



RA Karsten Sommer * Grolmanstr.39 * 10623 Berlin

Landesbetrieb Straßenwesen
Vorstand Planung, Fachbereich 21,
Stichwort: „SUP-Beteiligung“
Lindenallee 51

15366 Hoppegarten

zunächst per mail

Karsten Sommer
Rechtsanwalt und
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Grolmanstraße 39
10623 Berlin

TEL: 030/28 00 95 - 0
FAX: 030/28 00 95 15
Funk: 0173/20 31 865

mail@kanzleisommer.de
www.kanzleisommer.de

Freitag, 30. Oktober 2009

Landesstraßenbedarfsplan Brandenburg 2010
Beteiligung im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung

Unser Zeichen: 07-052 B (Bitte immer angeben)

Sehr geehrte Damen und Herren,

namens und im Auftrag

1. der Bürgerinitiative Schönes Falkensee e.V., diese vertreten durch den ersten Vorsitzenden Günter Chodzinski, und den zweiten Vorsitzenden Carsten Radtke, c/o Günter Chodzinski, Händelallee 29, 14612 Falkensee, (Postanschrift: Postfach 100401, 14609 Falkensee),
2. des Naturschutzbundes Deutschland (NABU), Landesverband Brandenburg e.V., dieser vertreten durch den Vorsitzenden, Lindenstraße 34, 14467 Potsdam,
3. des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Brandenburg e.V., dieser vertreten durch den Vorsitzenden, Friedrich Ebert Str. 114a 14467 Potsdam,

wird im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur strategischen Umweltprüfung zum Entwurf des Landesstraßenbedarfsplans 2010 Stellung genommen.

1.

Der NABU Bbg. und der BUND Bbg. sind im Land Brandenburg anerkannte Naturschutzverbände. Diese Tatsache wird als behördenbekannt vorausgesetzt. Sie nehmen ihre gesetzlich zugewiesenen und satzungsgemäßen Aufgaben auch im Rahmen der Stellungnahme zum Landesstraßenbedarfsplan wahr.

Die Bürgerinitiative Schönes Falkensee e.V. ist eingetragener Verein und im Sinne des Umwelt-Rechtsbehelfs-Gesetzes anerkannter Verband. Die Anerkennung gilt nach dem Anerkennungsbescheid des Umweltbundesamtes vom 12. Juni 2008 für den satzungsgemäßen Aufgabenbereich nach § 2 Abs. 1a der Satzung des Vereins vom 29. Juli 1999 für „die vorrangige Förderung des Natur-, Umwelt-, Landschaftsschutzes in der Stadt Falkensee und dem Umland“. Das Umweltbundesamt hat festgestellt, dass die Bürgerinitiative Schönes Falkensee e.V. die Voraussetzungen des § 3 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1-5 UmwRG erfüllt, indem sie als gemeinnütziger Verein vorwiegend die Ziele des Umweltschutzes fördert, indem sie sich insbesondere in die behördlichen Planungsverfahren zu Verkehrsprojekten mit ihrem Fachwissen einbringt und die Öffentlichkeit über mögliche Umweltauswirkungen dieser Projekte informiert.

Ihre satzungsgemäßen Aufgaben erfüllt die Bürgerinitiative Schönes Falkensee e.V., indem sie in dieser Stellungnahme umfassend zu den Planungen im Bereich um Falkensee, den Belangen des Natur-, Umwelt-, Landschaftsschutzes und denen ihnen entgegenstehenden Interessen am Bau der Nordumfahrung Falkensee (und anderer Projekte) auseinandersetzt. Die Auseinandersetzung mit den Belangen des Umweltschutzes und Naturschutzes setzt zugleich notwendiger Weise voraus, dass die Bürgerinitiative sich mit den für ein Vorhaben streitenden Aspekten intensiv beschäftigen muss. Denn bei der vom Planungsträger beabsichtigten Entscheidung, dem Landesstraßenbedarfsplan, handelt es sich um eine umfassenden Abwägungsentscheidung, bei der alle nach den einschlägigen Grundlagen relevanten Aspekte, die für und gegen die einzelnen Projekte des Bedarfsplans streiten, zu ermitteln, zu bewerten und unter- und gegeneinander abzuwägen sind. Eine Auseinandersetzung mit den Aspekten des Umwelt- und Naturschutzes kann daher nicht isoliert, sondern lediglich in Abwägung mit den entgegenstehenden Belangen erfolgen. In diesem Sinne nimmt die Bürgerinitiative Schönes Falkensee e.V. mit dieser Stellungnahme umfassend zu dem Planentwurf Stellung und erfüllt damit ihre satzungsgemäßen Aufgaben, die ihr auch zur Anerkennung nach § 3 des UmwRG verholten haben.

2.

Das Verfahren zur Überprüfung, ob und ggfs. wie der Bedarfsplan anzupassen ist, führt der Landesbetrieb Straßenwesen durch. Er ist Auftraggeber bzw. Verfasser der einschlägigen Unterlagen.

Der Landesbetrieb Straßenwesen ist als Vorhabenträger der Landesstraßen ungeeignet, eine glaubwürdige unabhängige und neutrale Überprüfung des Landesstraßenbedarfsplans vorzunehmen. Er ist dafür auch nicht zuständig.

Nach § 4 LStrBPIG prüft nach Ablauf von jeweils fünf Jahren das für den Straßenbau zuständige Mitglied der Landesregierung, ob und gegebenenfalls wie der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Dem Verkehrsausschuss des Landtages ist das Ergebnis zu berichten.

Die Prüfung hat hier aber tatsächlich nicht das Ministerium durchgeführt. Dieses fungiert lediglich als „Herausgeber“ einiger Unterlagen. Die gesetzlich vorgegebene Prüfung des Bedarfsplans selbst hat aber der Landesbetrieb Straßenwesen vorgenommen.

Damit wird im sprichwörtlichen Sinne „der Bock zum Gärtner gemacht“: Der Landesbetrieb Straßenwesen tritt bei allen Neu- und Ausbauten von Landesstraßen (aber auch von Bundesstraßen) als Vorhabenträger auf. Er hat also die einzelnen Vorhaben so zu rechtfertigen, dass sie zugelassen werden. Würde er im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans Vorhaben in Frage stellen, für die er selbst bereits mit der Planung begonnen hat, würde er seine eigene Planung in Frage stellen. Als Vorhabenträger hat der Landesbetrieb nicht die für eine ernst zu nehmende Prüfung erforderliche Distanz, Neutralität und Unvoreingenommenheit.

Die für die Prüfung zuständige Behörde ist nach § 4 Abs.1 LStrBPIG das für den Straßenbau zuständige Mitglied der Landesregierung. Es ist auch in der Systematik des brandenburgischen Straßenplanungs- und -baurechts allein konsequent, dass die Prüfung durch das Ministerium vorzunehmen ist. Das Ministerium hat in diesem Sachbereich auch i.ü. vielfach prüfende und kontrollierende Funktionen. Es stellt das Straßenausbauprogramm auf, führt bautechnische Regeln, ist oberste Straßenbaubehörde und fungiert als Planfeststellungsbehörde für planfeststellungspflichtige Straßenbauvorhaben, § 39 Abs.11 BbgStrG. Es war daher gesetzessystematisch konsequent, das zuständige Mitglied der Landesregierung auch als für die Prüfung des Bedarfsplans zuständige Stelle zu bestimmen.

Es wird beantragt,

die Überprüfung des Bedarfsplans durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung durchführen zu lassen und erneut öffentlich auszulegen.

3.

Die Stellung nehmenden Verbände wenden sich gegen die Einordnung der Ortsumfahrung Falkensee als „indisponibles Vorhaben“ und damit ihrem pauschalen Ausschluss aus der Überprüfung des Landesstraßenbedarfsplans.

Zur Einordnung des Vorhabens als „indisponibel“ im Entwurf des neuen Landesstraßenbedarfsplans ist Folgendes einzuwenden:

Im Einleitungstext des Landesbetriebs Straßenwesen zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung des Landesstraßenbedarfsplans heißt es u.a.:

Der Entwurf des LStrBPI 2010 setzt sich aus indisponiblen und neuen Maßnahmen zusammen. Gegenstand der öffentlichen Auslegung im Rahmen des Beteiligungsverfahrens sind nur die neuen Maßnahmen.

