



1. Vors. Günther Chodzinski  
2. Vors. Astrid Spallek-Petrovic  
Postfach 100401  
14609 Falkensee  
Tel.: 0171-964 71 92  
Fax: 0171-13-964 71 92  
<http://www.bisf.de>  
Email: bisf@gmx.de

**BÜRGERBETEILIGUNG** zum Raumordnungsverfahren - Ortsumgehung  
Falkensee (Nordabschnitt) im Zuge der Landstraßen 20n und 201n

Absender:

Bürgerinitiative Schönes Falkensee  
Postfach 10 04 01, 14609 Falkensee

an:

Gemeinsame Landesplanungsabteilung  
Postfach 60 07 52, 14411 Potsdam

Anregungen und Bedenken:

- siehe folgende Seiten -



1. Vors. Günther Chodzinski  
2. Vors. Astrid Spallek-Petrovic  
Postfach 100401  
14609 Falkensee  
Tel.: 0171-964 71 92  
Fax: 0171-13-964 71 92  
<http://www.bisf.de>  
Email: [bisf@gmx.de](mailto:bisf@gmx.de)

## 1. Verfahrensfragen

### **Fristen des Raumordnungsverfahrens:**

Sowohl für die Auslegefrist der Planungsunterlagen, als auch die Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung gab es von Anbeginn unterschiedliche Aussagen und Meldungen. Dies gipfelte gar noch darin, daß die Stadt Falkensee in ihrem "Amtsblatt" Termine nannte, die wenig später durch Zeitungsmeldungen (MAZ 5.7.99) wieder verändert wurden. Nachfragen bei beteiligten Stellen in Potsdam und Falkensee am 21.7.99 ergaben drei verschiedene Fristen für "Anregungen und Bedenken" zum Raumordnungsverfahren. Dies hat zu Unsicherheiten und Konfusion bei vielen Bürgern geführt. Eine gesetzlich geregelte Bürgerbeteiligung am Raumordnungsverfahren, sowie dessen formalrechtlich einwandfreie Durchführung nach der Raumordnungsverfahrensordnung ist damit von vornherein in Frage gestellt.

### **Fehlende Alternativen im Raumordnungsverfahren:**

Im Raumordnungsverfahren soll nach der Verordnung eine "Darstellung der vom Träger des Vorhabens eingeführten Standort- und Trassenalternativen und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe unter Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie der Umweltauswirkungen des Vorhabens" öffentlich dargelegt werden. Es geht dabei um die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und die Öffentlichkeitsbeteiligung an der Linienbestimmung. *(Planfeststellungsverfahren)*

Im vorliegenden Verfahren sind allein drei Trassenvarianten gegenübergestellt, die sich ihrer Lage nach kaum unterscheiden. Die Ausführungen zum Vergleich dieser Scheinvarianten sind zum großen Teil völlig identisch und füllen die Antragsunterlagen nicht wesentlich inhaltlich, sondern zum überwiegenden Teil nur quantitativ.

Bezogen auf den landschaftlich sensibelsten Bereich der Trasse zwischen „Zwangspunkt Kreisverkehrplatz“ über den Falkenhagener See bis zum Eiskeller wird in den Antragsunterlagen lediglich konstatiert, daß „...schonendere Alternativen nicht vorliegen“ bzw. „...weitere verkehrlich sinnvolle und ökologisch günstigere Varianten sich nicht anbieten“. Dazu kommt die Aussage "die früheren Vorstellungen sind teilweise zugebaut und entsprechen auch nicht den Anforderungen an eine Umgehung im Zuge einer Landesstraße" (Seite 9 der Planungsunterlagen). Wie ist die Planungsbehörde zu diesen Aussagen gekommen? Hat eine Prüfung stattgefunden? Welches sind die Anforderungen einer Landesstraße? Wo sind sie festgelegt? Fallen innerstädtische Alternativen im kommunalen Planungsbereich bei einer Landesplanung nicht ins Gewicht?

**Damit ist die Planung zum Nordabschnitt der Ortsumgehung völlig unausgewogen. Es werden keine Alternativen im Sinne der Raumordnungsverfahrensordnung vorgelegt, noch ist in dieser Richtung nach den Grundsätzen des Raumordnungsverfahrens geprüft worden.**

Bankverbindung  
Mittelbrandenburgische Sparkasse  
Bankleitzahl: 160 500 00  
Konto-Nr.: 38 25 00 12 10

## 2. Untersuchungsraum

Für eine umfassende Überprüfung der Raum- und Umweltverträglichkeit der Ortsumgebung Falkensee wäre eine umfassende Betrachtung des Gebietes notwendig gewesen. Im vorliegenden Fall wurde das Raumordnungsverfahren getrennt, ein Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren für den Südabschnitt durchgeführt, ein Mittelabschnitt über einen Bebauungsplan genehmigt. Nun steht der Nordabschnitt im Raumordnungsverfahren zur Diskussion. Eine umfassende Analyse des verkehrlichen Nutzens, sowie der entstehenden Konflikte ist im jetzigen eingeschränkten Betrachtungsraum nicht mehr möglich.

Indessen werden Argumente für den Bedarf des Nordabschnittes herangezogen, die sich erst aus der Realisierung der beiden ersten oben genannten Teile ergeben: es „...verschärfen sich die Probleme nördlich“. Die Abschnittstrennung führt unweigerlich zu dem in einer zusammenhängenden Betrachtung zu überprüfenden Führung auf den „Zwangspunkt Kreisverkehrplatz“. Die Alternativen werden außer acht gelassen, bzw. es wird unmöglich gemacht, Alternativen zu prüfen.

Darüber hinaus ist seitens des MUNR auf eine erneute Antragskonferenz verzichtet worden, da es sich um eine „Erweiterung des bereits am 30.9.1992 festgelegten Untersuchungsraumes“ handelt. Ist dies statthaft? Welches waren die Planungs- und Prognosegrundlagen im September 1992? Haben sich diese nicht bis zum Jahr 1997 bzw. 1999 derart verändert, daß der Untersuchungsraum hätte angepaßt werden müssen? So wird der nördliche Siedlungsrand Falkensee und der südliche Siedlungsrand Schönwalde, sowie östlich der Eiskeller, aber nur am Rande Berlin in den Untersuchungsraum aufgenommen.

Hätte aufgrund der veränderten Grundlagen (z.B. erhöhtes Verkehrsaufkommen aufgrund der Prognose 1997 und deren Auswirkungen; gravierende Einschnitte in Natur und Landschaft; veränderte Siedlungsstruktur) der Untersuchungsraum nicht erweitert werden müssen? Zudem werden die Gemeinden Brieselang und Schönwalde ebenfalls als betroffen bezeichnet. Wurden die beiden Orte im Raumordnungsverfahren mit aufgenommen? Hatten dort auch ein Beteiligungungsverfahren und eine Bürgerbeteiligung stattgefunden?

