

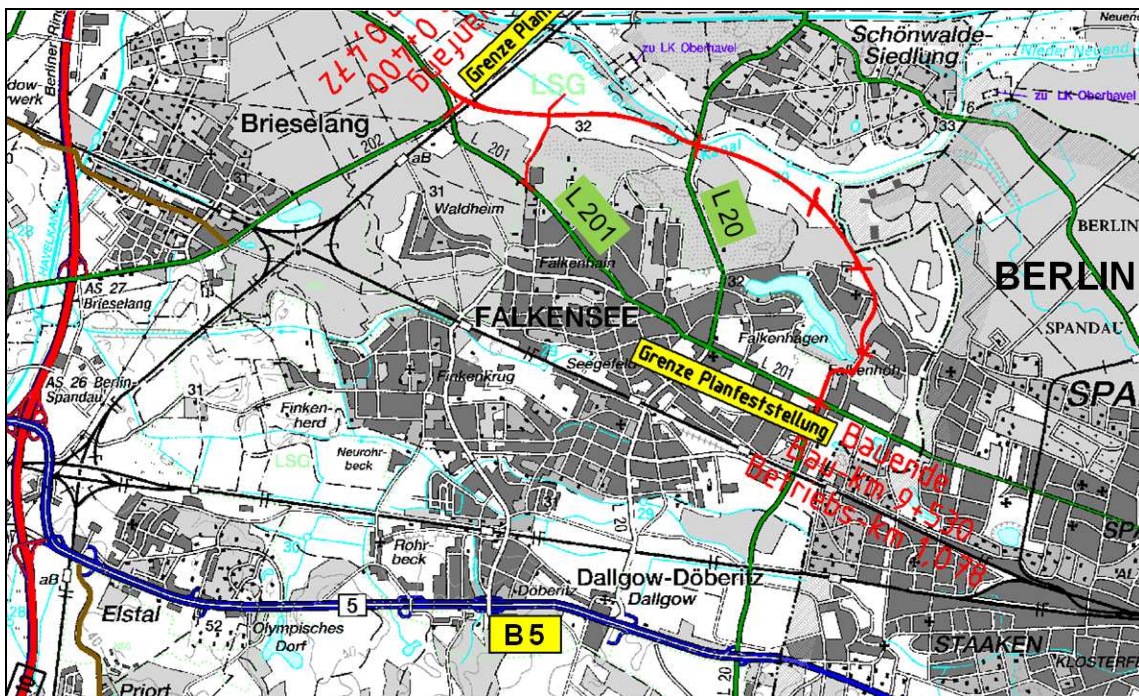
Anhörung zum brandenburgischen Landesstraßenbedarfsplangesetz: „Indisponible“ Maßnahme Ortsumfahrung Falkensee L 20 / L 201 neu

- Stellungnahme der Bürgerinitiative Schönes Falkensee (überarbeitete Version) -

Die Bürgerinitiative Schönes Falkensee e.V. (BISF) ist eine anerkannte Umweltvereinigung, die sich für ein attraktives und lebenswertes Falkensee einsetzt. Sie lehnt die geplante Ortsumfahrung Falkensee (L 20 / L 201 neu) ab, da diese verkehrlich nahezu nutzlos und stark naturschädigend wäre.

Einführung

Auf dem nachfolgenden Schaubild werden die großräumige Lage von Falkensee und die geplante Ortsumfahrung grafisch dargestellt.