Während die Linienführungen der indisponiblen Maßnahmen wegen des fortgeschrittenen Planungsstandes einen relativ großen Verbindlichkeitsgrad besitzen, basiert die Linienführung der 14 neuen Maßnahmen bislang auf einer verkehrlichen Voruntersuchung unter Berücksichtigung städtebaulicher und umweltrelevanter Gegebenheiten.

- www.ls.brandenburg.de/sixcms/detail.php/bb1.c.166002.de -

Die Durchsicht des Entwurfs des Berichts zum Landesstraßenbedarfsplan 2010 des Landes Brandenburg

vgl. www.ls.brandenburg.de/sixcms/media.php/4055/Bericht_LStrBPI2010_Entwurf.pdf -

bestätigt den durch die zitierten Formulierungen entstandenen Eindruck, dass die sogen. „indisponiblen“ Maßnahmen nicht im Hinblick auf ihre Übereinstimmung mit den Zielen des Landesstraßenbedarfsplans und des Landesstraßenbedarfsplangesetzes geprüft wurden.

Das widerspricht dem Prüfauftrag in § 4 des Landesstraßenbedarfsplangesetzes. Danach prüft das für den Straßenbau zuständige Mitglied der Landesregierung nach Ablauf von jeweils fünf Jahren, ob und gegebenenfalls wie der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Dem Verkehrsausschuss des Landtages ist das Ergebnis zu berichten. Bei der Prüfung sind die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere der Wirtschaft, des Naturschutzes, des Umweltschutzes, des Städtebaus sowie der Verkehrssicherheit, zu berücksichtigen. Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind zu beachten.

Die danach gebotene ernsthafte Prüfung der gesamten Bedarfsplanung ist Grundlage für die Neu- und Ausbauplanung der Landesstraßen des Landes Brandenburg, § 43 BbgStrG. Auch diese ihr durch das Brandenburgische Straßengesetz zugeschriebene Funktion gebietet eine umfassende und ernsthafte Überprüfung des Bedarfsplans insgesamt.

Eine solche Prüfung und ein entsprechender Bericht an den Verkehrsausschuss des Landtags hat vorliegend für die sogen. „indisponiblen“ Straßenbauvorhaben – darunter die Ortsumfahrung Falkensee – nicht stattgefunden.

Das verdeutlicht bereits die oben zitierte Formulierung, die zur Begründung der nicht erfolgenden Überprüfung im Rahmen der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans auf „wegen des fortgeschrittenen Planungsstandes einen relativ großen Verbindlichkeitsgrad“ verweist. Ein solcher ist jedoch kein in § 4 LStrBPIG aufgeführter Prüfungsgesichtspunkt. Nach § 4 LStrBPIG sind vielmehr die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere der Wirtschaft, des Naturschutzes, des Umweltschutzes, des Städtebaus sowie der Verkehrssicherheit, zu berücksichtigen sowie die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten. Ein fortgeschrittener Planungsstand ist kein sachlicher Aspekt in diesem Sinne, sondern allenfalls eine Wertung eines Verfahrensaspekts. Er rechtfertigt kein Absehen von der sachlichen Prüfung nach den gesetzlich in § 4 LStrBPIG vorgegebenen Gesichtspunkten.

Dafür, dass eine Sachprüfung nicht stattgefunden hat, spricht auch der bereits in dem Einwendungsschreiben vom 13.10.08 erwähnte Aspekt, dass das zuständige Ministerium aus Anlass einer dazu beantragten Akteneinsicht nicht in der Lage war, Grundlagen und Berechnungen für die Bewertungsziffern im Landesstraßenbedarfsplan-Entwurf 2002 vorzulegen. Eine Prüfung unter den gesetzlich vorgegebenen Gesichtspunkten wie auch eine Kosten-Nutzen-Berechnung hat nachvollziehbar im zuständigen Ministerium nicht stattgefunden.

Die Tatsache, dass die Ortsumfahrung Falkensee weiterhin im Landesstraßenbedarfsplan aufgeführt ist, beruht demnach nicht auf sachlichen Erwägungen, sondern auf einer politischen Maßgabe. Eine solche ist vom LStrBPIG aber nicht gedeckt.

Vor diesem Hintergrund kann der Landesstraßenbedarfsplan erst recht bei einer hier beabsichtigten Verweigerung der Überprüfung des Projekts Ortsumfahrung Falkensee nach den Maßstäben, die die Rechtsprechung zu der entsprechenden Bindungswirkung des Bedarfsplans zum Bundesfernstraßenausbaugesetz entwickelt hat, nicht die ihm gesetzlich zugedachte Bindungswirkung entfalten.

Danach reicht die Bindungswirkung nur soweit, wie der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung für das jeweilige Vorhaben die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens nicht überschritten hat. Von einer Überschreitung der Grenzen des gesetzgeberischen Ermessens ist auszugehen, wenn die Feststellung des Bedarfs evident unsachlich ist, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf eine bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raumes an einer Notwendigkeit fehlte.

- BVerwG, Urteil vom 08.06.1995 – 4 C 4/94 -; Bundesverfassungsgericht, Beschluss vom 08.06.1998 – 1 BVR 650/97 u.a. –

Ein verkehrlicher Bedarf für die Ortsumfahrung kann bei einem Anteil des Durchgangsverkehrs von deutlich unter 10 % und bei einer mit einer Ortsumfahrung lediglich zu erreichenden geringen Entlastung weniger innerstädtischer Straßen offenkundig nicht festgestellt werden. Der Gesetzgeber hat sein Ermessen bereits bei erstmaligem Einstellen der Ortsumfahrung Falkensee in den Landesstraßenbedarfsplan überschritten.

Im vorliegenden Falle ist davon auszugehen, dass der Gesetzgeber sein Ermessen beim Beschluss über die Aufnahme der Ortsumfahrung Falkensee überschritten hat. Es war daher zu erwarten, dass der Gesetzgeber diese Entscheidung bei der nächsten Überprüfung des Landesstraßenbedarfsplans korrigieren würde.

Nun versucht ausgerechnet diejenige Behörde, die als Vorhabenträger des Vorhabens Ortsumfahrung Falkensee im Planfeststellungsverfahren auftritt, dem Parlament, das über eine Anpassung des Landesstraßenbedarfsplans (durch Gesetz) zu entscheiden hat, eine nachvollziehbare Entscheidung über das Einstellen dieses Projekts in den Landesstraßenbedarfsplan unmöglich zu machen, indem die Unterlagen das Vorhaben als „indisponibel“ und damit nicht mehr in Frage zu stellen, kennzeichnen.

Die Bewertung der im Bedarfsplan befindlichen Vorhaben als „indisponibel“ ist auch vor dem Hintergrund nicht mehr vertretbar, dass die Bedarfsermittlung für den Bedarfsplan 1995 erfolgte und sich die tatsächlichen wie auch die rechtlichen Verhältnisse seither grundlegend geändert haben. So ist die Ortsumfahrung Falkensee auf Grund einer Bedarfsermittlung für den Bedarfsplan 1995 in den Bedarfsplan aufgenommen worden. Die Bedarfsermittlung erfolgte nach dem Bewertungsverfahren des Bundesverkehrswegeplans 1992 als reine verkehrswirtschaftliche Bedarfsermittlung. Es spielten dabei Umweltbelange keine Rolle. Würde diese Bedarfsermittlung nun fortgelten, würde das heißen, dass die Bedarfsermittlung für die sog. „indisponiblen“ Vorhaben nie einem modernen Bewertungsverfahren unterworfen wurden, zu dem allgemein anerkanntermaßen spätestens seit dem Bundesverkehrswegeplan 2003 und dem diesem zu Grunde liegenden Bewertungsverfahren auch die Bewertung von Umweltbelange gehört.

Eine Bewertung nach dem Bewertungsverfahren des Bundesverkehrswegeplans 1992 für einen Bedarfsplan 1995 festzuhalten, hieße auch, die grundlegende Veränderung der tatsächlichen Verhältnisse zu ignorieren. So wurde damals beispielsweise von einer Belastung der Ortsdurchfahrt Falkensee mit 7.000 bis 10.000 Kfz pro Werktag ausgegangen und von einer prognostizierten Belastung im Jahre 2010 ohne Ortsumfahrung von 10.000 bis 15.000 Kfz, von denen mit Ortsumfahrung 5.000 bis 7.000 auf der Ortsdurchfahrt und 5.000 bis 7.000 auf der Ortsumfahrung prognostiziert wurden (wo die restlichen etwa 1.000 Fahrzeuge pro Tag

verbleiben, ist unbekannt). In den Planfeststellungsunterlagen für die Ortsumfahrung Falkensee wird von doppelt so hohen und höheren Verkehrsbelastungen ausgegangen. Inzwischen geht die Verkehrsbelastung seit Jahren wieder zurück. Alle anderen maßgeblichen Eingangsdaten für eine Bewertung haben sich ebenfalls drastisch verändert. Vorhaben, die in den Bedarfsplan 1995 auf Grund der damaligen Bewertung eingestellt wurden, dürfen daher heute einer erneuten Bewertung wegen der Änderung der tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse aber auch der damals nicht erfolgten Umweltbewertung nicht entzogen werden.