Zudem ist die Abgrenzung des Untersuchungsraumes nicht ausreichend. Zwischenzeitliche Bebauungen und Grundstücke sind nicht in den Planungsunterlagen enthalten; die Planungsunterlagen berücksichtigen demnach neue Siedlungsstrukturen nicht hinreichend. Der Untersuchungsraum muß wenigstens die betroffenen Wohngebiete entlang der geplanten Trasse einbeziehen, um die Betroffenheit der Anwohner im Verhältnis zum verkehrlichen Nutzen des geplanten Vorhabens einschätzen zu können.

## 3. Regionalentwicklung / Stadtentwicklung / Verkehr

Die vorgelegte Verkehrsprognose geht von einer nicht nachvollziehbaren Zunahme des Autoverkehrs aus.

Ausgangspunkt ist der Landesstraßenbedarfsplan von 1992, der die nördliche Ortsumgebung als vordringlich einstuft. Im Regionalplan Havelland-Fläming von 1998 erscheint die L201 Ortsumfahrung Falkensee (mit L20) jedoch unter der Rubrik „Folgende Maßnahmen sollen daher zurückgestellt und bei der Überarbeitung der Bedarfspläne auf ihre Notwendigkeit hin geprüft werden“. Wie kommt dieser Widerspruch zustande? Ist im

Vorfeld des heutigen Raumordnungsverfahrens die Notwendigkeit der Straße überprüft worden? Inwieweit entspricht die Ortsumgehungsplanung dem aktuellen Verkehrskonzept für die gesamte Region? Wurden mit der Planung der Nordumgehung eng verknüpfte Straßenabschnitte wie z.B. Falkenseer Chaussee in Spandau berücksichtigt?

Inwieweit sind in die Verkehrsprognosen der Planungsunterlagen Veränderungen in den letzten Jahren mit aufgenommen worden, wie werden zukünftige Veränderungen berücksichtigt? Inwieweit sind neuere Fakten und Tatbestände zum Verkehrsverhalten mit einbezogen worden? Von welcher Entwicklung des Kraftfahrzeugvorkommens wird ausgegangen? Ist dies mit neueren Prognosen zu konjunkturellen Entwicklungen überprüft worden? Sind dabei auch die Erhöhung der Mineralölsteuer und attraktivere alternative Verkehrsangebote mit einbezogen worden. Welche Relevanz haben veränderte Planungszahlen aufgrund des BAB-Ausbaus der A10 gehabt, der den überregionalen Nord-Süd-Verkehr aufnimmt (die in den Planungsunterlagen hervorgehobene Verbindung Potsdam-Oranienburg). Inwieweit sind Verkehrsveränderungen durch den zu realisierenden Ausbau der B5 und damit Fertigstellung einer leistungsfähigen Süd-Umgehung um Falkensee berücksichtigt worden? Für überörtlichen Verkehr wird demnach im wesentlichen die Autobahn A 10 und die bald vierspurig ausgebaute Bundesstraße B 5 genutzt.

Ist der Ausbau des Bahnverkehrs (Regionalverbindungen und „Park & Ride“-Parkplätze) und die vorgesehene Verlängerung der S-Bahn bis nach Falkensee miteinbezogen worden? Diese Maßnahmen tragen unweigerlich zu einer Reduzierung des Straßenverkehrs bei. Auch in Falkensee ist der Aufbau eines funktionierenden Öffentlichen-Nahverkehrskonzeptes geplant (Herbst 1999 bis Mitte 2000). Dies hat Auswirkungen sowohl auf den innerstädtischen, als auch auf den Quell- und Zielverkehr. Sie alle sind in den Planungsunterlagen als Bedarfsargumente herangezogen worden.

Dies weist auf ein Dilemma der Planung hin. In den Planungsunterlagen wird mit der heutigen bzw. der Situation von vor vier Jahren argumentiert. Und tatsächlich hat sich in der Falkenseer Innenstadt in der Zeit viel unvollkommenes getan (siehe Erläuterungsbericht S. 5 / 6). Für Veränderungen während des Planungs- und Realisierungszeitraumes, die die Grunddaten entscheidend verändern, bleibt in den Argumentationen kein Raum. Gefordert werden darf für das Raumordnungsverfahren 1999, daß die derzeitige Verkehrssituation planungsvorbereitend widerspiegelt wird.

Nach Ansicht von Verkehrsexperten sind „Umgehungsstraßen“ veraltete Konzepte der Bundesrepublik und Europas der 60-er Jahre. Negativbeispiele existieren zuhauf in den alten Bundesländern und europaweit. Die Stadt Falkensee betreibt keine ausgewogene Stadtentwicklung. Es werden zu hohe Wachstumsraten anvisiert und erreicht. Die daraus resultierenden erheblichen Verkehrsprobleme sind damit hausgemacht. Neue Konzepte setzen an einer ausgewogenen Stadt- und Verkehrsentwicklung an. Ist dies bei der Planung im Jahre 1992 berücksichtigt worden?

Die Planungsunterlagen werden, bezogen auf die Planungsziele, von einem nicht auflösbaren Widerspruch durchzogen. Dies betrifft das erste Planungsziel, in dem durch die nördliche Weiterführung einer Ortsumgehung Falkensee im Zuge der L20 und L201, „...die Stadt endgültig vom Durchgangsverkehr, sowie großen Teilen des Quell- und Zielverkehrs entlastet wird“. Gleichzeitig soll jedoch die „Attraktivität des Stadtzentrums für Wohn- und Geschäftsstandorte“, sowie die Attraktivität als „Naherholungsgebiet“ und „Wohnstandort“ erhöht werden. Diese Zielsetzungen widersprechen sich, wird doch der Quell- und Zielverkehr gleichzeitig erhöht. Die Beeinträchtigung der Anwohner der heutigen L20 und L201 durch schädliche Einflüsse des Verkehrs, wird zwar gesenkt, doch nicht in dem Maße wie es die Planungsunterlagen oberflächlich vermitteln suchen. Die genauere Betrachtung von Zahlen und Prognosen rechtfertigt diese Hoffnung nicht. Im Bereich der Falkenhagener- und der Spandauer Straße findet hauptsächlich Ziel- und Quellverkehr

statt, der auch weiterhin innerstädtische Straßen nutzen wird. Die auf Seite 25 angeführten Begründungen dafür, daß die Ortsumgehung „unverzichtbar“ sei, ist in sich widersprüchlich. Auch wird der Verkehr nicht auf eine Trasse ohne Anlieger gelegt, denn die neuere Bebauung würde nicht berücksichtigt (s.o.). In dem nördlichen Bereich von Schopenhauer Straße, Musiker- und Philosophenviertel befinden sich Anwohner, die erst mit dem Neubau der Nordumgehung belastet werden.