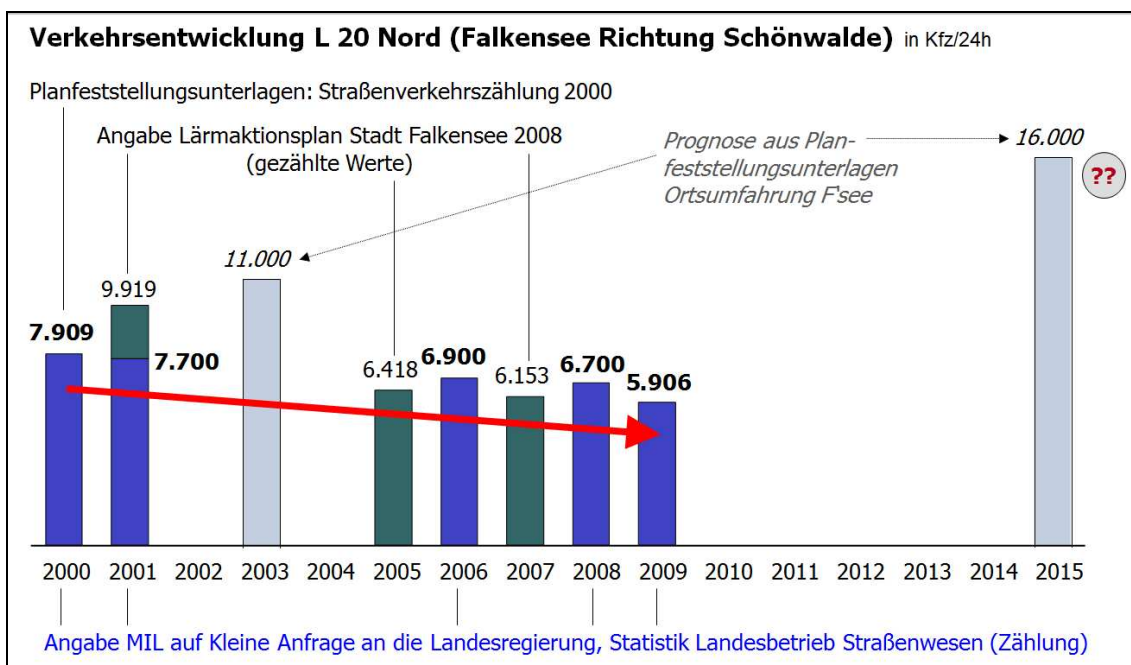
Quelle: Planfeststellungsunterlagen OU Falkensee, Ordner 1 - Übersichtslageplan

Falkensee liegt im Landkreis Havelland und grenzt westlich an Berlin-Spandau. Gut zu sehen ist, dass mit der Bundesstraße B 5 im Süden Falkensees bereits eine Umgehungsstraße für den großräumigen Ost-West-Verkehr Richtung Autobahn A 10 (Berliner Ring) besteht. Die geplante Trasse der Falkenseer „Nordumfahrung“ ist rot eingezeichnet. Entgegen dem normalen Verständnis einer Umfahrung soll sie mitten im Ort an einem Kreisverkehr enden. Im nördlichen Verlauf zerschneidet die Trasse das Wohngebiet Falkenhöh und führt unmittelbar am Ufer des Falkenhagener Sees und Neuen Sees entlang. Die Konflikte der Trasse mit der Wohnbebauung und dem Freizeitgebiet am See sind offensichtlich; die Straße würde etwa 50 m entfernt von einer beliebten Badestelle entlang führen. Im Weiteren werden zwei europäisch geschützte FFH-Gebiete (Flora-Fauna-Habitat) zerschnitten bzw. erheblich tangiert. Der Berliner Ortsteil Eiskeller und Wohngebiete von Schönwalde-Siedlung mit 7.000 Einwohnern würden stark von Lärm und Abgasen beeinträchtigt. Die Naherholungsgebiete Große Teufelsbruchwiese und Reihewiesen würden durch die Trasse zerschnitten.

Nutzen und Kosten

Zuerst wird die Frage nach dem **Nutzen** der geplanten Ortsumfahrung Falkensee gestellt. Auffällig ist der extrem geringe Anteil an Durchgangsverkehr in der Stadt. Mit nur 8% rechtfertigt dieser den Bau einer Umgehungsstraße grundsätzlich nicht. Der dominierende Quell-/Zielverkehr (insbesondere von und nach Berlin) und der Binnenverkehr ließen sich aber gerade nicht auf die relativ weit außerhalb liegende Trasse im Norden verlagern, wie die obige Grafik belegt. Daran ändert auch eine „hohe“ oder ggf. noch leicht zunehmende Anzahl an Einwohnern Falkensee nichts. Eine Entlastung an den innerörtlichen Durchfahrtsstraßen L 20 und L 201 wäre nur in geringem Umfang möglich. Die Reduzierung an Fahrzeugen wäre so gering, dass eine Lärmabnahme für das menschliche Ohr nicht spürbar wäre! Auch würde sich die Verkehrssicherheit nicht wesentlich erhöhen, und angebliche „Trennwirkungen“ blieben bestehen. Allerdings würde die neue Trasse nachweislich neuen, zusätzlichen Verkehr anziehen (induzierter Verkehr) und zu einer Verlagerung vom ÖPNV zum MIV führen, was verkehrspolitisch fatal wäre. Die neue Straße würde an anderen Stellen für neue Belastungen sorgen.

