

## **Antwort**

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 821  
der Abgeordneten Anita Tack  
Fraktion der Linkspartei.PDS  
Drucksache 4/1991

Wortlaut der Kleinen Anfrage Nr. 821 vom 05.10.2005:

### **L 20 Ortsumfahrung Falkensee**

Für Falkensee ist eine Ortsumgehung geplant. Nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens wird eine Nordumfahrung Falkensees favorisiert. In einem Schreiben des MIR an die Bürgerinitiative Schönes Falkensee vom März 2004 heißt es: "Bei Vorhaben in Brandenburg steht i. d. R. weniger die Bewältigung großer Verkehrsmengen als vielmehr die Verbesserung der Reise- und Transportzeiten im Vordergrund. Dies war und ist in Verbindung mit der Entlastung der Ortsdurchfahrt ein wesentlicher Grund für die Neuführung der L 20n/L 201n. Eine gesamtwirtschaftliche Bewertung hat für die OU Falkensee ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis ergeben. Die Nutzen konzentrieren sich auf Reduzierung bei den Reise- und Transportzeiten und auf Sicherheitsgewinne, die vorrangig auf die Herausnahme von Straßenverkehr aus den Ortsdurchfahrten zurückzuführen sind."

Der Presse war kürzlich zu entnehmen, dass das MIR beim Straßenbau neue Prioritäten setzt. Der Verkehrsminister wird mit folgender Aussage zitiert: "Projekte müssen sich künftig weit stärker rechnen als bisher und durch ein nachvollziehbares demographisches und ökonomisches Potential legitimiert sein."

Wie andere Ortsumgehungen ist auch die Nordumfahrung Falkensee umstritten. Mit dieser Variante ergeben sich erhebliche Beeinträchtigungen für die umliegenden Naturräume, die von Berliner und Brandenburger Bürgern gern zu Erholungszwecken genutzt werden.

Ich frage die Landesregierung:

1. Bezug nehmend auf die im Vortext genannten, möglichen Zielorientierungen: Was ist das vorrangige Ziel einer Ortsumfahrung für Falkensee?
2. Zu welchem wesentlichen Ergebnis kam das Raumordnungsverfahren?
3. Wurde ein Vergleich von Nullvariante mit der Vorzugsvariante vorgenommen? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

Datum des Eingangs: 08.11.2005 / Ausgegeben: 15.11.2005

4. Welche Verkehrsbelastung wird prognostiziert?
5. Inwieweit wurden aktuelle Zahlen zur demographischen Entwicklung sowie zum Verkehrsaufkommen bei den bisherigen Untersuchungen/Planungen berücksichtigt?
6. Welche Verkehrsströme (Durchgangs-, Binnen-, Quell-, Zielverkehr) in Falkensee wurden mit welchem prozentualen Anteil ermittelt?
7. Welche Verkehrsströme sollen künftig über die Ortsumfahrung geleitet werden?
8. Inwieweit wurden Strategien zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung, unter anderem Stärkung des ÖPNV und Ausbau des Radwegenetzes in die Betrachtung einbezogen? Gibt es ein Integriertes Verkehrskonzept für Falkensee?
9. Welche Maßnahmen werden erwogen, um die bestehenden Knotenpunkte (z. B. durch Veränderung der Ampelschaltungen, Einrichtung von Abbiegespuren und Busbuchten, Vergrößerung des Kreisverkehrs am Spandauer Platz sowie Verbesserung des Kreuzungsbereichs Seegefelder/Seeburger Straße) zu entlasten?
10. Welche Querungen sind für die Nordumfahrung vorgesehen? Wie wird der Zugang zu den Erholungsgebieten sicher gestellt?
11. An welchen Punkten sind Zu- und Abfahrten für die Ortsumfahrung geplant?
12. Welche Position hat die Ortsumfahrung Falkensee im Landesstraßenbedarfsplan? Wie wird diese Einordnung begründet?
13. Welcher zeitliche Rahmen ergibt sich aus der Einordnung im Landesstraßenbedarfsplan für die Ortsumfahrung Falkensee (Planfeststellung, Bau, Fertigstellung)?
14. Welche Kosten werden für die Ortsumfahrung Falkensee veranschlagt?
15. Welche Kosten sind im Zusammenhang mit der Planung der Ortsumfahrung bisher entstanden?
16. Zu welchem wesentlichen Ergebnis kommt die Untersuchung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses? Wie wird das hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis begründet?
17. Wie stellt sich die Lärmbetroffenheit bei der Variante "Nordumfahrung" dar? Zu welchen Ergebnissen kommt die entsprechende Untersuchung bei Anwendung der Lärmkennziffermethode?
18. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind für die Nordumfahrung vorgesehen?