Die beiden letzten Ziele, die „Verknüpfung L201 und L202 bedarfsgerecht“ auszubauen, sowie „die Leistungsfähigkeit der L 201 als Verbindung mit der BAB 10“ zu erhöhen, weisen zudem auf die problematische Entwicklung hin, durch die die anderen Ziele stark beeinträchtigt werden. Dies ist die direkte Zunahme des Straßenverkehrs in und um Falkensee.

#### **Doch im Einzelnen:**

Die nördliche Weiterführung der Ortsumgehung wird mit folgenden Planungszielen begründet (Seite 8 u.a.):

1. Entlastung der Stadt vom Durchgangsverkehr und großen Teilen des Ziel- und Quellverkehrs,
2. Möglichkeit der Wiederherstellung des Falkenhagener Angers,
3. Erhöhung der Attraktivität des Stadtzentrums,
4. Senkung der Beeinträchtigung der Anwohner der heutigen L20 und L201,
5. Schaffung einer Trasse ohne Anlieger,
6. Beseitigung des plangleichen Schienenübergangs der L201 mit dem Berliner Eisenbahnaußenring,
7. bedarfsgerechter Ausbau der Verknüpfung L 201 / L202,
8. Erhöhung der Leistungsfähigkeit der L201 als Verbindung zur BAB 10.

#### **Zu den Punkten 1.-3.:**

Nach der Straßenverkehrszählung von 1995, die der Straßenplanung neben den Verkehrsprognosen zugrunde liegt, ist die derzeitige Verkehrssituation in Falkensee in erster Linie durch erhebliche Quell- und Zielverkehre, die aufgrund der Netzstruktur und der Größe der Stadt erheblich sind, geprägt. Der Binnenverkehr wird hierbei nicht betrachtet.

Der Durchgangsverkehr hatte zum damaligen Zeitpunkt in Ost-West-Richtung werktags lediglich einen Anteil von 6 % und im Zuge der L20 von 40% Gesamtverkehrsaufkommen. Der SV-Anteil lag lediglich zwischen 5 und 8 %.

**Somit ist die räumliche Situation nicht durch erhebliche Durchgangsverkehrsströme geprägt, die eine Ortsumgehung zwingend erforderlich machen.**

Durch die großräumige Trassenführung und die Lage der Verknüpfungspunkte ist der geplante Nordabschnitt der Umgehungsstraße zudem für den Quell- und Zielverkehr bzw. für die Berufspendler in Falkensee, die in den Verkehrsspitzenzeiten im wesentlichen zum örtlichen Verkehrsaufkommen beitragen, aufgrund des zu erwartenden Verkehrsverhaltens ohne nennenswerten Nutzen.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) aus den nördlich und westlich liegenden Nachbargemeinden wird zu Lasten der Umwelt durch die Nordumgehung begünstigt und dadurch weiter zunehmen. Bereichsweise geringfügige Verkehrsentlastungen führen so zu überproportional, zusätzlich erzeugten Verkehrsneubelastungen. Die Nordumgehung leistet damit keinen wesentlichen Beitrag zur spürbaren Entlastung der Anwohner und der Umwelt von schädlichen Verkehrseinflüssen.

2  
0  
Mit der Realisierung des Süd- und des Mittelabschnittes der Ortsumgehung wird der innerörtliche Bereich Falkensees im Zuge der L20 bis zur Kreuzung am Falkenhagener Anger bereits von dem stärker ausgeprägten Durchgangsverkehr in Nord-Süd-, aber vor allem in Ost-West-Richtung (s.o.) entlastet werden. Unabhängig von der Nordumgehung wird schon in diesem Zuge die Attraktivität des Stadtzentrums für Wohn- und Geschäftsstandorte erhöht. Die Nordumgehung ist also hierfür nicht erforderlich. Die in den Planungsunterlagen herbeigerechneten Vorteile der nördlichen Ortsumgehung, die Reduzierung der Verkehrsbelastung und vor allem die Veränderung der Verkehrsmischung (dort hervorgehoben der LKW-Anteil, der dann über die Umgehung fließt) ist bereits durch geeignete Maßnahmen im Ausbau der südlichen Ortsumgehung (z.B. Ausschilderung an der BAB und B5; Schließung der Stadt für den LKW-Durchgangsverkehr etc.) zu erreichen.

Planerische Lösungsansätze zur Entschärfung der räumlichen und verkehrlichen Situation am Falkenhagener Anger und einer daraus abgeleiteten räumlich begrenzten Verkehrslösung mit entsprechend geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft, werden in den Antragsunterlagen nicht untersucht und abgewogen. Die Wiederherstellung des denkmalgeschützten Falkenhagener Angers wäre gegebenenfalls auch ohne die geplante Nordumgehung möglich.

Der knappe Hinweis, daß frühere Vorstellungen zu einer engen Umgehung des Falkenhagener Angers nicht den Anforderungen an eine Umgehung im Zuge einer Landesstraße entsprechen, ist nicht belegt und trifft zu kurz.

#### **Zu den Punkten 4. und 5.:**

Mit der Begründung, die Beeinträchtigung der Anwohner der heutigen L20 und L201 durch schädliche Einflüsse des Verkehrs senken zu wollen, werden „erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes, des Landschaftsbildes sowie der Erholungsfunktionen im geplanten Streckenabschnitt zwischen Falkenhagener See und dem Eiskeller“ und der dortigen Wohngebiete ohne überzeugende Abwägung der prognostizierten Vorteile und der Nachteile in Kauf genommen.

Aufgrund der vorliegenden Verkehrszahlen und der geplanten Trassenführung sind die Zweifel hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit von erreichbaren Entlastungen zu den erzeugten Neubelastungen begründet!

Die Prognosen zur künftigen Verkehrsentwicklung und die dargestellten Belastungsszenarien lassen sich im Zusammenhang mit den Auswirkungen des Vorhabens auf den Gesamttraum in der Weise erklären, daß mit der vervollständigten Ortsumgehung „Streckenwiderstände“ wegfallen, das „Kommunikationspotential“(!) und die „Lagegunst aller Gewerbestandorte,“ entlang der Umgehungsstraße verbessert werden und dadurch ein erhebliches zusätzliches Verkehrsaufkommen, insbesondere beim Schwerverkehr, erzeugt wird.

So wird u.a. erwartet, daß durch die großräumige Ortsumfahrung das Warenwirtschaftszentrum Brieselang in seiner Lagegunst zu Berlin gefördert wird. Außerdem sollen mit der Ortsumgehung die Erreichbarkeit der gewerblichen Entwicklungsschwerpunkte Falkensees, die Gewerbegebiete Nord und Süd, verbessert werden.

Neben der B5 soll die geplante Landstraße L20n über die L201 und L202 als zusätzlicher überregionaler Zubringer für zwei Autobahnanschlusstellen (Brieselang und Falkensee) entwickelt werden. Auch damit wird zusätzlicher Verkehr von einer Bundesstraße auf eine Landstraße gelenkt, die durch ein noch ungestörtes Landschaftsschutzgebiet und ein bedeutsames Naherholungsgebiet führt.