Die offiziellen Planungsunterlagen aus dem Jahr 2005 sind völlig überholt und damit unbrauchbar. Ein Vergleich der damaligen Prognosewerte mit den realen Entwicklungen belegt dies eindringlich: Für das Jahr 2015 wurden in den Unterlagen für die L 20 im Norden Falkensees 16.000 Fahrzeuge pro Tag erwartet, falls keine Umfahrung entstehen würde. Die tatsächlichen Verkehrszahlen, die v.a. aus offiziellen Angaben des MIL stammen, weichen hiervon exorbitant ab: Seit 2000 sinken sie auf der L 20 konstant und liegen im Jahr 2009 bei nur noch 5.900 (!) Fahrzeugen pro Tag – vgl. folgende Abbildung. Die Prognosewerte waren also vollkommen überhöht. Hier muss die Frage nach der Qualität des Gutachtens gestellt werden. In jedem Fall würde die sowieso schon geringe Entlastung bei den aktuellen Verkehrszahlen noch viel geringer ausfallen. Kurz gesagt: Der Nutzen wäre äußerst gering!



Quellen: offizielle und veröffentlichte Zählungen, u.a. Kleine Anfrage 3064, Drucksache 5/306

Die **Baukosten** für die Straße sind hingegen stark angestiegen. 1995 wurde noch mit 17,3 Mio. DM (8,8 Mio. EUR) kalkuliert, in der jüngsten Maßnahmenliste des Entwurfs zum Landesstraßenbedarfsplan 2010 stehen 17,2 Mio. EUR. Allerdings gab das Ministerium (damals noch MIR) auf die Kleine Anfrage 3062 die Antwort, dass sich die Kosten gemäß Kostenberechnung mit Stand Februar 2007 auf 17,993 Mio. EUR belaufen würden – das wären unter Anwendung der anerkannten Baupreisindizes für die Folgejahre bereits Kosten von 20,1 Mio. EUR mit Preisstand 2010. Es sei die Frage erlaubt, warum in der Gesetzesvorlage 2010 ein geringerer Wert angegeben wird.

Darüber hinaus ist in den vorgelegten Planungen die als unabdingbar aufgestellte Maßgabe 1 aus dem Raumordnungsverfahren nicht umgesetzt (Anlage der Straße ca. 1 m unter Geländeneiveau, dichte Wanne gegen Grundwasser, Aufwallungen, damit Pkw optisch nicht wahrgenommen werden). Die BISF geht davon aus, dass das Vorhaben ohne Umsetzung der Maßgabe nicht genehmigungsfähig ist. Das Ministerium gab an, dass allein für die Umsetzung dieser Maßgabe zusätzliche Kosten in Höhe von 35 Mio. EUR (Stand 2007, Fortschreibung auf 2010 = 39 Mio. EUR) anfallen würden. Die Baukosten würden sich dann auf fast 60 Mio. EUR summieren.