19. Inwieweit wären schützenswerte Naturräume von der Nordumfahrung betroffen? Welche Möglichkeiten gibt es, um die Beeinträchtigungen zu vermeiden bzw. möglichst gering zu halten?
20. Welche Fahrzeitenverkürzung ist mit der Nordumfahrung zu erreichen?
21. Sind Tempolimits aufgrund von Lärmschutz vorgesehen und wenn ja, wurden diese bei der Fahrzeitenberechnung (Frage 20) berücksichtigt?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Raumordnung die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Bezug nehmend auf die im Vortext genannten, möglichen Zielorientierungen: Was ist das vorrangige Ziel einer Ortsumfahrung für Falkensee?

zu Frage 1:

Ein wesentlicher Grund für die Neuführung der L 20/201n OU Falkensee (Nordumfahrung) ist neben der Entlastung der Ortsdurchfahrt Falkensee von den großen Verkehrsmengen (im Berliner Umland deutlich höher als in Berlin fernen Räumen) auch die Verbesserung der Reise- und Transportzeiten im Zuge der Landesstraßen 20 und 201. Es handelt sich um ein hoch wirtschaftliches Projekt, was sich auch im Verhältnis aus Nutzen und Kosten widerspiegelt (siehe auch Antwort zu Frage 16).

Frage 2:

Zu welchem wesentlichen Ergebnis kam das Raumordnungsverfahren?

zu Frage 2:

Das Raumordnungsverfahren (ROV) wurde am 10.10.2000 mit der landesplanerischen Beurteilung abgeschlossen. Die landesplanerische Beurteilung bescheinigt der Maßnahme eine bedingte Vereinbarkeit mit den Zielen der Raumordnung bei der Umsetzung von Maßgaben. Die Umsetzung der Maßgaben ist Bestandteil der sich zur Zeit in Bearbeitung befindlichen konkreten technischen Planung.

Frage 3:

Wurde ein Vergleich von Nullvariante mit der Vorzugsvariante vorgenommen? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

zu Frage 3:

Die verkehrliche Bewertung des Ausbaus der Ortsdurchfahrt (sog. Nullvariante) ist grundsätzlich Bestandteil jeder Planung einer Ortsumgehung. In Abhängigkeit vom jeweiligen Vorhaben erfolgt diese jedoch in unterschiedlicher Tiefe. Für die Ortsumgehung Falkensee wurde im Rahmen der Grundlagenermittlung und Vorplanung die Ortsverträglichkeit des in der Ortsdurchfahrt verbleibenden Straßenverkehrs unter Beachtung der prognostizierten Verkehrsmengen bei gleichzeitiger Verlagerung von Durchgangsverkehren auf die Bundesstraße 5 untersucht und bewertet.

Trotz nachweisbarer Verlagerungseffekte auf das angrenzende leistungsfähige Netz wäre die verbleibende prognostizierte Verkehrsmenge ohne Ortsumgehung so hoch, dass sie die noch als ortsverträglich geltenden 5000 Kfz/24h um etwa das Doppelte überschreiten würde.