Als Fazit ergibt sich damit, daß der Nordabschnitt der Ortsumgehung, weniger die L201 und die L20 in den betreffenden Teilabschnitten verkehrlich entlastet, sondern im Gesamttraum ein erhebliches zusätzliches Verkehrsaufkommen, vor allem im Schwerverkehr, erzeugt wird.

Die Hauptbegründung, daß der geplante Nordabschnitt der Ortsumgehung, die Ortsdurchfahrt wesentlich entlasten würde, ist damit nicht stichhaltig und rechtfertigt nicht die vorgesehenen massiven Eingriffe in den betroffenen Landschaftsraum und in die dortigen Wohngebiete.

#### **Zu den Punkten 6. und 7.:**

Der plangleiche Schienenübergang der L201 und der bedarfsgerechte Ausbau der Verknüpfung der L201 / L202 lassen sich auch ohne den kritischen Trassenabschnitt zwischen Falkenhagener See und Eiskeller realisieren.

#### **Zu Punkt 8.:**

Mit der Erhöhung der „Leistungsfähigkeit der L201 als Verbindung mit der BAB 10“ werden deutlich zunehmende Verkehrsbelastungen der von der Nordumgehung betroffenen Bereiche erzeugt, die in der Abwägung zwischen Neubelastungen und erreichbare Entlastungen einfließen müssen. Das Planungsziel, eine Landstraße als leistungsfähigen Autobahnzubringer auszubauen und in der Folge vor allem zusätzlichen Schwerverkehr auf eine Landstraße durch Wohngebiete und Landschaftsschutzgebiete zu lenken, ist unverständlich!

#### **Fazit:**

**In der vorliegenden Form ist die den Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren zugrunde liegende Straßenplanung daher abzulehnen!** Die derzeitig von den Verkehrsbelastungen betroffenen Bürger werden über die potentiellen Entlastungseffekte der Nordumgehung getäuscht.

Das Opfer, das die Stadt Falkensee hinsichtlich der gravierenden Eingriffe in Naturhaushalt, Landschaftsbild und ihr attraktives Naherholungsgebiet zu tragen hätte, steht in keinem Verhältnis zu den versprochenen verkehrlichen Entlastungen.

Aufgrund der unausgewogenen Planung und des zu hinterfragenden Bedarfs wird das Vorhaben durch zu erwartende gerichtliche Klageverfahren auf längere Sicht nicht zur Realisierung gelangen.

Es wird angeregt, den Bedarf der Nordumgehung vor dem Hintergrund aktualisierter Verkehrsgutachten sowie unter Berücksichtigung eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes zu überprüfen und für den Interessenausgleich ausgewogene Planungsalternativen zu erarbeiten.

Es ist zweifelhaft, ob ein tatsächlicher Verkehrsbedarf für eine Umgehung von Falkensee besteht, und nicht erst durch die Straßenplanung und kurzsichtige Stadtentwicklungsplanung geschaffen wird.

### **Und noch eine weitere Fragestellung zum Abschluß:**

Getragen werden die Planungen von dem Argument, daß „wegen der Verlagerung des Großteils der Verkehre auf die Ortsumgehung der Kraftstoffverbrauch bezogen auf die geleistete Verkehrsarbeit“ sinkt. Dies scheint oberflächlich gut begründet. Nimmt man jedoch die größeren Entfernungen hinzu, die zurückgelegt werden, wenn aus dem Ort heraus auf die Ortsumgehung gefahren wird, um andere innerstädtische Orte „schneller“ und „stauloser“ zu erreichen, erscheint diese Begründung fragwürdig. Die wenigen Eintritsstraßen weisen auf ein hohes Verkehrsaufkommen in Richtung der Knotenpunkte und von ihnen weg hin, genau wie auf die länger zu fahrenden Strecken. Dazu sei die Frage erlaubt, wie überhaupt 15.000 Kfz pro Tag von einer zweispurigen Straße verkraftet werden, zumal sich der Großteil des Verkehrs in nur wenigen Stunden am Tag abwickelt. Mit Maßnahmen an den Eintritsstraßen wird der Stau vorprogrammiert.

**In den Antragsunterlagen fehlt eine Darstellung der aktuellen Verkehrsbelastungen der Falkenhagener- und der Spandauer Straße. Entsprechende Unterlagen sind nachzuliefern!**

## **4. Natur und Menschen**

Bei dem Gebiet der Trassenführung der nördlichen Ortsumgehung handelt es sich um einen Freiraum mit besonderem Schutzanspruch.

Die nördliche Ortsumgehung

- zerstört übergeordnete Grünverbindungen,
- zerstört Vorranggebiete für Natur- und Artenschutz,
- zerstört wertvolle Bereiche für Avifauna und Amphibien,
- führt zu erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes,
- führt zu erheblichen Beeinträchtigungen der Wohn- und Erholungsfunktionen, und das in einem Gebiet mit erhöhter Bedeutung für die landschaftsgebundene Naherholung im Raum Spandau und Falkensee.

Das im Flächennutzungsplan der Stadt Falkensee genannte Ziel „Die bestehenden großräumigen Grünzüge sind zu sichern und durch Ergänzungen zu einem Freiraumverbund zu vernetzen“ wird in unverantwortlicher Weise vernachlässigt. Laut Flächennutzungsplan der Stadt Falkensee vom Januar befinden sich ca. 20 Biotop unmittelbar im Laufe oder im näheren Umfeld der Trassenführung.

Zudem handelt es sich um ein Gebiet von ca. 1,5 km<sup>2</sup>, das in einer Zeitspanne von 30 Jahren weder von Ost noch West zugänglich war. In diesem Gebiet konnten sich unabhängig von menschlichen Einflüssen bedrohte Tier- und Pflanzenarten in ihrem eigenen Lebensraum ungestört entwickeln. Auch in den letzten 10 Jahren sind die Eingriffe aufgrund der geringen Erschließung unwesentlich geblieben. Der ehemalige Grenzstreifen bildet die natürliche Grenze des Gebiets, das gleichzeitig für die Tierwelt der einzige Waldzugang von Berlin in das Havelländische Waldgebiet ist. Mit der Ortsumgehung wird dieser zusammenhängende Naturbereich zerstört. Die Aussage der Planungsunterlagen von „...geringen Zerschneidungseffekten“ (siehe Seite 28) kann daher überhaupt nicht nachvollzogen werden.