Eine aktualisierte Bewertung wurde auch zwischenzeitlich nicht nachgeholt. Das kann hier jedenfalls für die Ortsumfahrung Falkensee festgestellt werden und gilt entsprechend auch für die anderen sog. „indisponiblen“ Vorhaben. Die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg behauptet, mit einem aktualisierten methodischen Ansatz die Überprüfung der Vorhaben im Landesstraßenbedarfsplan im Jahr 2004 weitgehend abgeschlossen zu haben. Die hier vorliegende „verkehrswirtschaftliche Berechnung“, die aus der im Jahre 2004 angeblich weitgehend abgeschlossenen Prüfung stammen soll, ist allerdings entgegen den Behauptungen der Straßenbauverwaltung nicht ansatzweise vergleichbar mit der Methodik des Bundesverkehrswegeplans 2003. Es fehlt insbesondere jede Umweltrisikoeinschätzung. Die Umweltrisikoeinschätzung war für den Bundesverkehrswegeplan 2003 ein zentrales Wertungsinstrument, mit dem die Umweltbelange in die Prüfung eingebunden wurden. Eine solche Prüfung wurde in Brandenburg für die Vorhaben des Bedarfsplans offenbar nicht durchgeführt. Es hat keinerlei Wertung der negativen Umweltauswirkungen, wie hier der Zerschneidung, der Inanspruchnahme von Böden (auch besonders wertvolle und nicht wiederherstellbare Moorböden), der Zerstörung von Erholungsflächen, der zusätzlichen Verlärmung, der Zerstörung von Biotopen und Lebensräumen etc. stattgefunden.

Es ist damit festzustellen, dass für die als „indisponibel“ bezeichneten Vorhaben zu keinem Zeitpunkt eine Bewertung stattgefunden hat, die die Auswirkungen der Vorhaben auf die Umwelt mit einbezieht.

Auch im Übrigen ist die angeblich 2004 weitgehend abgeschlossene Bewertung nicht ansatzweise nachvollziehbar. So wird dort ausschließlich eine „Förderung raumordnerischer Ziele“ als positiv in die Bewertung eingestellt, während der Widerspruch zu dem raumordnerischen Ziel der Freiflächenfreihaltung in diesem Bereich und der Widerspruch zu den raumordnerischen Maßgaben in der landesplanerischen Beurteilung nicht in die Wertung eingeflossen ist.

Die gesamte Wertung wird schließlich zu etwa 90 % dominiert von den extrem hoch gewichteten Nutzenfaktoren „Transportkosten“ und „Verbesserung Erreichbarkeit“. Wenn Einzelfaktoren so stark ins Gewicht fallen, ist die gesamte Wertung nicht verwertbar.

Es wird beantragt,

die Überprüfung des Bedarfsplans auf die bisher als „indisponibel“ bezeichneten Vorhaben zu erstrecken und eine vollständige nachvollziehbare Überprüfung aller Vorhaben des Bedarfsplans öffentlich auszulegen.

4.

Nach § 4 Satz 4 LStrBPlG sind bei der Überprüfung des Bedarfsplans die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten. Bei der in Satz 3 geforderten Berücksichtigung der berührten Belange, insbesondere der Wirtschaft, des Naturschutzes, des Umweltschutzes, des Städtebaus sowie der Verkehrssicherheit, spielen auch die sonstigen Erfordernisse der Raumordnung eine zentrale Rolle. Auch diese sind also bei der Überprüfung zu berücksichtigen, wobei das „Berücksichtigen“ nicht wie das „Beachten“ eine strikte Pflicht begründet, den Erfordernissen der Raumordnung in vollem Umfang Rechnung zu tragen. Sie sind aber im Sinne einer umfassenden Abwägung mit dem ihnen zukommendem Gewicht in die Prüfung einzustellen.

Nach Ablösung u.a. des Landesentwicklungsplans engerer Verflechtungsraum (LEP eV) durch den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) in der ersten Jahreshälfte 2009 ist (wie auch bereits zuvor nach LEP eV) davon auszugehen, dass der Ortsumfahrung Falkensee nicht nur Erfordernisse der Raumordnung entgegenstehen, die eine angemessene Berücksichtigung erfordern, sondern der geplante Straßenbau sogar gegen Ziele der Raumordnung verstößt. Nach § 4 Satz 4 LStrBPlG darf daher nicht an der Ortsumfahrung Falkensee im Bedarfsplan festgehalten werden. Sie war im Rahmen der Überprüfung zur Streichung vorzuschlagen.

Im Einzelnen:

Der LEP B-B stellt Falkensee und Hennigsdorf als Mittelzentren dar. Die Straßenverbindung ist in der Darstellung „Funktionales Verkehrsnetz“ als „großräumige und überregionale Straßenverbindung“ dargestellt. Als raumordnerisches Ziel 6.2 enthält der LEP B-B zu diesen Straßenverbindungen die Zielsetzung, sie seien „vorrangig zu sichern und nachfragegerecht zu entwickeln“.

Maßnahmen nach dem Landesstraßenbedarfsplan sind nach der Begründung berücksichtigt worden, „soweit sie für die raumordnerische Verbindungsfunktion von Bedeutung sind“. Die Ortsumfahrung Falkensee wurde nicht berücksichtigt. Sie ist in der Festlegungskarte 1 nicht dargestellt.

Nach dem LEP B-B ist mithin davon auszugehen, dass das Vorhaben Ortsumfahrung Falkensee für die raumordnerische Verbindungsfunktion (der L 20 zwischen den Mittelzentren Falkensee und Hennigsdorf) nicht von Bedeutung ist.

Ausweislich der Begründung zu Ziel 6.2 des LEP B-B sollen Aussagen über die konkrete Ausgestaltung einzelner Maßnahmen in diesem Netz durch den LEP B-B nicht getroffen werden. Vielmehr wird dazu ausgeführt:

„Bei der Bestimmung des konkreten Trassenverlaufes sollte durch die Minimierung der Freiflächeninanspruchnahme sowie der Zerschneidung des Freiraumes durch geringe Neutrassierungen und weitergehende Trassenbündelung eine sparsame Nutzung der natürlichen Ressourcen angestrebt werden (vgl. Plansatz 6.8 (G)).“

Die zur Planfeststellung beantragte Trassenführung berücksichtigt weder die Vorgabe geringer Neutrassierung, noch die einer weitergehenden Trassenbündelung und wider-

spricht dem Erfordernis einer sparsamen Nutzung der natürlichen Ressourcen. Das Vorhaben widerspricht damit Erfordernissen der Raumordnung.

Die zur Minderung des damit aufgeworfenen Konflikts u.a. mit den Erfordernissen der Raumordnung in der landesplanerischen Beurteilung formulierten Maßgaben haben in der Planung keine Berücksichtigung gefunden.

Die Ortsumfahrung Falkensee ist daher mit den Erfordernissen der Raumordnung nicht zu vereinbaren.

Die Festlegungskarte 1 des LEP B-B weist den Bereich nordöstlich Falkensees, durch den die zur Planfeststellung beantragte Trasse geführt werden soll, als „Freiraumverbund“ aus. In der Legende wird dazu auf das raumordnerische Ziel 5.2 verwiesen.

Das raumordnerische Ziel 5.2 lautet – soweit hier relevant:

„Der in der Festlegungskarte 1 festgelegte Freiraumverbund ist zu sichern und in seiner Funktionsfähigkeit zu entwickeln. Raumbedeutsame Inanspruchnahmen und Neuzerschneidungen durch Infrastrukturtrassen, die die räumliche Entwicklung oder Funktion des Freiraumverbundes beeinträchtigen, sind im Freiraumverbund regelmäßig ausgeschlossen. In Ausnahmefällen kann der Freiraumverbund in Anspruch genommen werden, wenn

- ...