Bei diesem eindeutigen Ergebnis wurde eine vertiefende Planung der Ortsdurchfahrt dann nicht mehr vorgenommen.

Frage 4:

Welche Verkehrsbelastung wird prognostiziert?

zu Frage 4:

Für den Zeithorizont 2015 wird mit einer Prognosebelegung für die Ortsumgehung L 20n/L 201n von 12.000 – 15.000 Kfz/24 h ausgegangen.

Frage 5:

Inwieweit wurden aktuelle Zahlen zur demographischen Entwicklung sowie zum Verkehrsaufkommen bei den bisherigen Untersuchungen/Planungen berücksichtigt?

zu Frage 5:

Die Untersuchungen zur Verkehrsentwicklung stützen sich auf die aktuelle Bevölkerungsprognose des Landes Brandenburg von 2003 sowie die vorliegende Rahmenprognose der Bundesverkehrswegeplanung 2003. Die Analyseverkehrsbelastungen des städtischen Straßennetzes wurden dem Verkehrsentwicklungsplan Falkensee 2002 sowie aktuellen Zählungen im Zuge der Landesstraßen in den Jahren 2003/2004 entnommen.

Frage 6:

Welche Verkehrsströme (Durchgangs-, Binnen-, Quell-, Zielverkehr) in Falkensee wurden mit welchem prozentualen Anteil ermittelt?

zu Frage 6:

Folgende Verkehrsströme wurden 2002 für Falkensee ermittelt:

Durchgangsverkehr	8 %
Quell- und Zielverkehr	64 %
Binnenverkehr	28 %.

Frage 7:

Welche Verkehrsströme sollen künftig über die Ortsumfahrung geleitet werden?

zu Frage 7:

Die OU Falkensee ist eine Straßennetzergänzung. Sie nimmt den Durchgangsverkehr auf und auf Grund der hohen Verkehrsbelastungen des Straßennetzes wird Verkehr aus dem innerstädtischen Netz auf die Ortsumgehung verlagert und innerstädtische Straßen werden entlastet. Die Ortsumgehung wird den zu erwartenden Verkehrszuwachs in Falkensee aufnehmen und zu einer verbesserten Verkehrsverteilung im Raum Falkensee beitragen.

Sie wird damit den Durchgangsverkehr, aber auch große Teile des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs aufnehmen, da eine Separation des Durchgangsverkehrs allein nicht die notwendige Entlastung in der Stadt erbringen wird. Die OU Falkensee leistet damit – in Verbindung mit den im Verkehrsentwicklungsplan vorgesehenen städtischen Maßnahmen - einen Beitrag zur Verkehrsentslastung der Stadt Falkensee und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Frage 8:

Inwieweit wurden Strategien zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung, unter anderem Stärkung des ÖPNV und Ausbau des Radwegenetzes in die Betrachtung einbezogen? Gibt es ein Integriertes Verkehrskonzept für Falkensee?

zu Frage 8:

Im Rahmen der durchgeführten Verkehrsuntersuchung wurde im Sinne eines integrierten Verkehrskonzeptes auf der Grundlage der aktuellen Bevölkerungsprognose (siehe auch Antwort zu Frage 5) und unter besonderer Berücksichtigung alternativer Verkehrsmittel (ÖPNV, Radverkehr) eine Verkehrsprognose erstellt, die nachweist, dass die Verkehrsprobleme der Stadt Falkensee nur mit einem Maßnahmenpaket, zu dem auch die nördliche Ortsumfahrung gehört, gelöst werden können. Die Stadt Falkensee ist aktiver Partner bei der Umsetzung der notwendigen Maßnahmen und hat dies u.a. mit einem überarbeiteten Verkehrsentwicklungsplan (VEP) dokumentiert. Folgende Maßnahmen, neben der OU Falkensee, sind dabei beispielsweise Bestandteil dieses Paketes und wurden bereits teilweise realisiert:

- separate Rad-und Fußwegführung
- Schulwegsicherung
- S-Bahn-Anschluss, Verbesserung Regionalbahn- und Busverkehr

