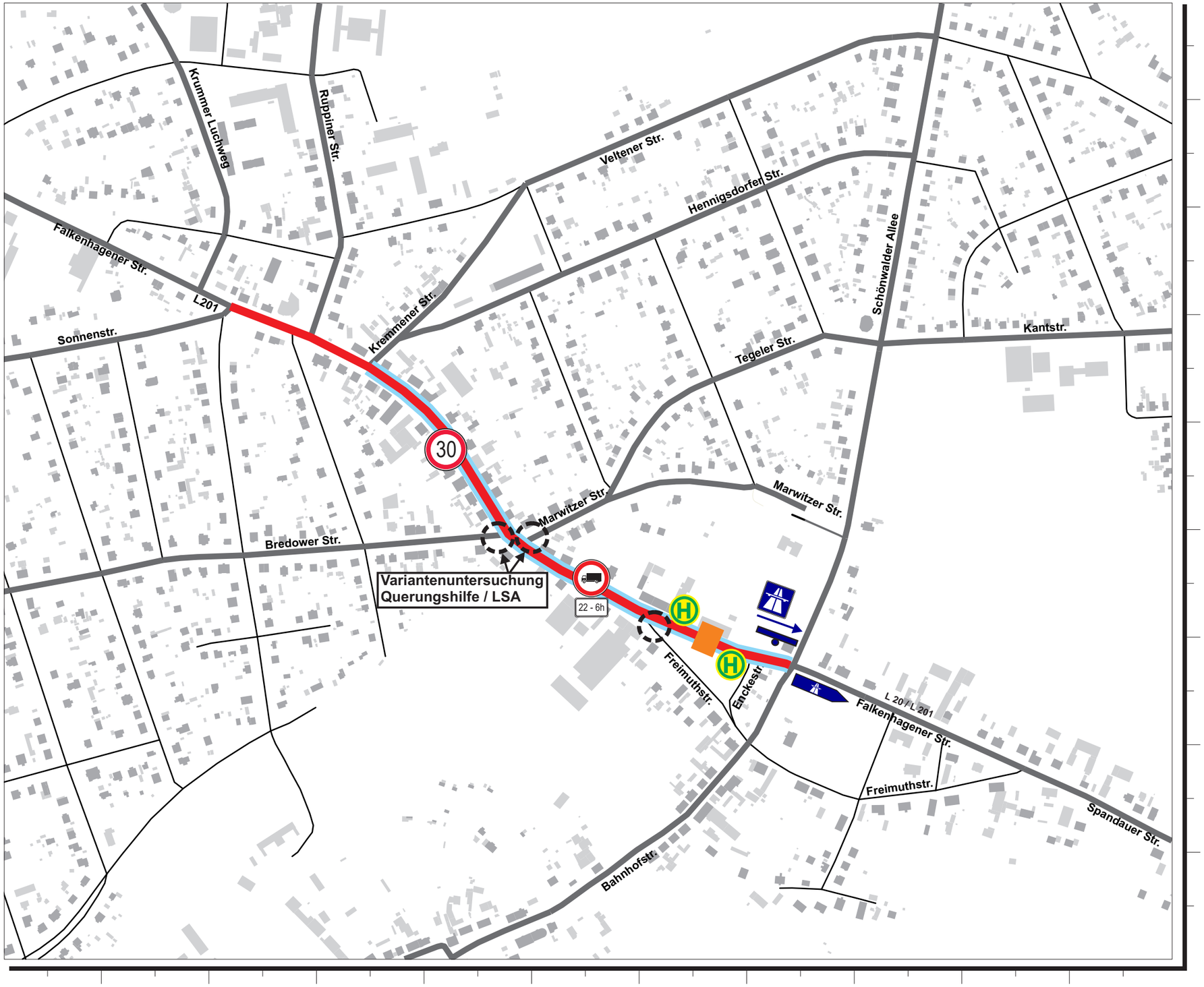
Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h bewirkt keinen Rückgang der Verkehrsbelastung auf diesem Straßenzug.