- ...

- *eine überregional bedeutsame linienhafte Infrastruktur nicht umgesetzt werden kann, ohne den Freiraumverbund in Anspruch zu nehmen. Dabei muss nachgewiesen werden, dass das Vorhaben ohne die Inanspruchnahme von Flächen des Verbundes nicht realisierbar wäre und dass die Inanspruchnahme minimiert wird.“*

Gegen dieses Ziel würde eine Zulassung der Ortsumfahrung Falkensee in mehrfacher Hinsicht verstoßen:

- Ein Bestandsschutz, wie er in der Begründung zu Z 5.2 u.a. für bereits zugelassene oder raumordnerisch positiv beurteilte Vorhaben erwähnt wird, kann für das Vorhaben nicht beansprucht werden. Die landesplanerische Beurteilung vom 10.10.2000 hat aufgrund wesentlicher Veränderungen der Beurteilungsgrundlagen (u.a. durch Inkrafttreten des LEP B-B) ihre Gültigkeit verloren, worauf die Gemeinsame Landesplanungsabteilung in ihrer Stellungnahme vom 13.10.2008 bereits zutreffend hingewiesen hat. Sie würde i.ü. für das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben keine Geltung beanspruchen können, da die Maßgaben der Landesplanerischen Beurteilung nicht erfüllt und dadurch die dort festgestellten Verstöße gegen Ziele der Raumordnung nicht ausgeräumt sind.
- Die Neuzerschneidung durch die Ortsumfahrung Falkensee ist raumbedeutsam und beeinträchtigt die räumliche Entwicklung oder Funktion des Freiraumverbundes. Sie ist daher grundsätzlich nach Ziel 5.2 unzulässig.

- Ziel 5.2 sieht einen spezifischen Ausnahmetatbestand für überregional bedeutsame linienhafte Infrastruktur vor. Da im Ausnahmetatbestand spezifische funktionsbezogene Anforderungen gestellt werden, ist davon auszugehen, dass für überregional bedeutsame linienhafte Infrastruktur ausschließlich dieser Ausnahmetatbestand – bei Nichtvorliegen dessen Voraussetzungen – nicht auch noch der erste allgemeine Ausnahmetatbestand nach Z 5.2 in Anspruch genommen werden kann. Die Ortsumfahrung Falkensee gehört nach Festlegungskarte 1 zur für überregional bedeutsamen linienhaften Infrastruktur. Zugleich ist aufgrund des eingangs zu diesem Abschnitt geschilderten Gesichtspunkts der fehlenden zeichnerischen Darstellung der Ortsumfahrung Falkensee in Festlegungskarte 1 aber ausgeschlossen, dass hier *„eine überregional bedeutsame linienhafte Infrastruktur nicht umgesetzt werden kann, ohne den Freiraumverbund in Anspruch zu nehmen“* im Sinne von Ziel 5.2. Denn die Festlegungskarte 1 definiert nach der Begründung zu Ziel 6.2 durch Darstellung von Projekten des Bedarfsplans in der Festlegungskarte, ob ein Projekt *„für die raumordnerische Verbindungsfunktion von Bedeutung“* ist, wie dort formuliert wird. Ist nun ein Projekt nach Ziel 6.2 und der Festlegungskarte 1 nicht für die raumordnerische Verbindungsfunktion von Bedeutung, dann ist den Festlegungen zugleich die Wertung zu entnehmen, dass die überregional bedeutsame linienhafte Infrastruktur – hier die Verbindung der Mittelzentren Falkensee und Hennigsdorf über die Landesstraße 20 – auch umgesetzt werden kann, ohne den Freiraumverbund in Anspruch zu nehmen. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Gemeinsame Landesplanungsabteilung in ihrer Stellungnahme vom 13.10.2008 den aufgezeigten Zusammenhang zwischen Ziel 6.2, den Darstellungen in Festlegungskarte 1 und Ziel 5.2 offenbar nicht erkannt hat, wenn sie davon ausgegangen ist, dass die Straßenbauverwaltung vom Ausnahmetatbestand des Zieles 5.2 des LEP B-B Gebrauch machen könne, wenn sie die entsprechenden Nachweise in das Planfeststellungsverfahren einführen würde. Der Nachweis ist der Straßenbauverwaltung wegen der hinreichend klaren Regelung in Ziel 6.2 i.V.m. der Festlegungskarte und in Ziel 5.2 verbaut. Allein ein Zielabweichungsverfahren kann hier eine Lösung sein.

Im Ergebnis verstößt das Vorhaben gegen Ziel 5.2 des LEP B-B. Von dem Ausnahmetatbestand für überregional bedeutsame Infrastruktur kann wegen fehlender Darstellung der Ortsumgehung Falkensee in Festlegungskarte 1 kein Gebrauch gemacht werden.

Es wird beantragt,

das Vorhaben Ortsumfahrung Falkensee wegen Verstoßes gegen Ziele und sonstige Erfordernisse der Raumordnung aus dem Bedarfsplan zu streichen.

5.

Die Ortsumfahrung Falkensee ist aus dem Bedarfsplan zu streichen. Sie widerspricht den von der Bedarfsplanung berührten Belangen, insbesondere der Wirtschaft, des Naturschutzes, des Umweltschutzes, des Städtebaus sowie der Verkehrssicherheit und den Zielen der Raumordnung, besonders dem Landesentwicklungsplan engerer Verflechtungsraum und dem Regionalplan. Sie schadet der örtlichen Wirtschaft, beeinträchtigt Naturschutzgebiete von europäischer Bedeutung, bedroht geschützte Arten, führt zu landesplanerisch unzulässiger Zersiedelung eines für das Kleinklima besonders bedeutsamen Freiraums und führt zu zusätzlichen

Verkehrsgefahren durch zusätzliche Fahrten und höhere Geschwindigkeit, ohne das Ortszentrum von Falkensee effektiv zu entlasten.

Die Naturschutzverbände und die Bürgerinitiative Schönes Falkensee e.V. haben dies umfassend in ihren Stellungnahmen im Planfeststellungsverfahren für die Ortsumfahrung Falkensee deutlich gemacht und detailliert belegt. Die als **Anlagenkonglomerat** (anonymisiert) hier beigefügten Stellungnahmen werden zum Gegenstand der Stellungnahme im Verfahren zur Überprüfung des Landesstraßenbedarfsplans gemacht.

Danach

- ist das planerische Konzept der Ortsumfahrung Falkensee nicht mehr in Übereinstimmung mit der Bauleitplanung der Gemeinde Falkensee zu bringen, die entlang der geplanten Trasse eine Reihe besonders schutzwürdige reine Wohngebiete ausgewiesen hat, in denen in den letzten Jahren sehr viel neu gebaut wurde und noch immer neu gebaut wird;
- sind die für die Bewertung von Kosten und Nutzen heran gezogenen Bewertungsziffern nicht nachvollziehbar, veraltet und falsch;
- leistet die Ortsumfahrung Falkensee keinen Beitrag zur Entlastung der höchst belasteten Straßen in diesem Raum, sondern führt ausgerechnet dort zu noch höheren Belastungen und damit in der Bilanz zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen und den damit einhergehenden negativen Folgen (Lärm, Schadstoffbelastungen etc.);
- führt die Ortsumfahrung in der Bilanz auch zu mehr Verkehrsunfällen und auf der Ortsumfahrung selbst zu schwereren Unfallfolgen (höhere Geschwindigkeit);
- ist die Ortsumfahrung Falkensee nach den eigenen Prognosen des Vorhabenträgers nicht geeignet, das Ziel einer stadtverträglichen Verkehrsbelastung in der Stadt Falkensee zu erreichen;
- widerspricht die Planung der Ortsumfahrung Falkensee den Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung, so der ersten Maßgabe einer Führung der Straße zwischen dem Berliner Außenring und der Spekteniederung ca. 1 m unter Geländeniveau mit Errichtung von Aufwallungen beidseitig, sodass Pkw nicht optisch wahrgenommen werden können, aber auch den Maßgaben Nr. 5 und Nr. 10;
- sind Alternativen zur Planung teilweise nicht, teilweise mit völlig veralteten Maßgaben, teilweise nicht ausreichend geprüft worden;
- sind die Lärmbelastungen für die betroffene Bevölkerung sowohl an der geplanten Ortsumfahrung wie auch in den Ortsdurchfahrten falsch ermittelt und bewertet worden;
- verstößt die Planung gegen die Ziele der Luftreinhalteplanung und die Luftschadstoffuntersuchungen sind mangelhaft;
- fehlen jegliche Untersuchungen von Belastungen während der Bauzeit, etwa von Erschütterungsbelastungen;