Frage 9:

Welche Maßnahmen werden erwogen, um die bestehenden Knotenpunkte (z. B. durch Veränderung der Ampelschaltungen, Einrichtung von Abbiegespuren und Busbuchten, Vergrößerung des Kreisverkehrs am Spandauer Platz sowie Verbesserung des Kreuzungsbereichs Seegefelder/ Seeburger Straße) zu entlasten?

zu Frage 9:

Die Überprüfung derartiger Maßnahmen gehört zum täglichen Geschäft des Landesbetriebes Straßenwesen (LS) und wird in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung geplant und realisiert. So wurde kürzlich die Vorwegweisung und Beschilderung so geregelt, dass Teile des Durchgangsverkehrs in Richtung Autobahn über die B 5 geleitet werden. An den LSA-geregelten Knotenpunkten wurden und werden Verkehrszählungen zur Anpassung der Signalprogramme durchgeführt. Ein Umbaubebedarf des Kreisverkehrs Spandauer Platz wird im Zusammenhang mit der Planung der OU untersucht.

Frage 10:

Welche Querungen sind für die Nordumfahrung vorgesehen? Wie wird der Zugang zu den Erholungsgebieten sicher gestellt?

zu Frage 10:

Querungen sind an den unter Antwort zu Frage 11 aufgeführten Knotenpunkten möglich. Darüber hinaus sind weitere Wirtschaftswege-/Radwegequerungen angedacht, die sich zur Zeit noch in der Planung und Abstimmung befinden.

Frage 11:

An welchen Punkten sind Zu- und Abfahrten für die Ortsumfahrung geplant?

zu Frage 11:

Die OU erhält folgende Knotenpunkte, die als Kreisverkehrsplätze geplant werden:

- westlich der Bahnstrecke den Knoten L 201n/202;
- als westlichen Ortsanschluss den Knoten L 201n/L 201alt in Höhe Gewerbegebiet Nord
- den Knoten L 201n/L 20 Schönwalder Straße und
- den Knoten L 20/L 201n/Bachallee.

Die OU schließt dann an den Kreisverkehr Spandauer Platz an.

Frage 12:

Welche Position hat die Ortsumfahrung Falkensee im Landesstraßenbedarfsplan? Wie wird diese Einordnung begründet?

zu Frage 12:

Die Ortsumfahrung Falkensee ist dem vordringlichen Bedarf des Landesstraßenbedarfsplans 1995 und dem in Überarbeitung befindlichen Entwurf zugeordnet. Diese Einordnung resultiert aus einer Vielzahl von volkswirtschaftlich relevanten Beurteilungskenngrößen, 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, auf der sogenannten Nutzenseite. Im Vergleich mit den Kosten ergibt sich die Nutzen/Kosten Betrachtung, die Grundlage der Bewertung und Einordnung in den Bedarfsplan ist.

Frage 13:

Welcher zeitliche Rahmen ergibt sich aus der Einordnung im Landesstraßenbedarfsplan für die Ortsumfahrung Falkensee (Planfeststellung, Bau, Fertigstellung)?

zu Frage 13:

Es ist vorgesehen, die Planfeststellung im Frühjahr 2006 einzuleiten. Baurecht wird in 2007 erwartet. Die mögliche Bauzeit ist nach Vorlage des Baurechts und unter der Voraussetzung, dass entsprechende Haushaltsmittel des Haushaltsplanes 2008 bereitstehen, ab 2008 möglich.

Frage 14:

Welche Kosten werden für die Ortsumfahrung Falkensee veranschlagt?

zu Frage 14:

Die Baukosten werden gemäß einer vorliegenden Kostenschätzung ca. 15,8 Mio. betragen. Ergebnisse einer Kostenberechnung liegen noch nicht vor.