Natur und Umwelt

Die geplante Trasse verursacht nicht lösbare Umwelt-Konflikte. Dies hatte der Landesbetrieb Straßenwesen bereits 2004 festgestellt, als er der Ortsumfahrung Falkensee ein „hohes ökologisches Risiko“ attestierte. Das FFH-Gebiet Falkenseer Kuhlaake samt angrenzendem Offenland bilden mit dem FFH-Gebiet Spandauer Forst eine landsräumliche Einheit mit großer Biodiversität. Dies belegen die Nachweise zahlreicher national wie europäisch geschützter Tierarten, darunter eine prioritäre Art. Die beiden betroffenen FFH-Gebiete wurden erst nach Aufnahme der Ortsumfahrung Falkensee in den Landesstraßenbedarfsplan von 1995 gemeldet; eine FFH-Verträglichkeitsprüfung fand im Rahmen des Bedarfsplans ebenso wenig wie eine sachgerechte Prüfung der Umweltverträglichkeit statt. Das FFH-Gebiet Falkenseer Kuhlaake wurde zudem in zwei Teilen gemeldet – unter Freihaltung der geplanten Straßentrasse. Diese Zweiteilung ist fachlich nicht zu begründen, das Vorgehen nicht mit der FFH-Richtlinie der EU vereinbar. Direkt an der Trasse ist mehrfach eine prioritäre Art nachgewiesen worden, die im Rahmen der fehlerhaften, in wesentlichen Teilen unbrauchbaren FFH-Verträglichkeitsprüfung des Planfeststellungsverfahrens weder untersucht noch in der Planung entsprechend gesetzlicher Vorgaben beachtet wurde. Es muss von einem zusammenhängenden Schutzgebiet ausgegangen werden, das durchschnitten und erheblich beeinträchtigt werden würde.

Weiterhin ist das FFH-Gebiet Spandauer Forst als europäisches Vogelschutzgebiet (Special Protected Area / SPA) ausgewiesen. Das SPA-Gebiet wurde nur vom Land Berlin gemeldet und endet – fachlich fehlerhaft – an der Landesgrenze zu Brandenburg. Gutachter haben nachgewiesen, dass die relevanten geschützten Vogelarten ebenso auf Brandenburger Seite vorkommen. Selbst die Unterlagen des Landesstraßenbetriebes unterstreichen „die räumlich-funktionale Beziehung“ über die Landesgrenze zwischen dem Vogelschutzgebiet und den FFH-Gebieten, dass „ein unzerschnittener räumlicher Zusammenhang besteht“ und dass sich „die Reviere einzelner Arten überlappen“. Die Rechtsprechung geht in einem solchen Fall von einem sog. faktischen Vogelschutzgebiet aus. In einem faktischen Vogelschutzgebiet sind die rechtlichen und fachlichen Hürden für Bauvorhaben aber sehr viel höher und kaum überwindbar. Fachanwälte haben festgestellt, dass wegen Art und Schwere der Natur-schutzkonflikte eine Realisierung der Umfahrungsplanungen unmöglich ist!

Zwischenergebnis: Viel zu hohe Kosten (bis zu 60 Mio. EUR) stehen einem viel zu geringen Nutzen (maximale Entlastung von 8% Durchgangsverkehr) gegenüber – für ein Vorhaben, das kaum umsetzbar und umweltpolitisch nicht verantwortbar ist. Die Millionensummen lassen sich nach Überzeugung der BISF bei vielen anderen Maßnahmen deutlich sinnvoller verwenden.





Indisponibilität

Das Vorgehen bei der Überarbeitung des Landesstraßenbedarfsplans 2010 und insbesondere die Behandlung der „indisponiblen“ (unveränderbaren) Maßnahmen ist zu kritisieren. Nach einer Schwachstellenanalyse wurden zwar Schwachstellen im Landesstraßennetz festgestellt, allerdings wurden weitere Untersuchungen nur noch für neu festgestellte Schwachstellen bzw. neu in Aussicht zu stellende Maßnahmen durchgeführt. Hierfür hat das MIL auch extra Prüfkriterien festgelegt. Hingegen wurde diese aktuelle Überprüfung für die aus dem alten Plan von 1995 stammenden, als „indisponibel“ gekennzeichneten Maßnahmen nicht vorgenommen. Dies ergibt sich aus verschiedenen Unterlagen des Landesbetriebes und des MIL sowie bei genauem Lesen aus der Gesetzesbegründung.

Besonders fragwürdig ist dieses Vorgehen, weil sich die Rahmenbedingungen insbesondere bei der hier in Frage stehenden Ortsumfahrung Falkensee in den letzten 15 Jahren deutlich geändert haben. Es kann belegt werden, dass ursprünglich getroffene Annahmen nicht haltbar sind und die aktuellen Entwicklungen ganz anders aussehen als 1995 vermutet. Beispielhaft: Die Einwohnerzahlen Falkensees sind deutlich geringer angestiegen als prognostiziert, die Verkehrsprognosen auf den beiden innerörtlichen Landesstraßen haben sich bei weitem nicht erfüllt, dementsprechend fallen die gedachten Entlastungen deutlich niedriger aus (s.o.).