Neben der Minderung der Lärmpegel um bis zu 2,4 dB(A) (nach Rundungsregel 3 dB(A)) wird durch Tempo 30 insbesondere eine signifikante Reduzierung der nächtlichen Lärmspitzen erreicht. Durch stetigeren Verkehrsfluss in Verbindung mit der Geschwindigkeitsreduzierung sind -4 dB(A) Verringerung erreichbar.

Die Bündelung des Verkehrs zur A 10 und zu den Gewerbegebieten Süd und Nord auf der Nordumfahrung mittels wegweisender Beschilderung wird zur Verdrängung des Durchgangsverkehrs und auch zur Verlagerung von Ziel- , Quell und Binnenverkehr beitragen, die zur Lärmminderung beiträgt sowie die Verkehrssicherheit auf der Ortsdurchfahrt erhöht und die Aufenthalts- und Wohnfunktion des innerörtlichen Bereichs verbessert.

STADT FALKENSEE - LÄRMAKTIONSPLAN STUFE 1

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD
Südstr. 52 • 52064 Aachen
Voltastraße 5 • 13355 Berlin



MASSNAHMEN DES LÄRMAKTIONS-PLANS VOR FERTIGSTELLUNG DER NORDUMFAHRUNG

- Straßenrückbau
- Verbot für Lkw (Anlieger frei) von 22 bis 6 h
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Änderung Beschilderung Autobahn A 10
- Vorwegweiser
- Wegweiser
- Barrierefreier Zugang zum Rathaus
- Umgestaltung Einmündungsbereich
- Barrierefreier Zugang Haltestelle Rathaus

Abb. 15

Dateiname : falkensee_lap.cdr
Blatt Nr. 2
Letzte Änderung : 2008-08-15
Plan erstellt von : *A. Sommer*

10. Langfristige Strategie

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen am Belastungsschwerpunkt, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2013 angestrebt wird, wird nachfolgend die langfristige Strategie der Stadt Falkensee zur Lärmminderung dargestellt, die über das Jahr 2013 hinausgeht. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um eher strategisch angelegte Konzepte. Ergänzend werden hier auch die Maßnahmen aufgeführt, die kurz- bis mittelfristig einen indirekten Beitrag zur Lärmminderung am Belastungsschwerpunkt leisten, letztlich aber Teil einer langfristigen Strategie sind.

Die Stadt Falkensee hat sich seit dem 1996 beschlossenen Ziel einer Minderung des Verkehrslärms folgende Schwerpunkte zur Vermeidung von Lärmbelastungen gesetzt:

- Zentrumsentwicklung nördlich und südlich der Bahn
  Ziel → Schaffung qualitativ hochwertiger, städtischer Lebensräume

- Bewertung der ÖPNV-Planungen
  Ziel → Verbesserung des ÖPNV-Verknüpfungspunktes Bahnhof Falkensee Nordseite
  Ziel → Verbesserung des Busliniennetzes
  Ziel → Verbesserung des SPNV

- Nutzung der kompakten Stadtstruktur, Stadt der kurzen Wege
  Ziel → Verbesserung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs

- Abstimmung mit laufenden Gutachten und Planungsvorhaben
  Ziel → Integration der Lärmminderungsplanung in die städtischen Planungen.

Ziel ist neben der Verringerung bestehender Lärmkonflikte zugleich die Vermeidung neuer Lärmkonflikte. Das Entstehen neuer Lärmkonflikte will die Stadt Falkensee durch die Berücksichtigung folgender Richtwerte bei der städtischen Planung verhindern:

- Die Grenzwerte der 16. BImSchV für den Bestand und
- eine Orientierung an der DIN 18005 für neu zu planende Gebiete.

Nachhaltige Stadtentwicklung

Stadtentwicklungs- und Lärmminderungsplanung sind eng miteinander verzahnt und sollten daher "an einem Strang ziehen". Moderne Stadtentwicklungsplanung muss den Lärm an der Quelle bekämpfen. Wenn eine permanente Belastung durch Lärm den Wohnwert von Gebäuden oder Straßenzügen mindert, sind soziale Entmischung und Stadtflucht die Folge. Der "Lärmflüchtling" wiederum erhöht die Belastung und den Verkehrsaufwand, weil seine Wege zu den Zielen wie Arbeit, Einkauf und Freizeit länger werden. Deshalb wurde in der Stadt Falkensee von Beginn an ein integrierter Ansatz zur Lärmminderung verfolgt.