Frage 15:

Welche Kosten sind im Zusammenhang mit der Planung der Ortsumfahrung bisher entstanden?

zu Frage 15:

Für die Maßnahme sind ca. 450.000 € Planungskosten bis Ende 2005 entstanden.

Frage 16:

Zu welchem wesentlichen Ergebnis kommt die Untersuchung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses? Wie wird das hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis begründet?

zu Frage 16:

Die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) ist für den derzeit noch gültigen Landesstraßenbedarfsplan 1995 getrennt für den östlichen und westlichen Teil der Ortsumgehung Falkensee erfolgt. Danach ergab sich für den Teil Ost ein NKV von 9,3 und für den Teil West ein NKV von 14,6. Die Ursachen für die Höhe des NKV liegen neben den großen Verkehrsmengen insbesondere in der Reduzierung der Reise- und Transportzeiten.

Frage 17:

Wie stellt sich die Lärmbetroffenheit bei der Variante "Nordumfahrung" dar? Zu welchen Ergebnissen kommt die entsprechende Untersuchung bei Anwendung der Lärmkennziffermethode?

zu Frage 17:

Hierzu können zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine belastbaren Aussagen getroffen werden, da die Untersuchungen zum Lärmschutz noch nicht abgeschlossen sind. Die Lärmberechnungen erfolgen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen der „16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ (16. BImSchV) nach der „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS 90) und werden Bestandteil der technischen Planung.

Frage 18:

Welche Lärmschutzmaßnahmen sind für die Nordumfahrung vorgesehen?

zu Frage 18:

Es werden sowohl aktive als auch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Die konkreten Maßnahmen können erst im Ergebnis der v.g. Untersuchungen benannt werden. (vgl. Antwort zu Frage 17)

Frage 19:

Inwieweit wären schützenswerte Naturräume von der Nordumfahrung betroffen? Welche Möglichkeiten gibt es, um die Beeinträchtigungen zu vermeiden bzw. möglichst gering zu halten?

zu Frage 19:

Bei den von der OU betroffenen Naturräume handelt es sich

1. um einen Offenlandbereich (Reiher-, Brieselanger- und Teufelsbruchwiesen), dessen Nutzung überwiegend aus der Grünland- und Weidewirtschaft bzw. im Ackerbau besteht,
2. um den ehemaligen Grenzstreifen,
3. um den Niederungsbereich Falkenhagener See, Alter See.

Zielstellungen in der Planung zur Minimierung der Beeinträchtigung sind, dass

- die ökologisch sensiblen Bereiche möglichst nicht oder nur wenig beansprucht werden sollen,
- eine Zerschneidung des Offenlandbereichs unter Beachtung eines ausreichenden Abstandes von den wertvollen Waldrändern unterbleibt,
- eine erhebliche Beeinträchtigung der FFH-Gebiete unterbleibt,
- eine Grundwasserabsenkung möglichst nicht erfolgt,
- Immissionsbelastungen (durch geeignete Bepflanzung) minimiert werden.

Konkrete Maßnahmen befinden sich mit der Erarbeitung des Landespflegerischen Begleitplanes (LBP) zurzeit in Planung und Abstimmung.

Frage 20:

Welche Fahrzeitenverkürzung ist mit der Nordumfahrung zu erreichen?

zu Frage 20:

Durch die OU Falkensee können Fahrzeitverkürzungen für die überörtlichen Relationen der Landesstraßen gegenüber dem Prognose-Null-Fall in der Größenordnung von ca. 9 Minuten bei der L 20 und ca. 14 Minuten bei der L 201 erzielt werden.

Frage 21:

Sind Tempolimits aufgrund von Lärmschutz vorgesehen und wenn ja, wurden diese bei der Fahrzeitenberechnung (Frage 20) berücksichtigt?

zu Frage 21:

Mit dem Bau der Straße werden die vorgeschriebenen Lärmvorsorgeeinrichtungen nach 16.BimschV errichtet, sodass Einschränkungen nach StVO nicht erforderlich werden.