Dass auf diese Weise alte „indisponible“ Maßnahmen ohne Prüfung den Eingang in den neuen Bedarfsplan gefunden haben, ist aus Sicht der BISF klar rechtswidrig. Schon die Kennzeichnung als „indisponibel“ ist nicht gesetzeskonform. Das Unterlassen der gesetzlich geforderten Überprüfung jeder Maßnahme nach den aktuellen Kriterien aus verkehrlicher und umweltfachlicher Sicht ist ausdrücklich zu beanstanden. Ein hilfswise genannter „fortgeschrittener Planungsstand“ ist in jedem Fall kein gültiges Prüfkriterium; ein rechtsgültiger Planfeststellungsbeschluss für die OU Falkensee ist nicht absehbar. Im Übrigen ist nirgends gesagt, dass mit der geplanten Maßnahme die identifizierten Schwachstellen behoben werden würden – im Gegenteil würden die heute vorhandenen Defizite weiter bestehen, da der Verkehr auf den bisherigen Landesstraßen kaum abnehmen würde.

Legt man dennoch das veröffentlichte Kriterienraster des MIL auch für die Ortsumfahrung Falkensee als Maßstab an, kann bei keinem einzigen Kriterium eine klar positive Auswirkung festgestellt werden. Vier Kriterien zeigen hingegen eine klar negative Tendenz (vgl. nachfolgende Abbildung). Auch mit solch einer Bewertung kann eine Aufnahme dieses Vorhabens in den Landesstraßenbedarfsplan nicht legitimiert werden.

Kriterien MIL für Aufnahme in Bedarfsplan		
• Gewährleistung umweltgerechter Mobilität		Verlagerung ÖPNV auf MIV; Abschneiden Rad-, Schulwege
• Stärkung des Wirtschaftsstandorts Brandenburg		Nicht zu erwarten
• Förderung nachhaltiger Raum- und Siedlungsstrukturen		Kaum Entlastung, Zerschneidung Wohn-/Erholungsgebiete, Barriere
• Erhöhung der Verkehrssicherheit		Gering an Durchfahrtsstraßen, Nachteile entlang der Trasse
• Geringstmögliche Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen		Immense Eingriffe, Schädigung FFH-Gebiete
• Minimierung der Umweltbelastungen		Gering an Durchfahrtsstraßen, erheblicher Schaden durch OU
• Durchsetzbarkeit der Vorhaben in der betroffenen Bevölkerung		7.500 Einwendungen, Ablehnung bei Gemeinden, Klagebereitschaft
• Realistische Finanzierbarkeit		Sehr fraglich

Quellen: Gesetzentwurf der Landesregierung, Begründung, Seite 3 ; Bewertung BISF

Schlussfolgerungen

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass die Aufnahme der Ortsumfahrung Falkensee in den Entwurf des Bedarfsplans einerseits rechtswidrig ist, andererseits der sehr geringe Nutzen, der große Schaden für die Natur und die hohen Kosten auch unter objektiven Gesichtspunkten keine Gründe für einen vordringlichen Bedarf und für die Aufnahme in den Plan liefern. Nach Aussagen des Infrastrukturministers zur Bedarfsplanung sollen Straßen nur dann neu gebaut werden, wenn die folgenden drei Kriterien erfüllt sind.

Bei der Ortsumfahrung Falkensee ist aber deutlich geworden, dass sie

1. nicht verkehrlich notwendig ist,
2. finanziell nur schwer leistbar ist und
3. nicht ökologisch vertretbar ist.