- fehlt eine Umweltverträglichkeitsprüfung, die die gesetzlichen Mindestanforderungen einhält;
- fehlt jede Aktualisierung der Planung nach Vorliegen der Gesamtverkehrsprognose Berlin-Brandenburg 2025;
- verdeutlicht folgende Tatsache beispielhaft, dass die Ziele der Planung anders mit sehr viel geringerem Aufwand und sehr viel geringeren Schäden erreicht werden können: Mit dem Einbau einer sogenannten lärmoptimierten Asphaltdeckschicht auf den Ortsdurchfahrten der Landesstraßen im Bereich Falkensee kann eine Lärmmin-derung von etwa 4-5 dB(A) erreicht werden, wobei die Mehrkosten gegenüber her-kömmlichem Asphalt derzeit bei etwa 1 € pro Quadratmeter liegen, während durch den Bau der Ortsumfahrung Falkensee mit einem Anfang 2007 auf etwa 18 Millio-nen Euro geschätzten Investitionsvolumen in der Bilanz bei der Betrachtung aller Ortsdurchfahrten keine Entlastung, punktuell eine deutlich geringere Lärmentlastung erreicht wird.

Die Ortsumfahrung Falkensee ist naturschutzrechtlich offenkundig unzulässig. Sie durch-schneidet europäische Schutzgebiete mit dem Status von FFH-Gebieten und Vogelschutzge-bieten (SPA-Gebiet) die offenkundig rechtswidrig im Hinblick auf die Planung der Ortsum-fahrung ausgerechnet im Trassenbereich nicht ausgewiesen werden sollten. Mit Hilfe von Fachgutachtern konnte im Planfeststellungsverfahren nachgewiesen werden, dass die Nicht-ausweisung der Flächen der geplanten Ortsumfahrung Falkensee naturschutzfachlich nicht haltbar ist. Eine Vielzahl von Fehlern in der Bestandsaufnahme und naturschutzfachlichen Wertung konnte nachgewiesen werden. Jedenfalls die Beeinträchtigung des FFH- und Vogel-schutzgebiets „Spandauer Forst“ ist durch die geringen verkehrlichen Effekte, die die Ortsum-fahrung Falkensee hat und in Anbetracht der fehlenden nachweisbaren Entlastungen von Lärm, Schadstoffen und Verkehrsunfällen nicht zu rechtfertigen. Gleiches gilt auch für die Beeinträchtigung zahlreicher streng geschützter Tier- und Pflanzenarten sowie geschützter Biotope.

Vor dem Hintergrund der geringen positiven Effekte und der massiven Zerstörungen, die die Ortsumfahrung Falkensee in der geplanten Form mit sich bringt, der völligen Ignoranz gege-nüber den entscheidenden Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung und gegenüber der tatsächlichen Siedlungsentwicklung in den bauleitplanerisch ausgewiesenen reinen Wohnge-bieten am Rande von Falkensee und Schönwalde-Siedlung, die durch eine neue Ortsumfah-rung von ihrer Umgebung abgeschnitten und durch Lärm und Schadstoffe belastet werden, wird die einhellig von über 6.000 Einwenderinnen und Einwendern, den anerkannten Natur-schutzverbänden und vielen Trägern öffentlicher Belange abgelehnte Ortsumfahrung Falken-see auch nicht durchsetzbar sein.

Es wird beantragt,

das Vorhaben Ortsumfahrung Falkensee aus dem Bedarfsplan zu streichen, da sie mit den Kriterien des § 4 LStrBPIG nicht in Übereinstimmung zu bringen ist.

6.

Im Entwurf des Landesstraßenbedarfsplans fehlt die Prüfung der Verlängerung des in Berlin bis zur Landesgrenze ausgebauten Brunsbütteler Damms nach Brandenburg (bis zur L 20).

Es muss im Zusammenhang mit der Überarbeitung des Landesstraßenbedarfsplans geprüft werden, in welchem Maße die Verkehrsprobleme insbesondere auf den Landesstraßen im Bereich Falkensee mit Hilfe einer Verlängerung des in Berlin bereits bis zur Landesgrenze vierspurig ausgebauten Brunsbütteler Damms gemindert werden können. Der Weiterbau des Brunsbütteler Damms auf Brandenburger Gebiet trägt nach den vorliegenden Untersuchungen offenbar in einem ganz erheblichen Ausmaß zur Entlastung der L 201 bei.

Der Landkreis Havelland hat bereits Untersuchungen zu diesem Straßenanschluss mit positivem Ergebnis durchgeführt. In einem Schreiben aus dem Juli 2008 an den ADAC heißt es: "Eine Verlängerung des von Berlin in den letzten Jahren ausgebauten Brunsbütteler Damms bis zur L 20 würde nach bisherigen Untersuchungen eine Entlastung der L 201 um ca. 6.000 Fahrzeuge bringen und wäre somit grundsätzlich positiv zu bewerten. Durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg wurde deshalb festgelegt, diese Netzergänzung ... einer detaillierten Bewertung unterziehen." Der Landkreis Havelland sieht demnach nach ersten Untersuchungen einen ganz bedeutenden verkehrlichen Nutzen durch Entlastung anderer Straßen. Berlin hat sein vehementes Interesse an einer Verlängerung des bereits ausgebauten Brunsbütteler Damms bereits mehrfach schriftlich bekundet. Auch im brandenburgischen Verkehrsministerium ist das bekannt. Es ist daher durchaus mit einer Realisierung einer etwa 700 m langen Verlängerung des Brunsbütteler Damms und damit einer attraktiven zusätzlichen Verbindung zwischen L 20 und L 201 zu rechnen.

Nach der so beschriebenen verkehrlichen Funktion ist eine Verlängerung des Brunsbütteler Damms auch als Landesstraße einzuordnen. Nach § 3 Abs.2 des Brandenburgischen Straßengesetzes (BbgStrG) sind Landesstraßen Straßen mit mindestens regionaler Verkehrsbedeutung, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und überwiegend dem über das Gebiet benachbarter Landkreise und kreisfreier Städte hinausgehenden Verkehr, insbesondere den durchgehenden Verkehrsbeziehungen dienen oder zu dienen bestimmt sind. Eine Verlängerung des Brunsbütteler Damms würde eine länderübergreifende Verkehrsfunktion erfüllen und eine wichtige Funktion im Netz der Landesstraßen, wie bereits die hohe Entlastungsfunktion für die L 201 zeigt. Sie wäre daher nach der gesetzlichen Definition als Landesstraße einzuordnen und demnach auch im Zuge der Überprüfung des Landesstraßenbedarfsplans mit zu prüfen.

Kommunale Erschließungsfunktionen hat die Straße demgegenüber nicht. Für den innergemeindlichen Verkehr ist sie weitgehend ohne Bedeutung. Ihre Bedeutung erlangt sie ausschließlich als Verbindungsstraße zwischen Bundes- und Landesstraßen – und damit als Netzergänzung zu den bestehenden Landesstraßen.

Der Brunsbütteler Damm ist auch eine mögliche Alternative zur Ortsumfahrung Falkensee. Bei der beschriebenen zu erwartenden Entlastung durch eine Verlängerung des Brunsbütteler Damms wird der Neubau einer Ortsumfahrung Falkensee entbehrlich. Gemeinsam mit begleitenden Maßnahmen zur Verbesserung der Bahnanbindung und zur Verbesserung der Belastungssituation der Ortsdurchfahrten der Landesstraßen in Falkensee (Auftrag des sogen. lärm-

optimierten Asphalts mit einer Lärminderungswirkung von rund 4 dB, je nach örtlicher Situation Geschwindigkeitsbeschränkung und Lkw-Durchfahrtbeschränkungen mit erheblichen zusätzlichen Minderungspotentialen bei Lärm- und Luftschadstoffbelastung) wird in Falkensee eine ortsverträgliche Situation geschaffen. Zugleich wird die geplante Zerschneidung des nach den zutreffenden raumordnerischen Vorgaben freizuhaltenden Bereichs zwischen Falkensee/Falkenhagener See, Berlin und Schönwalde vermieden, Natur und Landschaft geschont, Bodenversiegelung in erheblichem Umfang vermieden, das Kleinklima bewahrt und ein Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele geleistet.