In den nächsten Jahren wird die Stadt weiter stark in die Kitas, Schulen und Sportstätten investieren. In Zentrumsnähe sollen bezahlbare Wohnungen für junge Leute und altersgerechte Wohnungen für Senioren entstehen.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels stellt die Sicherung von Zugangsmöglichkeiten zu Bildung, Kultur, Infrastruktur und zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben angesichts der Sozialstruktur und der absehbar sich verändernden Altersstrukturentwicklung eine besondere Herausforderung der nachhaltigen Stadtentwicklung dar.

Förderung des Fußgängerverkehrs

Abgesehen von Einzelmaßnahmen, die den Komfort oder die Sicherheit für die Fortbewegung zu Fuß verbessern, birgt eine weitere Förderung des Fußgängerverkehrs kaum Potenziale zur Lärmminderung. Wesentliche Voraussetzungen liegen in der Stadtentwicklung und wurden dort bereits geschaffen. Im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel erfährt die barrierefreie Gestaltung von Wegen, Plätzen und sonstigen öffentlichen Räumen eine wachsende Bedeutung.

Förderung des Fahrradverkehrs

Es gibt viele Ansatzpunkte für weitere Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur. Somit besteht hier noch ein Potenzial für die Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Fahrradverkehr, die sich gerade im zentralen Bereich auswirken und zur Lärmminderung beitragen können. Schwerpunkt der Förderung sollte eine offensive Öffentlichkeitsarbeit und ein "fahrradfreundliches Klima" sein, um das Image des Fahrradfahrens zu stärken.

Der mangelhafte Ausbauzustand der Außerorts-Verbindungen sollte insbesondere unter dem Verkehrssicherheitsaspekt baldmöglichst verbessert werden. Aber auch als prädestinierter Ausgangspunkt für Freizeitfahrten sollte die Stadt Falkensee für ihre Kurzbesucher attraktive Radwegverbindungen in die Region anbieten. Auch die Achsen Wohnen - Arbeiten und Wald - Wasser sind noch ausbaufähig.

Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs

Der ÖPNV bietet sowohl im Bereich Schiene als auch im Busverkehr Verbesserungspotenziale. Insbesondere durch flexible Angebotsformen und in der Kombination mit anderen Verkehrsmitteln lassen sich Fahrten auf den öffentlichen Verkehr verlagern, was nicht zuletzt mit gezielter Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden kann. Bei dem identifizierten Belastungsschwerpunkt gibt es in einer Förderung des ÖPNV-Verkehrs weitere Minderungspotenziale.

Für Relationen mit starken Pendlerbeziehungen könnte die Einrichtung von Direktverbindungen zu den Werksgeländen sinnvoll sein. Eine nähere Untersuchung/ Befragung ist dazu notwendig, um ein bedarfsgerechtes Angebot zu entwickeln.

In der Regel basieren Ansätze zur Förderung des Umweltverbunds auf Verbesserungen der Verkehrsangebote, der Infrastruktur und der Nutzerkosten. In der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel liegt jedoch über das vorhandene Angebot hinaus ein weiteres Potenzial für ein qualitätvolles Mobilitätsangebot, das eine intelligente Verkehrsmittelwahl und auch den Wechsel zwischen verschiedenen, jeweils geeignet erscheinenden Verkehrsmitteln ermöglicht. Über ein hochwertiges Angebot können Fahrgäste im ÖPNV neu gewonnen und Kfz-Fahrten eingespart werden.