### **Brückenbauwerk über den Bahndamm:**

Das Brückenbauwerk über den Bahndamm stellt einen gravierenden Eingriff in die Landschaft, sowie in die Flora und Fauna dar. Aufgrund der bestehenden Bauhöhe des Bahndamms, ist eine sehr hohe Straßenüberführung erforderlich, die eine lange Rampe für die Anfahrt und eine hohe Böschung bedingt. Dadurch wird ein großer Bereich der grundwassernahen Reiherwiesen unwiederbringlich zerstört. Dieser Bereich ist Lebensraum für Reiher und Störche und demzufolge auch für Amphibien. Eine Wanderung dieser Amphibien zum Nieder-Neuendorfer-Kanal ist nicht mehr möglich. Wildwechsel wird in diesem Bereich ebenfalls durch die Mächtigkeit dieser hohen Brücke unterbunden.

### **Birkholz:**

Das Birkholz als Schutzgebiet für seltene Vogelarten, wird bereits in der UVS als sehr kritisch eingestuft. Es gibt dort mehrere „Rote Liste“-Arten, die auch in der UVS genannt werden. Durch Verlärmung, Schadstoffbelastung und Einschränkung des Flugraumes sind diese Vogelarten in ihrem Bestand gefährdet.

### **Nieder-Neuendorfer-Kanal:**

Der Frei- und Schutzraum längs des Nieder-Neuendorfer-Kanals wird über mehrere Kilometer durchschnitten und ökologisch entwertet.

Der Nieder-Neuendorfer-Kanal ist Wanderweg für Biber und Fischotter. Durch den Verlauf der Trasse im Nahbereich des Kanals kann es zu Kollisionen mit diesen Tierarten und als Folge zur Tötung einzelner Tiere kommen.

### **Gebiete westlich und südlich vom Eiskeller:**

Im Bereich des Eiskellers befinden sich einige Trockenrasenflächen. Diese Gebiete und die darin beheimateten Kleinlebewesen sind durch den Bau der Straße gefährdet.

Trockenrasenflächen werden durch den Bau der Straße unwiederbringlich zerstört, da sie nur auf nährstoffarmen Böden entstehen und erhalten werden können. Durch den Schadstoffausstoß wird der Boden überdüngt und die Trockenrasenflächen zerstört.

Außerdem befinden sich in diesem Bereich zahlreiche Wildwechsel von Niederwild, Rehwild, Damwild und Schwarzwild, das vom Spandauer Forst in das LSG Nauen-Brieselang-Krämer wechselt. Die Vermischung der Wildbestände würde durch den Straßenbau stark beeinträchtigt werden. Wildunfälle sind in diesem Bereich zu erwarten.

### **Falkenhagener See, Neuer See, Alter See:**

Im Bereich der 3 Seen - Alter See ist ein Feuchtbiotop - befinden sich vielfältige Vogel-, Amphibien-, und Insektenvorkommen. Der Lebensraum der Vögel wird durch die Straße mit Sicherheit eingeschränkt werden. Gesichtet wurden hier Rotmilan, Bussard, Falke, Eule, Nachtigall, Kuckuck und mehrere andere Singvogelarten. „Rote Liste“-Arten sind im UV-Gutachten aufgeführt.

In den Gärten des Wohngebietes wurden schon mehrfach Kröten gefunden, die von den Seen dorthin gewandert sind. Frösche sind in großer Anzahl an allen 3 Seen vorhanden. Eine Amphibienwanderung im Bereich der Umgehungsstraße ist deshalb wahrscheinlich.

Außerdem sind viele Libellenarten, Schmetterlinge und Falter in diesem Bereich zu finden. Mit Beginn der Dämmerung treten Fledermäuse auf: Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler und Wasserfledermäuse.

Es wurden als Großkäfer bereits mehrere Nashornkäfer und große Kolbenwasserkäfer gesichtet.

Im Bereich der Brachfläche an der Spandauer Straße, dem Bereich zwischen dem Neuen See und dem Wohngebiet Schopenhauer Straße, sowie der angrenzenden Waldgebiete an der Humboldtallee wird über das ganze Jahr starker Wildwechsel beobachtet. Durch die Straße wird dieses Gebiet über eine weite Strecke zerschnitten.

In den Planungsunterlagen wird an keiner Stelle erwähnt, wie der Übergang zwischen den Seen erfolgen soll. Bei der Beschaffenheit dieser Zone ist von massiven Baulösungen (erhöhter Damm etc.) auszugehen, der sowohl nur schwer kalkulierbare Risiken birgt, als auch einen massiven Eingriff in den Übergang zwischen beiden Seen zur Folge haben wird.

#### **Klima:**

Südlich von Schönwalde und am Eiskeller liegen Kaltluftentstehungsflächen. Die Kaltluft verteilt sich in der Frischluftbahn am Berliner Standrand in Richtung Süden. Durch die geplante Straße mit dem prognostizierten Verkehr würde diese Frischluft stark mit Schadstoffen und Abgasen (Stickoxide und Rußpartikel) belastet werden. Aus einer Frischluftbahn würde eine Schadstoffbahn.

Durch die vorherrschenden Windrichtungen West und Südwest würden die angrenzenden Wohngebiete Schopenhauer Straße, Philosophenviertel und Siedlungsgebiet Falkenhöh mit insgesamt mindestens 2000 Familien durch Emissionen (Lärm und Abgase) sehr stark belastet werden (siehe UVS).

#### **Wasser:**

Die Straße würde überwiegend in grundwassernahen Bereichen verlaufen, von denen ein Großteil zum Wassereinzugsbereich des Wasserwerkes Spandau gehört. Auftretende Schadstoffe wie Öl, Benzin und Reifenabrieb könnten durch die dort vorkommenden durchlässigen Sandböden nahezu ungefiltert ins Grundwasser gelangen.

Die Wasserqualität in den wasserführenden Gräben nördlich von Falkensee würde nachhaltig verschlechtert werden. Auch wäre mit einer Verschmutzung der Oberflächengewässer Falkenhagener See und Neuer See zu rechnen.

Evtl. nötige Grundwasserabsenkungen beim Bau der Straße könnten zu irreparablen Schädigungen der Flora und Fauna führen. Wasserentzug im Bereich der Feuchtwiesen und der Waldflächen würde zu einer Biotopveränderung führen und hätte ein Absterben von derzeit dort wachsenden Gräsern, Büschen und Bäumen zur Folge.

#### **Böden:**

Im Nahbereich des Alten Sees befinden sich Niedermoorgebiete und Torfstiche. Durch den geplanten Straßenbau würden diese verdichtet und unwiederbringlich zerstört werden.

#### **Betroffenheit europäischer Schutzgebiete:**

Im Untersuchungsraum werden im direkten Trassenbereich Lebensraumtypen und Arten der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie in den Antragsunterlagen ermittelt. Bei den betroffenen Lebensraumtypen (offene Grasflächen mit *Corniphorus* und *Agrotis* auf Binnendünen, alte bodensaure Eichenwälder und Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwald) werden Überplanung und Rodung als Hauptgefährdungsfaktoren eingeschätzt.