Es wird beantragt,

eine umfassende Prüfung der verkehrlichen Wirkungen des Weiterbaus des Brunsbütteler Damms auf Brandenburger Gebiet vorzunehmen und diesen Straßenneubau in den Bedarfsplan aufzunehmen.

7.

Die weiträumige Ortsumfahrung Hennigsdorf/Nieder Neuendorf ist nicht in den Bedarfsplan aufzunehmen. Sie widerspricht den von der Bedarfsplanung berührten Belangen, insbesondere der Wirtschaft, des Naturschutzes, des Umweltschutzes, des Städtebaus sowie der Verkehrssicherheit und den Zielen der Raumordnung, besonders dem Landesentwicklungsplan engerer Verflechtungsraum und dem Regionalplan. Sie belastet Wohngebiete in Schönwalde-Siedlung und Schönwalde Dorf mit Lärm und Abgasen, schadet der örtlichen Wirtschaft, beeinträchtigt wichtige Schutzgebiete, bedroht geschützte Arten, führt zu landesplanerisch unzulässiger Zersiedelung eines für das Kleinklima besonders bedeutsamen Freiraums und zu zusätzlichen Verkehrsgefahren durch zusätzliche Fahrten und höhere Geschwindigkeiten, ohne das Ortszentrum von Hennigsdorf und Nieder Neuendorf effektiv zu entlasten, da der Durchgangsverkehr zwischen Hennigsdorf (und weiter nördlich und östlich) und Berlin eine ortsferne Umfahrung nicht nutzen würde.

Danach

- ist das planerische Konzept der Ortsumfahrung Hennigsdorf/ortsferne Variante nicht mehr in Übereinstimmung mit der Bauleitplanung der Gemeinde Schönwalde-Glien/OT Siedlung und OT Dorf zu bringen, die entlang der geplanten Trasse eine Reihe besonders schutzwürdiger reiner bzw. allgemeine Wohngebiete ausgewiesen hat, in denen in den letzten Jahren sehr viel neu gebaut wurde und noch immer neu gebaut wird;
- wird die ortsferne Variante mit seinem PKW- und LKW-Verkehr bisher ruhige Wohngebiete neu verlärmern und bisher unbelastete Räume der Erholungsnutzung weitgehend entziehen, sowie an bereits hoch belasteten Straßen zu einer zusätzlichen Belastung führen, die durch die Entlastung an anderer Stelle nicht zu rechtfertigen ist.
- würde die ortsferne Variante die Siedlung Schönwalde, wie auch das Dorf Schönwalde mit dem Wohngebiet Ackerstraße massiv mit Lärm und Abgasen belasten. Laut Anlage Nr.30 verläuft die ortsferne Variante im Abstand von 50m von einem geplanten und rund 100m von einem bestehendem reinen Wohngebiet (WR),

- sind gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm und Abgase zu erwarten und verstößt die Planung gegen die Ziele der Luftreinhalteplanung. Die Luftschadstoffuntersuchungen sind mangelhaft,
- wird in der Umweltschutz-Prüfliste völlig falsch behauptet, dass das vermerkte Vermeiden von bodennahen Emissionen im Henningsdorf zugeschriebenen Kaltluftstaubereich im vorliegenden Fall ohne Siedlungsrelevanz sei. Für das Kaltluftgebiet zwischen Schönwalde und dem Kanal gilt diese Aussage ohne Abstriche, und es handelt sich dabei um ein siedlungsrelevantes Problem großer Tragweite für Schönwalde-Siedlung und Schönwalde-Dorf.
- wird durch die nicht unerheblichen Immissionen der Wert der Grundstücke im Einflussbereich der ortsfernen Variante sinken,
- wird die landschaftlich reizvoll und ruhig gelegene Schönwalde-Siedlung erheblich an Attraktivität einbüßen und somit nachhaltig entwertet und zerstört.
- fehlen jegliche Aussagen zu Erschütterungsbelastungen während der Bauzeit und durch die spätere Nutzung von Schwerlastfahrzeugen, die bis weit in das Wohngebiet Vogelsiedlung und Ackerstraße hinein zu spüren wären. Diese Erschütterungen könnten sich negativ auf die Gebäudesubstanz in den „Vogelsteigen“ auswirken bzw. schädigen. Der Boden der angrenzenden Teufelsbruchwiese südlich vom Havelkanal ist sehr moorastig und somit stark schwingend,
- ist zu befürchten, dass durch den Bau der ortsfernen Variante der Grundwasserabfluss behindert wird und die niedriger liegende Wohnsiedlung „Vogelsteige“ überflutet wird. Werden die Entwässerungsgräben in ihrer Funktion beeinträchtigt, kann das Oberflächenwasser nicht schnell genug abfließen und würde somit zu hohen Wasserständen in der Vogelsteige führen. Langfristige Schäden an der Gebäudesubstanz und den Straßen der „Vogelsteige“ sind durch das aggressive saure Wasser zu erwarten. Die Vielzahl an vorhandenen Gräben und Kanälen in den Vogelsteigen und auf der Teufelsbruchwiese sind aufgrund dieser hohen Grundwasserstände dringend erforderlich. Das Gebiet wäre ohne funktionsfähige Gräben ein unzugängliches und landwirtschaftlich nicht zu nutzendes Sumpf- und Luchgebiet.
- würde aufgrund der geologischen Besonderheit auch mit erheblichen Mehrkosten für den Straßenbau der ortsfernen Variante zu rechnen sein,
- wird der Erholungsraum am Havelkanal und im nördlichen Spandauer Forst durch Lärm und Abgase zerstört. In der Strategischen Umweltprüfung (SUP) Seite 46 wird darauf hingewiesen, dass der betroffene Bereich wertvoll für die Naherholung ist, Die angrenzende Teufelsbruchwiese nördlich der Siedlung-Schönwalde wird zum Spaziergang mit und ohne Hund, zum Joggen oder Walken genutzt. Kinder nutzen ausgiebig die Wiesen zum Spielen und wären durch Lärm und Abgase belastet. Das Vorhaben wäre eine Gefährdung für die Kinder,
- Laut Landesentwicklungsplan LEP B-B vom 15.05.09 befindet sich die Gemeinde Schönwalde- Glien im Freiraumverbund (5.2 Z). Dieser Freiraumverbund ist festgelegt zum Schutz und zur Entwicklung besonders hochwertiger Freiraumfunktionen. Die Inanspruchnahme und Zerschneidung durch die L172n OU Hennigsdorf/ortsferne Variante würde diese raumordnerischen Festlegungen zum Schutz der Freiraumfunk-

tionen entgegenstehen. Diese raumordnerische Zielstellung kann im späteren Raumordnungsverfahren nicht überwunden werden.

Die FFH-Gebiete Spandauer Forst und Muhrgraben mit Teufelsbruchwiese würde nachhaltig geschädigt werden. Das FFH-Gebiete Spandauer Forst wurde in der SUP nicht beachtet. Das LSG Nauen-Brieselang würde geschädigt und zerschnitten werden. Das Feuchtgebiet Teufelsbruchwiese würde als wertvolles Biotopverbundsystem gestört werden.

Es

- werden zahlreiche europäisch geschützte Arten (Anhang-II und Anhang-IV Arten) und nationale Arten erheblich beeinträchtigt, zu nennen sind: mehrere Fledermausarten, Zauneidechse, Kreuzotter, zahlreiche Vogelarten (darunter Fledermaus, Nachtigall, Rotkehlchen, Fasan, Kuckuck, Grünspecht, Eisvogel, Zaunkönig, Schwarz- und Rotmilan), diverse Amphibien sowie der Biber,
- wurde in den Unterlagen nicht die 380-KV-Leitung berücksichtigt, welche sich im unmittelbaren Trassenverlauf der ortsfernen Variante L172n OU Hennigsdorf befinden würde.
- leistet die Ortsumfahrung Hennigsdorf/ortsferne Variante keinen Beitrag zur Entlastung der höchst belasteten Straßen in diesem Raum, sondern führt ausgerechnet dort zu noch höheren Belastungen und damit in der Bilanz zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen und den damit einhergehenden negativen Folgen (Lärm, Schadstoffbelastungen etc.),
- führt die Ortsumfahrung in der Bilanz auch zu mehr Verkehrsunfällen und auf der Ortsumfahrung selbst zu schwereren Unfallfolgen (höhere Geschwindigkeit),
- ist die ortsferne Variante nach den eigenen Prognosen des Vorhabenträgers nicht geeignet, das Ziel einer stadtverträglichen Verkehrsbelastung in der Stadt Hennigsdorf zu erreichen,
- fehlt eine Umweltverträglichkeitsprüfung, die die gesetzlichen Mindestanforderungen einhält,
- fehlt jede Aktualisierung der Planung nach Vorliegen der Gesamtverkehrsprognose Berlin-Brandenburg 2025,

Es wird beantragt,

die Variante Ortsumfahrung Hennigsdorf/ortsfern aus dem Bedarfsplan zu streichen, da die ortsferne Variante nach der umweltfachlichen Beurteilung als „bedingt günstiger als die ortsnahе OU Hennigsdorf und erheblich problematischer als die OD Verlagerung Hennigsdorf“ bewertet wurde und die ortsnahе Variante zur OU Hennigsdorf laut dem Ergebnisbericht eine höhere Entlastungswirkung auf alle Ortsdurchfahrten in Hennigsdorf und den höheren NKV als wie die ortsferne Variante hat.