Ein wesentlicher Hinderungsgrund für die Nutzung des ÖPNV liegt auch in der mangelnden Information potenzieller Fahrgäste. Hier könnte ein "Konzept zum individualisierten Marketing" [20] auch für Falkensee Nutzen bringen. Selbst in (autoorientierten) australischen Städten konnte damit der Modal Split binnen zwei Jahren entscheidend in Richtung Umweltverbund verschoben und die Zahl der Pkw-Wege um 14 % verringert werden. Verbesserungen im Verkehrssystem (hard policies) sind zwar notwendige Voraussetzung für die Akzeptanz, eine stärkere Nutzung kann aber nur bewirkt werden, wenn den Menschen die Qualität des Angebots auch bewusst ist. Demnach kommt den "soft policies" große Bedeutung zu, um die Alternativen zum

Auto bekannt zu machen und so eine Verhaltensänderung zu bewirken. Die Methode beruht auf einem personalisierten, kundenorientierten Ansatz zur Information und Motivation zur Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel, der es den Bewohnern ermöglicht, ihre eigene Verkehrsmittelwahlentscheidung zu treffen. Wenige Einzelentscheidungen erzielen dann eine in der Summe große Gesamtwirkung. Eine solche Kampagne wäre beispielsweise auf Kreisebene unter Einbeziehung der Nachbargemeinden denkbar. Eine Unterstützung durch den VBB sollte angestrebt werden.

11. Finanzielle Informationen

Tabelle 8 enthält die bezifferbaren Maßnahmenvorschläge mit überschläglichen Kosten sowie dem zeitlichen Umsetzungshorizont. In die Kostenschätzung wurden ggf. notwendiger Grunderwerb, zusätzliche Beleuchtung und eventuelle Folgearbeiten der Versorgungsträger nicht eingerechnet. Aufgeführt sind nur die kurz- und mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen und auch nur die Maßnahmen, die im Lärmaktionsplan ihren Auslöser haben.

Eine Abschätzung der Kosten erfolgt nach abschließender Festlegung der Maßnahmen.

Tabelle 8: Maßnahmenvorschläge

Standort	Maßnahme	kurz-fristig	mittel-fristig (ab 2010)	Kostenüber-schlag (EUR)	Bemerkung
Falkenhagener Straße/ Mittelinsel Rathaus	bds. der Mittelinsel Borde Absenken für barrierefreien Zugang zum Rathaus	X		??	
Falkenhagener Straße/ Haltestelle Rathaus	Zu den Haltestellen Rathaus barrierefreien Zugang schaffen	X		??	
Falkenhagener Straße (Kremmener Straße bis Bahnhofstraße)	Straßenrückbau entsprechend den vorhandenen Flächen analog Ausbau zwischen Krummer Luchweg bis Ruppiner Straße: ○ Fahrbahnbreite 6,50 m, an Engstellen 6,00 m, ○ bds. benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen, ○ Haltestellen Rathaus als Kap ausbilden.		X	??	
Falkenhagener Straße (Kremmener Straße bis Bahnhofstraße)	Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags mit hoher Pegelminderung.	X		??	
Falkenhagener Straße/Freimuthstraße	Umgestaltung und Einengung des Einmündungsbereichs inklusive Bordabsenkungen		X	??	
Falkenhagener Straße/Bredower Straße/Marwitzer Straße	Umgestaltung der Einmündungsbereiche: Kreisverkehrsplatz/Fußgänger-Lichtsignalanlage mit Querungshilfe (Mittelinsel)/ Lichtsignalanlage		X	??	Variantenuntersuchung zur Knotengestaltung erforderlich
Falkenhagener Straße (Sonnenstraße bis Bahnhofstraße)	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tags und nachts	X		??	Beschilderung und Piktogramme auf Fahrbahn
Falkenhagener Straße (Sonnenstraße bis Bahnhofstraße)	Verbot für Lkw 22:00-6:00 Uhr (Anlieger frei)	X		??	Beschilderungskonzept erforderlich
Knotenpunkt Falkenhagener Straße/ Schönwalder Straße	Verkehrslenkung durch Beschilderung: ○ Vorwegweiser Zufahrt Schönwalder Straße: Zielangabe A 10 nach links (über L 20 und B 5) ○ Wegweiser zur BAB 10: Zielangabe A 10 nach links (über L 20 und B 5)	X		??	
Maßnahmen gesamt				??	