Auf Grund der ermittelten Arten und Lebensraumtypen ist der Untersuchungsraum als potentielles FFH-Gebiet einzustufen. Vor einer Zulassung des Vorhabens der Nordumgehung ist daher nach § 19c, Abs.2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), die Verträglichkeit des Vorhabens zu prüfen. Die folgende Aussage aus den Antragsunterlagen entbehrt wegen der vorgelegten Kartiererergebnisse jeder Grundlage: „Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß der Untersuchungsraum keine potentiell gut geeigneten FFH-Gebiete aufweist. Das Straßenbauvorhaben führt daher nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen eines potentiellen FFH-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen.“ (UVS, S. 82, "Zusammenfassende Bewertung").

Wie bereits ausgeführt handelt es sich aufgrund der ermittelten Vorkommen sehr wohl um ein geeignetes FFH-Gebiet. Bei den ermittelten Arten und Lebensraumtypen handelt es sich um maßgebliche Bestandteile des FFH-Gebietes im Sinne des § 19c, Abs.2 BNatSchG. Die Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet leiten sich aus § 19a Abs. 2 Nr. 7 BNatSchG ab und sind in der Erhaltung und Entwicklung der Lebensraumtypen und Arten der Anhänge der FFH-Richtlinie zu sehen. In den Antragsunterlagen wird ausgeführt, daß durch das Straßenbauvorhaben Hauptgefährdungsfaktoren für die ermittelten Arten und Lebensraumtypen ausgelöst werden.

Es ist daher von einer erheblichen Beeinträchtigung des betroffenen FFH-Gebietes und damit von der naturschutzrechtlichen Unzulässigkeit des Vorhabens auszugehen. Vor einer landesplanerischen Entscheidung muß die Verträglichkeit im Sinne des § 19c BNatSchG eingeschätzt werden. Das Verfahren ist daher bis zur Vorlage entscheidungserheblicher Unterlagen auszusetzen, wenn auf Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse eine Vereinbarkeit des Vorhabens der geplanten Nordumgehung mit den Zielen der Landesplanung und der Raumordnung überhaupt denkbar ist.

## **5. Gründe aus Sicht der Landwirtschaft, gegen die Nordumgehung**

- I. Insgesamt werden von der Umgehungsstraße mind. **14 (I) Bauern** mit ihren Familien in ihrer Existenz betroffen.
- II. Durch die Art der Trassenführung der Varianten I bis III werden für die Erhaltung der **Wirtschaftlichkeit** der landwirtschaftlichen Betriebe notwendigen Nutzflächen unwiederbringlich zerstört, weil
  - A. es zur Zerstückelung der vorhandenen Flächen kommt und eine rationelle Bearbeitung der Flächen mit der vorhandenen Technik künftig erschwert, bzw. unmöglich wird.
  - B. die vorhandene, teils mit erheblichen Investitionen und Kreditaufnahmen angeschaffte landwirtschaftliche Technik auf Großflächenwirtschaft ausgelegt ist und ein Einsatz auf zu kleinen Flächen unwirtschaftlich und unrentabel ist.
- III. Der **Flächenverlust** durch die geplante Bahntrassenüberführung/-unterführung ist im erforderlichen Umfang für die Betriebe nicht hinnehmbar. Der Ernteausfall verursacht nicht tolerierbare Verluste oder sogar neue Kosten durch notwendigen Zukauf von Futtermitteln.

- IV. Um eine **Erreichbarkeit** der landwirtschaftlichen Nutzflächen für die betroffenen Betriebe auch nach dem Bau der Umgehungsstraße sicherzustellen, sind mindestens westlich und östlich der bestehenden L20 jeweils drei Quermöglichkeiten an vorhandenen Feldwegen, bzw. vorhandenen Feldern notwendig.
- V. Zum Zwecke der Gefahrenabwehr und der **Betriebsicherheit** müssen die notwendigen Querungen durch Lichtzeichenanlagen mit Kontaktschwellen versehen werden, damit auch die schwere Landtechnik, regelmäßig mit einem, zur Erntezeit auch mit zwei doppelachsigen Anhängern ausgestatteten Schleppern in zumutbarer Weise in die Verkehrsfläche einfahren können.
- VI. Das entstehende "**Dreieck**" zwischen Bahnschiene, Umgehungsstraße und Umgehungsstraßenabzweig benötigt zur rationellen Bewirtschaftung ebenfalls zwei Feldanschlüsse, mindestens einen davon mit Lichtzeichenanlage und Kontaktschwelle.
- VII. Die prognostizierten **Umfahrungsgeschwindigkeiten** und die Umfahrdauer von Falkensee auf der L20n sind aus der Sicht der Landwirtschaft unrealistisch. Durch die Zerschneidungseffekte der Trasse sowie der ungünstigeren Erreichbarkeit der Nutzflächen erhöht sich zwangsläufig der landwirtschaftliche Verkehr auf der Straße. Dieser Verkehr ist naturgemäß sehr langsam. Die höchste zugelassene Fahrgeschwindigkeit beträgt je nach vorhandener Technik bis 40 km/h. Mit Anbautechnik oder Anhänger kann sich die Fahrgeschwindigkeit notwendigerweise erheblich reduzieren. Eine mittlere Geschwindigkeit von 20-30 km/h ist in der Praxis üblich. Die o. g. Quermöglichkeiten können die Fahrtzeiten der Landwirte auf der Straße zwar mindern, letztendlich aber nicht vermeiden. Hier sieht die Landwirtschaft ein erhebliches Staupotential, das den Verkehrsfluß stark belastet. Die angegebenen Fahrtzeiten können dann eher nur im Ausnahmefall erreicht werden. Es ist als Folge zu befürchten, daß Verkehrsteilnehmer zur Umgehung des Staupotentials die ehemalige Fahrstrecke durch die Innenstadt Falkensees wieder wählen und damit Sinn, Zweck und Wirkung der Umgehungsstraße ernsthaft in Frage gestellt wird.

VIII. Aufstellung über die **Fahrhäufigkeit:**

Heu- und Grünlandwirtschaft

Tätigkeit	durchschn. Anzahl der Bearbeitungsgänge	Anzahl der Fahrten (Hin- und Rückweg)
Düngen	3	6
Schleppen	3	6
Walzen	2	4
Misten	50	100
Mähen	4	8
Wenden	4	8
Schwaden	4	8
Pressen	2	2
Abfahren	12	12
Versorgung und Kontrolle	10	20
Gesamt: Landwirt	87	174
<b>Anzahl bei vier heuenden Landwirten</b>	<b>348</b>	<b>696</b>

Futterwirtschaft

Tätigkeit	durchschn. Anzahl der Bearbeitungsgänge	Anzahl der Fahrten (Hin- und Rückweg)
Futterw. Rinder	150	300
Futterw. Pferde	360	720
<b>Anzahl bei zwei Fruchtbau-betrieben</b>	<b>510</b>	<b>1020</b>