8.

Die Unterlagen zur Überprüfung des Landesstraßenbedarfsplans genügen nicht den Vorgaben des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

Nach § 4 des Brandenburgischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (BbgUVPG) ist für Pläne und Programme der Anlage 2 eine strategische Umweltprüfung durchzuführen, wenn sie in Anlage 2 Nr. 1 genannt sind. In Anlage 2 Nr. 1.1 zum BbgUVPG ist die „Verkehrswegeplanung auf Landesebene einschließlich Bedarfspläne“ angeführt. Hieraus ergibt sich ohne Weiteres die Pflicht zur Durchführung einer strategischen Umweltprüfung.

Nach § 4 Abs. 2 BbgUVPG sind auf die strategische Umweltprüfung, ihre Voraussetzungen, Durchführung und die Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen die Vorschriften des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (des Bundes) entsprechend anzuwenden. Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung des Bundes (UVPG) enthält vor allem in § 14 g Vorgaben für den Inhalt der Unterlagen, insbesondere des Umweltberichts, sowie in § 19 b spezielle Vorgaben über die strategische Umweltprüfung bei Verkehrswegeplanungen.

Nach § 14 g UVPG sind im Umweltbericht u. a. die für die Planung und das Programm geltenden Ziele des Umweltschutzes sowie die Art, wie diese Ziele und sonstige Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung des Plans oder des Programms berücksichtigt werden, sowie die Darstellung der Merkmale der Umwelt, des derzeitigen Umweltzustands sowie dessen voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung des Plans oder Programms und Angaben über die derzeitigen für den Plan oder das Programm bedeutsamen Umweltprobleme, insbesondere Probleme, die sich auf ökologisch empfindliche Gebiete beziehen, darzustellen.

Nach § 19 b Abs. 2 UVPG werden bei der Erstellung des Umweltberichts im Rahmen der Verkehrswegeplanung *„in Betracht kommende vernünftige Alternativen, die die Ziele und den geografischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen, insbesondere alternative Verkehrsnetze und alternative Verkehrsträger ermittelt, beschrieben und bewertet“*. Wie bereits erwähnt, verweist § 4 BbgUVPG für die Voraussetzungen und die Durchführung der strategischen Umweltprüfung allgemein auf das UVPG, bezieht mithin auch die bereichsspezifischen Vorgaben des § 19 b Abs. 2 UVPG für die Verkehrswegeplanung mit ein.

Diesen Anforderungen genügen die Unterlagen in mehrfacher Hinsicht nicht:

- Der Umweltbericht (Entwurf 06/2009) verkennt bereits, dass § 19 b UVPG Anforderungen an die Durchführung der strategischen Umweltprüfung formuliert, die aufgrund des pauschalen Verweises im BbgUVPG auch bei der Bedarfsplanung des Landes anzuwenden sind. Das wird auf Seite 6 in den Ausführungen zu den rechtlichen Grundlagen (Nr. 1.4.1) deutlich. Dort werden als rechtliche Grundlagen ausschließlich die §§ 11 a ff. des UVPG angeführt.
- Dementsprechend enthält der gesamte Umweltbericht auch keinerlei Ausführungen, die den gesetzlichen Anforderungen nach §§ 4 Abs. 2 BbgUVPG, 19 b Abs. 2 UVPG entsprechen. In Betracht kommende vernünftige Alternativen, die die Ziele

und den geografischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen, insbesondere alternative Verkehrsnetze und alternative Verkehrsträger, werden entgegen der gesetzlichen Vorgabe im Umweltbericht weder ermittelt, noch beschrieben und bewertet. Damit leidet der Umweltbericht unter einem grundlegenden Fehler, der die vorgesehene Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen unvollständig und den gesamten Umweltbericht in dieser Form nicht verwertbar erscheinen lässt.

- Der grundlegende Fehler der fehlenden Ermittlung, Beschreibung und Bewertung „vernünftiger Alternativen, die die Ziele und den geografischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen, insbesondere alternativer Verkehrsnetze und alternativer Verkehrsträger“, wird deutlich in den Ausführungen zu 4.2 des Umweltberichts. Dort finden sich zu den Einzelvorhaben (hier wiederum der grundlegende Mangel der fehlenden Darstellung der sogenannten „indisponiblen“ Maßnahmen) jeweils unter „Anmerkungen und Hinweise“ kurze Anmerkungen zu Alternativen, die deutlich werden lassen, dass bei keinem einzigen Vorhaben alternative Verkehrsnetze und alternative Verkehrsträger berücksichtigt wurden. Bei einer ganzen Reihe von Vorhaben wird sogar die Prüfung von Alternativen für „nicht erforderlich“ gehalten oder ausdrücklich keine vorgenommen. In den gesamten Textausführungen finden sich keine Hinweise auf irgendeine ernstzunehmende Alternativenprüfung, die den Anforderungen von § 19 b Abs. 2 UVPG auch nur ansatzweise genügen würde.
- Damit erfüllt der Umweltbericht zugleich nicht die Mindestvoraussetzungen von § 14 g Abs. 2 Nr. 8 UVPG, wonach der Mindestinhalt des Umweltberichts auch eine Kurzdarstellung der Gründe für die Wahl der geprüften Alternativen sowie eine Beschreibung, wie diese Prüfung durchgeführt wurde, enthält. Diese Inhalte sind dem Umweltbericht jedenfalls nicht zu entnehmen.
- Die fehlende Prüfung der gesetzlich vorgegebenen Alternativen wirkt sich auch auf das Ergebnis aus: Die große Mehrzahl der Maßnahmen sind Berlin nah in Gebieten vorgesehen, die sehr gut auch an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen sind. Es ist offenkundig und bedarf keiner näheren Erläuterung, dass die Alternativen verbesserter Schienenanbindung zu prüfen waren. Hier bestehen im Bereich vieler Projekte seit langen Jahren erhebliche Defizite, deren Behebung auch langjährig diskutiert ist und die als Alternativen offenkundig hätten berücksichtigt werden müssen.

Es wird daher beantragt,

eine Ermittlung, Beschreibung und Bewertung „vernünftiger Alternativen, die die Ziele und den geografischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen, insbesondere alternativer Verkehrsnetze und alternativer Verkehrsträger“ für alle Projekte des Bedarfsplans und den Plan insgesamt vorzunehmen und die Unterlagen, insbesondere den so vervollständigten Umweltbericht, erneut öffentlich auszulegen.

Nach § 14 g Abs. 2 Nr. 2 UVPG gehört zum Mindestinhalt des Umweltberichts die Darstellung der für den Plan oder das Programm geltenden Ziele des Umweltschutzes sowie der Art, wie diese Ziele und sonstige Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung des Plans oder des Programms berücksichtigt wurden. Diesen Anforderungen genügt der Umweltbericht eben-

falls nicht.