Die Unterstützung des Landesbetriebes Straßenwesen bei der Umsetzung von Maßnahmen des Lärmaktionsplans ist derzeit nur bei Vorlage der Voraussetzungen für eine Lärmsanierung gegeben:

Tabelle 9: Schwellenwerte nach Verkehrslärmschutzrichtlinie VLärmSchR 97

Schutzkategorie	Lärmsanierung dB(A) Tag	Lärmsanierung dB(A) Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	70	60
WR, WA, Kleinsiedlungsgebiete	70	60
Dorf-, Kern-, Mischgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65

Zur Zeit erfolgt die Lärmsanierung nur an Bundesstraßen.

Eine Lärmsanierung zielt auf die Verringerung einer vorhandenen Lärmbelastung ab, die durch eine allgemeine verkehrliche und bauliche Entwicklung eingetreten ist. Es besteht kein gesetzlicher Anspruch. Sie ist eine freiwillige Leistung des Bundes und wird im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel nach Dringlichkeit durchgeführt. Die Lärmsanierung setzt die Zustimmung aller Betroffenen Anwohner voraus.

Der Landesbetrieb Straßenwesen erarbeitet ein Lärmsanierungsprogramm. Damit verbunden ist auch die Empfehlung an das Land, Haushaltmittel für die Lärmsanierung an Landesstraßen einzustellen. Es liegen jährlich ca. 30 Anträge auf Lärmsanierung an Landesstraßen vor. Die Bestätigung durch das Ministerium steht noch aus.

12. Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans im Jahr 2013 werden voraussichtlich die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen neu berechnet. Differenzsummen aus den Lärmkarten und der Betroffenenzahlen 2008 zu 2013 ermöglichen eine Bewertung der Wirkung des Lärmaktionsplans.

13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Nach Anhang V (3.) der EG-Umgebungslärmrichtlinie sollten im Lärmaktionsplan Schätzwerte für die Zahl der betroffenen Personen enthalten sein. Das Handlungskonzept ist hierzu schalltechnisch zu bewerten, um mögliche weitere Anpassungsnotwendigkeiten erkennen zu können. Dies beinhaltet auf Grundlage der strategischen Lärmkarten vom Juni 2007 die Neuberechnung der verbleibenden Lärmbetroffenheit der Bewohner.

Bei der Ermittlung der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen werden aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt. Ebenso finden planerische Vorgaben der Bebauungsplanung Beachtung, die bei Neubauvorhaben einzuhalten sind (z. B. Schalldämmmaße für Bauteile, Grundrissgestaltung).

Innerhalb der Isophonenbänder für den L_{den} und den L_{night} der Stufe 1 (Belastung >6 Mio. Kfz/Jahr) liegen Daten über die Anzahl der Personen die von gesundheitsschädigenden Immissionen belastet sind vor. Nach den Erhebungen des Lärmaktionsplans sind tags 215 und nachts 236 Person betroffen.

Eine Abschätzung der Reduzierung erfolgt nach abschließender Festlegung der Maßnahmen.

C. INFORMATION UND MITWIRKUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz fordert in § 47d (3): *Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.* Verfahren, wie diese Mitwirkung zu gestalten ist, werden im Gesetz nicht genannt, die zugehörige Verordnung befindet sich noch in Arbeit.

Die Umsetzung einer Lärmminderungsplanung ist zur Verbesserung der Akzeptanz aber nicht nur eine Frage der "Hardware", sondern ganz entscheidend auch eine Frage der "Software". Untersuchungen haben gezeigt, dass ein erheblicher Unterschied zwischen der objektiv festgestellten Lärmbelastung und der subjektiv empfundenen Lärmbelästigung bestehen kann. Bürger, die sich mit "ihrer" Straße identifizieren, weil sie am Planungsprozess beteiligt waren, empfinden den Lärm weniger belästigend. Bürger, die mit einer Maßnahme nicht einverstanden sind, werden das Ergebnis auch dann als "laut" und "störend" empfinden, wenn sich gegenüber "vorher" eine deutliche Entlastung einstellt. Hier hat die Information der Öffentlichkeit eine entscheidende Bedeutung.