Fruchtwirtschaft

Tätigkeit	durchschn. Anzahl der Bearbeitungsgänge	Anzahl der Fahrten (Hin- und Rückweg)
Pflügen	2	4
Drillen	2	4
1. Spritzen	4	8
2. Spritzen	4	8
Dreschen	3	6
Abfahren	10	10
Pressen	3	6
Abfahren	10	20
Scheiben	2	4
Pflügen	2	4
Scheiben	2	4
Düngen / Misten	10	20
Gesamt: Landwirt	54	108
<b>Anzahl bei vier Fruchtbau-betrieben</b>	<b>216</b>	<b>432</b>

- IX. Die Landwirte im Bereich der Trassenführung haben sich selbständig dem **Integrierten Pflanzenschutz** verpflichtet. Wichtiges Instrument ist dabei die biologische Schädlingsbekämpfung. Nach jeder Mahd, bzw. Ernte wird bewußt auf die sofortige Beräumung und Säuberung der Flächen zu Gunsten der seit Alters her natürlich in reichlicher Anzahl sich einfindender Schadverteiler. Besondere Bedeutung hat dabei die natürliche Regulierung der Nager, wie Feldmaus, Wanderratten und die große Gruppe der Scher- und Kurzschwanzmäuse. Der historische Gemarkungsname, "Reiherwiesen", weist darauf hin. Die weitgehende intakte Räuber-Beute-Beziehung wird nach wie vor effektiv für die Landwirtschaft genutzt. Davon kann sich selbst jeder Laie nach jeder Ernte / Mahd selbst überzeugen, wenn er auf den Flächen in bemerkenswerter Dichte Turmfalken, Mäusebussarde, Milane (Rot-), Graureiher, Kolkraben, Rabenkrähen, Nebelkrähen, Störche und sogar den Raubwürger, aber auch Fuchs, Dachs, Marder sowie großes und kleines Wiesel beobachten kann. Die nachhaltig günstigen und kostenlosen Wirkungen dieser absolut umweltverträglichen Nagerbekämpfung wird von den Landwirten sehr geschätzt. Eine Beeinträchtigung dieser natürlichen "Hilfsarbeiter" in der Landwirtschaft lehnen die Landwirte aus betrieblichen und ökologischen Gründen strikt ab. Insbesondere die Störung der Beutegreifer durch optische Reize und durch Verlärmung nähren die Befürchtung, daß das seit Generationen bestehende Gleichgewicht zwischen Räubern und Beute einseitig zu Lasten der Bauern gestört wird und damit eine Erhöhung der Bewirtschaftungskosten einhergeht, die die unter wirtschaftlichen Druck stehenden Betriebe zusätzlich belastet. Die für die Waldwirtschaft wichtige Funktion des externen Forstschatzes würde ebenfalls erheblich leiden. Kahlfraß an Kulturen durch einwandernde Nagerwellen, wie sie jüngst in diesem Jahr in der Flatower Gemarkung aufgetreten sind, wären im Weiteren zu befürchten
- X. **Reittourismus** ist für viele bäuerlichen Betriebe ein festes wirtschaftliches Standbein geworden. Er bedeutet für viele Betriebe die wesentliche Existenzgrundlage. Die Landesregierung Brandenburgs hat deshalb mehrfach darauf hingewiesen, daß sie bei der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in der Landwirtschaft die Formel "4 Pferde = 1 Arbeitsplatz" als sehr wichtiges und effektives Werkzeug begreift und sie ihrerseits die nötigen Weichenstellungen und Förderungen unternimmt, um eine konsequente Umsetzung dieser Formel landesweit durchzusetzen. Dies bekräftigte der zuständige Minister des Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Herr Gunther Fritsch auf dem Landesbauernntag im Festzelt auf der BRALA '99 in Paaren/Glien sowie bei anderen Gelegenheiten, wie in der einschlägigen Tagespresse Mitte Juli mehrfach zu lesen war. Die Betriebe, die im Reittourismus tätig sind, trifft die geplante Umgehungsstraße doppelt hart:
1. Es entstehen durch den Bau der Trasse erhebliche Flächenverluste an Grün- und Weideland, wodurch die Nahrungsgrundlage der Weidetiere für einige Betriebe existenzbedrohlich eingeschränkt wird und Möglichkeiten für eine artgerechte Tierhaltung unwiederbringlich verloren gehen.
  2. Die Attraktivität eines Betriebes als Einstellmöglichkeit für Reit- und Fahrpferde ist im besonderen Maße von dem Angebot an schönen und geeigneten Reit- und Fahrwegen abhängig. Die Wege müssen in unmittelbarer Nähe zu den Reiterhöfen liegen, ungefährlich erreichbar sein und ein Mindestmaß an naturräumlicher Schönheit und erholsamer Ruhe gewähren, um attraktiv zu sein. Die Trasse der Umgehungsstraße würde in ihrem Verlauf eine ganze Reihe von gern benutzten Reitwegen durchkreuzen, verlärmern und zum sicheren Queren bei den prognostizierten Verkehr nahezu unpassierbar machen. Damit würde nicht nur die Attraktivität

der Wege extrem vermindert, sondern auch das aus der Sicht der Reiterhöfe jenseits der Umgehungsstraße liegende Gebiet in seiner Gänze fast nicht mehr für das Ausreiten zur Verfügung stehen. Eine solche Situation wäre ebenfalls für eine Reihe von Betrieben unzweifelhaft existenzbedrohend. Die Kosten für die Folgeschäden des Existenzverlustes, z. B. Arbeitslosengelder, Sozialhilfe etc. müssen bei einer Vollkostenrechnung als Folgekosten für den Bau der Trasse berücksichtigt werden. Ein gesamtwirtschaftlicher Nutzen für die Menschen wird aus der Sicht der Landwirtschaft daher sehr fraglich.

XI. Die **Landschaftspflege** ist eine von der Landwirtschaft i. d. R. kostenlos der Gesellschaft zur Verfügung gestellte Leistung. Die Ziele und die Bedeutung der Landschaftspflege sind im Land Brandenburg in unterschiedlicher Form als Landesprogramme, Auflagen und dgl. manifestiert. In dicht besiedelten Gebieten kommt ihr durch den erhöhten Besucherdruck naturgemäß eine besondere Bedeutung zu. Die Aufgabe der Landschaftspflege kann aber nur von wirtschaftlich gesunden und leistungsfähigen landwirtschaftlichen Betrieben kostenlos, quasi als Nebenprodukt ihrer Arbeit geleistet werden. Wenn aber die Leistungsfähigkeit der Betriebe durch eine solche Umgehungsstraße derart in Mitleidenschaft gezogen wird, das einigen Betrieben auch die Existenz kosten kann, wie oben erläutert, ist die Fortführung dieser Leistung auszuschließen. Die künftig anfallenden zusätzlichen Kosten müßte ebenfalls die Gesellschaft tragen. Bei der Berechnung der Folgekosten muß das, aus der Sicht der Landwirtschaft, berücksichtigt werden.