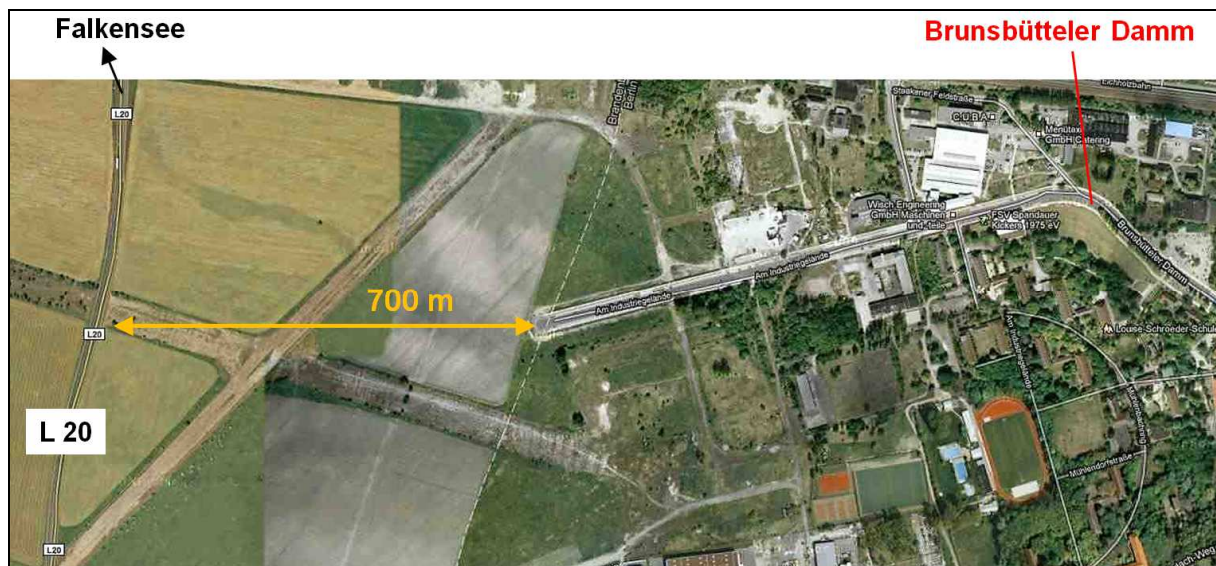
Das Festhalten an der teuren Maßnahme Ortsumfahrung Falkensee führt zu einer Verhinderung von sinnvolleren Straßenbauvorhaben im Land Brandenburg und wegen der Rechtswidrigkeit des Bedarfsplans möglicherweise zu einer Klage gegen den Landesstraßenbedarfsplan als Ganzes bzw. gegen die „indisponiblen“ Maßnahmen in ihrer Gesamtheit.

Dementsprechend regt die BISF an, das Vorhaben Ortsumfahrung Falkensee aus dem Bedarfsplan zu streichen und die damit freigesetzten Finanzmittel für andere Vorhaben bzw. für den Erhalt des bestehenden Straßennetzes einzusetzen.

Weiterhin stellt die BISF fest, dass in der Stadt Falkensee heute – wenn überhaupt – nur ein relevantes Verkehrsproblem existiert, und zwar auf der L 201 (Spandauer Straße) zwischen dem genannten Kreisverkehr und der Stadtgrenze zu Berlin. Hier handelt es sich vor allem um den Ziel- und Quellverkehr von und nach Berlin, der im Berufsverkehr zu stauähnlichen Situationen führt. (Die Ortsumfahrung Falkensee würde dieses Verkehrsproblem im Übrigen verstärken, da noch mehr Fahrzeuge dieses Nadelöhr passieren müssten.) Seit langem fordert die BISF einen Anschluss des auf Berliner

Seite bereits vierspurig ausgebauten Brunsbütteler Damms an die bestehende L 20 in nur 700 m Entfernung (siehe Grafik unten). Es liegen Untersuchungen vor, nach denen die L 201 hierdurch deutlich entlastet und der Verkehr zwischen Berlin-Spandau und dem Umland besser verteilt werden könnte.

Dementsprechend regt die BISF eine ernsthafte Prüfung der Aufnahme des Anschlusses des Brunsbütteler Damms an die brandenburgische L 20 in den Landesstraßenbedarfsplan an.



Weitere Informationen zur Ortsumfahrung Falkensee und deren Folgen erhalten Sie im Internet unter www.Nordumfahrung.de. Mehr zur Bürgerinitiative Schönes Falkensee e.V. finden Sie unter www.BISF.de.