Von der Stadt Falkensee sind folgende Maßnahmen zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Lärmminderungsplanung Falkensee (Stufe 1) vorgesehen:

- Vorstellung des Lärmaktionsplans im Fachausschuss Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr (ASUV) - Vorstellung Entwurf und abschließender Lärmaktionsplan Stufe 1,
- Vorstellung des Lärmaktionsplans (Stufe 1) im Hauptausschuss (SVV),
- eine moderierte Informationsveranstaltung für Betroffene aus dem betroffenem Stadtbereich,
- allgemein verständliche Power Point-Präsentation der Ergebnisse,
- Pressemitteilung(en) für die Öffentlichkeitsarbeit über Amtsblatt und ggf. regionale Zeitungen.

Die für die Vorstellung in den Fachausschüssen zu erstellenden Kurzfassungen können auch für die übrigen Schritte der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit verwendet werden.

Die Öffentlichkeit wird im Rahmen einer Informationsveranstaltung über die Aufstellung des Lärmaktionsplans und erste Teilergebnisse informiert, zu der die Einwohner des Belastungsschwerpunktes Falkenhagener Straße (Sonnenstraße bis Bahnhofstraße) eingeladen werden. Die Versammlung wird von einer Moderatorin geleitet. Die Protokollierung und Auswertung der Ergebnisse für die Erarbeitung im Lärmaktionsplan oder zur Bewertung des Handlungskonzepts erfolgt durch die Stadtverwaltung in Abstimmung mit dem Planungsbüro.

- Einarbeitung der Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit
  - Die Anregungen und Eingaben der Bürgerinformationsveranstaltung und Rückmeldungen aus dem Internetauftritt werden vom Planungsbüro ausgewertet und zusammengefasst.
  - Auf Grundlage der Auswertung ist der Lärmaktionsplan ggf. zu optimieren und erneut mit den beteiligten Ämtern abzustimmen.

- Sofern sich aus der Bewertung Hinweise auf eine Optimierung der Minderungsmaßnahmen ableiten lassen, wird der Entwurf des Lärmaktionsplans Stufe 1) entsprechend verfeinert.

- Das Planungsbüro arbeitet die Hinweise ein bzw. begründet, weshalb Hinweise nicht berücksichtigt wurden. Die Hinweise werden tabellarisch dargestellt.

■ Ausarbeitung des Lärmaktionsplans
  - Die Hinweise aus der Öffentlichkeit werden in den Bericht eingearbeitet. Abschließend wird der Bericht um die von der EU bzw. dem BImSchG geforderten Formalien ergänzt.

Da sich der innerörtliche Belastungsschwerpunkt auf einer Landesstraße befindet, ist entsprechend § 13.2 der ImSchZV bei der Lärmaktionsplanung die Benehmensherstellung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen herzustellen (z. B. Sperrung einer Straße, Fahrverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Quellenverzeichnis

[1] SPIEKERMANN GmbH & CO BERATENDE INGENIEURE
Lärmminderungsplan Falkensee, Text- und Anlagenteil
Düsseldorf, Oktober 1996

[2] EUROPÄISCHES PARLAMENT
Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm
Brüssel, 25. Juni 2002

[3] BUNDESGESETZBLATT TEIL I NR. 38
Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (vom 24. Juni 2005)
Bonn, 29. Juni 2005

[4] LANDESUMWELTAMT DES LANDES BRANDENBURG
Lärmkartierung der 1. Stufe nach EG-Umgebungslärmrichtlinie, Straßenverkehr > 6 Mio. Kfz/a
Potsdam, Juni 2007

[5] LANDESUMWELTAMT DES LANDES BRANDENBURG
Lärmkartierung der 2. Stufe nach EG-Umgebungslärmrichtlinie, Straßenverkehr > 3 Mio. Kfz/a
Potsdam, Juni 2007

[6] SCHLEGEL - SPIEKERMANN
Verkehrsentwicklungsplan Falkensee
Berlin, Düsseldorf, Mai 1994

[7] IDAS PLANUNGSGESELLSCHAFT MBH
Novellierung des Verkehrsentwicklungsplanes Falkensee
Luckenwalde, 27. November 2002