XII. **Reitsport** spielt traditionsgemäß in Berlin und Umgebung eine wichtige Rolle. Die Reitsportanlagen "Hoppegarten und Karlshorst" besitzen einen weit über die Landesgrenze hinaus reichenden internationalen Ruf und Ruhm. Reitsport, besonders auch Trabrennen, prägen bis heute die Landeskultur. Es wundert deshalb nicht, daß ein so traditionsreiches Gestüt wie "Dammsbrück" für die Bevölkerung in und um Falkensee einen besonderen Stellenwert in der Identifikation mit dem Begriff "Heimat" einnimmt. Viele der alteingesessenen Bewohner haben ihre ersten "Reitstunden" dort verbracht, es bestehen dorthin zahlreiche emotionale Verbundenheiten. Froh war man, als nach der Wende die Aktivitäten auf dem Gestüt sich verstärkten, wenn auch mit wechselnden Besitzern. Als der jetzige Besitzer aber wieder das Gestüt unter eindeutig sportlichen Gesichtspunkten aufbaute, stärkte dies das Selbstbewußtsein der Bevölkerung, denn die Pferde aus "ihrem Dammsbrück" liefen nun wieder auf den berühmten Rennbahnen Berlin-Brandenburgs. Ein Verlust dieses wiedergewonnenen Selbstbewußtseins würde viele Falkenseer, vor allem unter den älteren Bürgern treffen.

Ungeachtet dieser wenig in Zahlen zu fassenden Gründe gegen eine derartige Straße bedeutet die Durchschneidung der Trainingsbahn unweigerlich das Aus für das Gestüt und den Sport. Mindestens sechs Männer und Frauen würden dann gekündigt werden. Die eingearbeiteten, zum Teil spezialisierten Fachkräfte trafe völlig unerwartet die plötzliche Arbeitslosigkeit, und das zu einem Zeitpunkt, da der Arbeitsmarkt sehr angespannt ist. Sichere Arbeitsplätze sind bekanntermaßen Mangelware, im Trabersport ohnehin. Die Auswirkungen einer Betriebsschließung sind bisher nicht in Betracht gezogen worden. Auch die entstehenden Folgekosten sind nicht berücksichtigt worden.

## Fazit:

Aus den oben geschilderten Gründen wird der Bau der Umgehungsstraße L20n aus der Sicht der Landwirtschaft strikt abgelehnt. Aus der Bedrohung der Betriebe heraus ergeben sich daher folgende **Forderungen**, die während der Planung und der möglichen Umsetzung der Maßnahme zu berücksichtigen sind:

1. **Aufstellung eines Sozialplanes** für die Absicherung der erwerbslos werdender Arbeitnehmer mit ihren Familien.
2. **Sicherstellung des Ersatzes des Flächenverlustes** in unmittelbarer Nähe zu den Betrieben.
3. **Sicherstellung der betrieblich notwendigen Zuwegungen** zu den verbleibenden Rest- und Stückelflächen.
4. Sicherstellung der **Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer**, unter Berücksichtigung der besonderen Erfordernisse der Landwirtschaft.
5. Auflage eines **Förderprogramms zum Ausgleich der höheren Kostenbelastung** durch Flächenverlust, Flächenzerstückelung, Beeinträchtigungen des biologischen Pflanzenschutzsystems und der Wettbewerbsbeeinträchtigung.
6. Auflage eines **Förderprogramms zum Ausgleich der finanziellen Einbußen** aus dem Reit- und Fahrtourismus.

## 6. Gesamtbetrachtung

Das Vorhaben weist eine hohe Konfliktintensität im Bereich aller Schutzgüter auf. Eine Vereinbarkeit der Ziele der Raumordnung in der Landesplanung, muß in Anbetracht des zweifelhaften verkehrlichen Nutzens des Straßenbauvorhabens insgesamt angezweifelt werden.

Es handelt sich um einen massiven Eingriff in ein bisher verkehrlich nicht erschlossenes Landschaftsschutzgebiet. Dieser Eingriff ist absolut unverhältnismäßig, da ausreichende infrastrukturelle Potentiale für ähnliche Entlastungseffekte zur Verfügung ständen, jedoch nicht untersucht worden sind.

In der Raumordnungsverfahrensordnung werden folgende Planungsfelder und -schritte gefordert: „Beschreibung raumordnerisch relevanter Maßnahmen, mit denen der Verbrauch natürlicher Ressourcen so gering wie möglich gehalten werden kann und erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt vermieden, vermindert und soweit als möglich am Standort ausgeglichen werden“. Desweiteren sollen die „verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens, die Risikoabschätzung möglicher negativer Aus- und Wechselwirkungen, sowie raumordnerisch relevante Ersatzmaßnahmen beschrieben werden“. Diese Anforderungen werden nur zum Teil erfüllt. Beschrieben werden - und dies nur unzulänglich - die negativen Auswirkungen der Raumordnung. Bei den geplanten massiven Eingriffen ist ein Ausgleich für Natur und Landschaft nicht möglich.

Im Regionalplan Havelland/Fläming vom September 1998 wird der gesamte Untersuchungsbereich aufgegliedert in Erholungsgebiete, Parklandschaften und Freiräume. Die Ortsumfahrung Falkensee ist nicht mehr Bestandteil dieser Planung, sondern soll lt. dem Amtlichen Anzeiger zurückgestellt werden, da kein Bedarf mehr besteht.



Die Bedarfsplanung von 1995 ist damit überholt. Anlehnend an diese Entscheidung sollte die Konsequenz gezogen werden, das gesamte Gebiet in seiner derzeitigen Form zu erhalten.

Hinzu kommen an Eingriffen

- die Enteignungen von Wochenendgrundstücken,
- die Zerstörung landwirtschaftlicher Flächen und Produktion.

Nimmt man weitere Maßnahmen hinzu, die in der Planung nur unzureichend Eingang gefunden haben, wie

- die nicht berücksichtigte Bebauung,
  - Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen,
  - wirkungsvolle Lärmschutzmaßnahmen,
  - Entschädigungszahlungen an Neubewohner, da die Stadtverwaltung nicht auf die Umgehungspläne hingewiesen hat,
- sind die angenommenen Kosten zu bezweifeln.

Die Antragsunterlagen berücksichtigen nicht, die im Bau befindliche südliche Ortsumfahrung und insbesondere die Betrachtung der Nullvariante. Eine Abwägung der Vorteile des geplanten Vorhabens und der angestrebten innerstädtischen Entlastung mit den Schutzgütern Mensch, Pflanzen, Tiere und Landschaft ist auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen nicht möglich. Aus diesem Grunde sollte das Verfahren bis zur Vorlage aussagefähiger Unterlagen ausgesetzt werden.



BI Schönes Falkensee e.V.,

2. Vorsitzende Astrid Spallek-Petrovic



Vorstandsmitglied Christian Brand