- Eine Darstellung der Art, wie die Umweltziele und sonstige Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung des Plans oder Programms berücksichtigt wurden, findet sich schon nach dem Inhaltsverzeichnis im gesamten Umweltbericht nicht. Kapitel 2 zu den „*planrelevanten Umweltzielen und- Leitbildern*“ enthält hierzu keine Ausführungen. Der Umweltbericht genügt den damit nicht den gesetzlichen Mindestanforderungen nach § 14 g Abs. 2 UVPG.
- Die Darstellung der Umweltziele in Kapitel 2 des Umweltberichts ist in hohem Maße von Defiziten geprägt und so allgemein gehalten, dass sie letztlich völlig wertlos ist. Auch insoweit wird den Anforderungen des § 14 g Abs. 2 UVPG nicht genügt.
- Die Schilderungen planrelevanter Umweltziele und Leitbilder in Kapitel 2 des Umweltberichts sind weitgehend wertlos, nicht nur deswegen, weil jede Darstellung, wie diese Ziele und sonstigen Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung des Plans berücksichtigt wurden, vollständig fehlt und damit davon auszugehen ist, dass die Umweltziele nicht berücksichtigt wurden, sondern auch, weil die konkreten und für die Planung relevanten Umweltziele gar nicht aufgeführt sind.
- So fehlt jedes Eingehen auf die Klimaschutzstrategie auf Bundes- wie auch auf Landesebene. Auf Landesebene hat die Landesregierung den Bericht „*integriertes Klimaschutzmanagement*“ an den Landtag gegeben. Dort wird unter anderem auf das integrierte Verkehrskonzept verwiesen, das zuletzt im Jahre 2002 überarbeitet wurde und die Prioritätenfolge Verkehrsvermeidung vor Verkehrsverlagerung und Verkehrsintegration enthält. Dort wird ausdrücklich ein „*Ziel*“ formuliert. Da es sich um ein umweltbezogenes Ziel handelt, hätte dieses Ziel in den Katalog der Umweltziele des Umweltberichts zum Bedarfsplan gehört. Dort heißt es zum verkehrsbezogenen Ziel in bezug auf das integrierte Verkehrskonzept:

„Mit der zielgerichteten Umsetzung des Verkehrskonzeptes des Landes und weitergehender Maßnahmen besteht die Möglichkeit, bis zum Jahre 2010 1,0 bis 1,5 Millionen Tonnen CO₂ zu vermeiden.“

Im Umweltbericht zum Bedarfsplan hätte dargestellt werden müssen, wie sich der Bedarfsplan zu diesem Umweltziel verhält.

- Vor allem aber hätte der „*Maßnahmenkatalog zum Klimaschutz und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels*“ der Landesregierung Brandenburg berücksichtigt werden müssen. Dort heißt es im Kapitel Verkehr u. a.:

„Insgesamt ist zu prüfen, wie die Infrastrukturplanungen des Landes und der Kommunen dahingehend umgestaltet und priorisiert werden können, dass Kohlendioxidemissionen sinken oder vermieden werden.“

An keiner Stelle des Umweltberichts zum Bedarfsplan ist erkennbar, dass sich die Verfasser des Umweltberichts überhaupt mit diesem Ziel auseinandergesetzt haben, geschweige denn, wie dem Ziel Rechnung getragen wurde. Als Maßnahmen zur Umsetzung werden im Maßnahmenkatalog u. a. erwähnt die „*frühzeitige Einflussnahme auf Planungen zur Stadtentwicklung und Flächennutzung, (...) gezielte Be-*

einflussung des Verkehrsverhaltens und des Fahrstils, (...), Verbesserung der Information zu Mobilitätsangeboten sowie die Verstetigung von Verkehren verbunden mit der Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit“. Auch hierzu findet sich keine Aussage im Umweltbericht. Auch der weitere Ausbau der Anbindung der Güterverkehrszentren an den Wasserweg und der Transportkapazität auf der Schiene werden ausdrücklich als Maßnahmen im Maßnahmenkatalog genannt. Eine länderübergreifende Zusammenarbeit zur Verbesserung der Verkehrsströme im Großraum Berlin-Brandenburg wird erwähnt. Zu all dem findet sich im Umweltbericht nichts.

- Im August 2007 hat das Bundeskabinett in Meseberg ein integriertes Energie- und Klimaprogramm (IEKP) beschlossen, das wesentlich zum Erreichen der Zielsetzung, die Treibhausgasemissionen bis 2020 um 40 % gegenüber dem Basisjahr 1990 zu reduzieren, beitragen soll. Weder die genannte Zielsetzung der Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 40 % noch das integrierte Energie- und Klimaprogramm werden im Umweltbericht erwähnt.
- Auch für andere Bereiche, etwa den Bereich Bodenschutz, gibt es konkrete quantifizierte Ziele des Umweltschutzes, wie etwa konkrete Vorgaben für die Beschränkung des Flächenverbrauchs (Versiegelung), die im Umweltbericht nicht erwähnt werden, sondern lediglich ganz allgemein umschrieben mit „*sparsamer Umgang mit Böden*“. An einem quantifizierten Ziel des Rückgangs des Flächenverbrauchs ließen sich Verkehrsplanungen konkret messen, also auch darstellen, wie dieses Ziel des Umweltschutzes bei der Ausarbeitung des Plans berücksichtigt wurde. An einem ebenso allgemeinen wie in diesem Zusammenhang annähernd wertlosen Ziel des „*sparsamen Umgangs mit Böden*“ lässt sich keine Planung messen. Bei der Ortsumfahrung Falkensee fällt besonders ins Gewicht, dass besonders wertvolle Moorböden unwiederbringlich zerstört würden.

Als Fazit ist festzustellen, dass die Ausführungen zu den Zielen des Umweltschutzes bei Weitem nicht den Mindestanforderungen von § 14 g Abs. 2 Nr. 2 UVPG entsprechen und jede ernst zu nehmende Auseinandersetzung mit den Umweltzielen fehlt.

Gerade bei einer übergeordneten Verkehrsinfrastrukturplanung wie dem Bedarfsplan ist aber eine intensive Auseinandersetzung mit den für die Straßenplanung relevanten Zielen des Umweltschutzes unentbehrlich. Nur diese Planungsebene ist überhaupt für eine Prüfung auf Übereinstimmung mit den Zielen des Umweltschutzes geeignet. Auf den nachfolgenden Projektplanungsebenen ist eine solche Auseinandersetzung schon wegen des geringen Einflusses einzelner Projekte auf die auf Bundes-, Landes- und regionale Ebene bezogenen Umweltschutzziele nur noch begrenzt sinnvoll. Daher ist die Prüfung der Planung auf ihren Einfluss auf das Erreichen der Ziele des Umweltschutzes sinnvollerweise gerade für diese Planungsebene vorgeschrieben.

Es wird beantragt,

eine vollständige Auflistung der für die Verkehrsinfrastrukturplanung relevanten Ziele des Umweltschutzes, insbesondere auch der quantifizierten Ziele etwa zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes oder der Flächeninanspruchnahme erarbeiten zu lassen, die möglichen Auswirkungen des Bedarfsplans auf die einzelnen Umweltschutzziele zu bestimmen (Einfluss auf die Entwicklung des CO₂-Ausstoßes, der Versiegelung etc.) und zu bewerten und den Umweltbericht entsprechend zu ergänzen und erneut öffentlich aus-

zulegen.

Fazit:

Der öffentlich ausgelegte Entwurf des Bedarfsplans entspricht in mehrfacher Hinsicht und offenkundig nicht den gesetzlichen Mindestvorgaben: Er überprüft nicht – wie gesetzlich vorgegeben – den gesamten Plan, sondern klammert entgegen der gesetzlichen Vorgabe eine ganze Reihe von Vorhaben von jeder Überprüfung aus. Er enthält weder ernst zu nehmende Alternativenprüfungen im gesetzlich vorgegeben Sinne, noch die vorgegebene Prüfung der Ziele des Umweltschutzes. Er ist von der falschen Behörde, ausgerechnet dem Vorhabenträger für Landesstraßen, aufgestellt.

Die Ortsumfahrung Falkensee widerspricht den gesetzlichen Vorgaben für den Bedarfsplan und ist aus dem Bedarfsplan zu streichen. Das muss gegen die an der Bedarfsplanung beteiligten Behörden durchgesetzt werden, da dies zugleich die Behörden sind, die bisher die Planung für die Ortsumfahrung Falkensee geführt haben und daher zu einer hinreichend neutralen Prüfung nicht in der Lage sind.

Mit freundlichen Grüßen

Karsten Sommer
Rechtsanwalt



Anlagenkonglomerat

Zusammenstellung der Stellungnahmen der Bürgerinitiative Schönes Falkensee im Planfeststellungsverfahren für die Ortsumfahrung Falkensee:

1. Stellungnahme vom 13.Oktober 2008
2. Stellungnahme Rechtsanwalt Kremer vom 14.Oktober 2008
3. ergänzende Stellungnahme vom 23.September 2009
4. Stellungnahme Rechtsanwalt Kremer vom 23.September 2009