[8] LANDESBETRIEB FÜR DATENVERARBEITUNG UND STATISTIK, LAND BRANDENBURG
Bevölkerungsprognose des Landes Brandenburg für den Zeitraum 2005 - 2030
Statistische Berichte -AI 8
Potsdam, März 2006

[9] AKUSTIK OFFICE
Schalltechnisches Gutachten - Lärmimmissionsprognose - "Zentrum Campus" für den Bebauungsplan F 17 a der Stadt Falkensee
Hennigsdorf, 25. März 2008

[10] TU BERLIN
Verkehrliche Bewertung von Bauvorhaben in Falkensee
Berlin, Juli 2007

[11] STADT FALKENSEE UND WEKA INFO VERLAG GMBH
Informationsbroschüre Falkensee - Einfach leben! - Stadt im Aufwind
1. Auflage 2007

[12] UMWELTBUNDESAMT (Hrsg.)
Mehr als lästig: Lärmwirkungen. UBA-Jahresbericht 1999
Berlin, 1999

[13] SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN
Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern
Berlin, Mai 2004

[14] SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN
Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr - Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr
Berlin, Juli 2005

[15] STADT FALKENSEE
Bahnhof Falkensee Nordseite - ÖPNV-Verknüpfung
Unterlage 1 Erläuterungsbericht zum Zuwendungsantrag
Anlage 1: Fotodokumentation
Anlage 2: Übersichtsplan "Bauteile / Förderprogramme / Jahresscheiben"

[16] AIB KIERTSCHER - ARCHITEKTUR- UND INGENIEURBÜRO
Bahnhof Falkensee Nordseite - ÖPNV-Verknüpfung
Bauteil A Entwurfsplanung, Technische Baubeschreibung

[17] ORTSCHEID, J.; WENDE, H.
Sind 3 dB wahrnehmbar? Eine Richtigstellung.
In: Zeitschrift für Lärmbekämpfung, Heft 3, 2004

[18] INTRAPLAN CONSULT GMBH
Standardisierte Bewertung S-Bahn Falkensee, Untersuchungsergebnisse
München, Juli 2006/März 2008

[19] MINISTERIUM FÜR INFRASTRUKTUR UND RAUMORDNUNG DES LANDES BRANDENBURG
Landesnahverkehrsplan 2008 - 2012
Potsdam, 14. Februar 2008

[20] SOCIALDATA
Nachhaltige Mobilität durch Dialog-Marketing. Erfolgreiche Beispiele für Stadt und Land
München, 2002

[21] LANDESBETRIEB STRASSENWESEN, NIEDERLASSUNG WEST
Planfeststellung L 20 / L 201 Ortsumgehung Falkensee (Ost und West)
Unterlage 1: Erläuterungsbericht
Potsdam, 10. April 2008

[22] LANDESBETRIEB STRASSENWESEN, NIEDERLASSUNG WEST
Planfeststellung L 20 / L 201 Ortsumgehung Falkensee (Ost und West),
Unterlage 1: Erläuterungsbericht, Anlage 3
Verkehrsuntersuchung Falkensee, Bericht (INGENIEURGRUPPE IVV GmbH)
Berlin, Juli 2005

[23] LANDESBETRIEB STRASSENWESEN, NIEDERLASSUNG WEST
Planfeststellung L 20 / L 201 Ortsumgehung Falkensee (Ost und West),
Unterlage 1: Erläuterungsbericht, Anlage 3
Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung Falkensee, Kurzbericht (INGENIEURGRUPPE IVV GmbH)
Berlin, Oktober 2007

[24] LANDESBETRIEB STRASSENWESEN, NIEDERLASSUNG WEST
Planfeststellung L 20 / L 201 Ortsumgehung Falkensee (Ost und West)
Unterlage 1: Erläuterungsbericht, Anlage 4
Umstufungskonzept im Zuge der Ortsumgehung Falkensee (Ost-West) (KREBS UND KIEFER)
16. Oktober 2006

[25] LAND BRANDENBURG
Landesprognose "Straßenverkehr 2020" für dasLand Brandenburg (INGENIEURGRUPPE IVV GmbH)
Berlin, März 2007