

## **Anhörungsverfahren für den Neubau der Landesstraße L 20/L 201, Ortsumgehung Falkensee**



### **Einwendung BISF e.V. Auszüge**

**„Das Vorhaben wird grundsätzlich als verkehrspolitisch und finanzpolitisch verfehlt, nicht erforderlich, die Gesamtbelastungssituation in Falkensee und Schönwalde verschlechternd, gegen raumordnerische, naturschutzfachliche u.a. Ziele verstoßend und die Menschen in und um Falkensee und Schönwalde-Glien / OT Siedlung wie auch deren Besucher unzumutbar belastend, abgelehnt.“**

#### **Falscher verkehrspolitischer Ansatz**

Vor dem Hintergrund, dass noch im Raumordnungsverfahren der Anteil des Durchgangsverkehrs mit lediglich 6 % angegeben wurde, jetzt der Anteil des Durchgangsverkehrs mit 8 % angegeben wird, ist der Bau einer Ortsumfahrung schon im Ansatz nicht das geeignete Mittel, um einen wertvollen Beitrag für die Lösung der Verkehrsprobleme im Raum Falkensee zu leisten. Bei den deutlich über 90 % Binnen-, Ziel- und Quellverkehr, die die Verkehrsuntersuchungen im Raum Falkensee feststellen, handelt es sich um hausgemachten Verkehr. An keiner Stelle der Planunterlagen oder der Vorplanung wird erkennbar dieser Verkehr und die dahinter stehenden Mobilitätsbedürfnisse untersucht. Erst eine Analyse dieser Mobilitätsbedürfnisse aber würde die Planung einer sachgerechten Problemlösung ermöglichen. Deshalb sind auch die prognostizierten Verlagerungseffekte auf die Ortsumfahrung bereits methodisch nicht hinreichend abgesichert und im Ergebnis wohl falsch.

Die Verlagerungseffekte werden aufgrund der räumlichen Struktur Falkensees mit dem Schwerpunkt der Bevölkerungsverteilung, kommunaler Dienstleistungen sowie infrastruktureller und wirtschaftlicher Aktivitäten im Süden Falkensees und südlich der zu entlastenden Verkehrsachse ohnehin stark bezweifelt. Ohne eine echte Analyse der Mobilitätsbedürfnisse ist die Planung sogar in hohem Maße schädlich, indem sie die Gesamtbelastung im Bereich der Stadt Falkensee deutlich erhöht. Sie zieht neuen Verkehr an. Sie führt zu unerträglichen Belastungen in Hauptverkehrsstraßen, die bereits heute sehr stark belastet sind, und sie nimmt vielen Falkenseern und Besuchern einen wertvollen und beliebten Erholungsraum.

Die Planung widerspricht in mehrerlei Hinsicht den von der Stadt Falkensee verbindlich verabschiedeten Planungsansätzen. Nicht einmal die Forderungen der Stadt Falkensee aus dem Raumordnungsverfahren wurden bei der Planung der Ortsumgehung berücksichtigt.

#### **Keine Begründung aus dem Landesstraßenbedarfsplangesetz**

Die Ortsumfahrung Falkensee ist im Landesstraßenbedarfsplan des Landes Brandenburg verankert. Allerdings bleibt unklar, worauf sich der Vorhabenträger insoweit im Einzelnen beziehen möchte. Im Text des Erläuterungsberichts wird der Landesstraßenbedarfsplan 1995 in Bezug genommen, zugleich werden aber die Bewertungsziffern aus dem Entwurf des Landesstraßenbedarfsplans 2002 verwendet. Der Landesstraßenbedarfsplan 1995 ist nach 13 Jahren veraltet, der Entwurf aus 2002 ist nie verabschiedet worden. Die Bewertungsziffern des Plans aus 1995 und des Entwurfs aus 2002 sind höchst unterschiedlich. Die Bedeutung der Auf-

nahme in den Landesstraßenbedarfsplan muss vor diesem Hintergrund für die Nordumfahrung Falkensee im Planfeststellungsverfahren überprüft werden.

Der Landesstraßenbedarfsplan ist nach § 4 Landesstraßenbedarfsplangesetz nach Ablauf von jeweils fünf Jahren zu überprüfen und der Verkehrsentwicklung anzupassen. Es steht zu erwarten, dass die Ortsumfahrung Falkensee in Anpassung an die Verkehrsentwicklung aus dem Landesstraßenbedarfsplan entfallen wird und damit auch die gesetzliche Planrechtfertigung nicht mehr vorhanden sein wird.

Das Vorhaben ist nicht finanzierbar: Die Ortsumgehung soll zu 75 % mit EFRE-Mitteln finanziert werden, und muss daher europäisches Recht beachten. Die Ortsumgehung zerstört zwei wertvolle europäische Schutzgebiete (FFH-Gebiet Falkenseer Kuhlake und FFH-Gebiet Spandauer Forst) weshalb die EFRE-Finanzierung keinesfalls gesichert ist.

Es fehlt eine Linienbestimmung für die Ortsumfahrung. Nach § 35 Abs.2 BbgStrG bestimmt das für den Straßenbau zuständige Mitglied der Landesregierung nach Durchführung eines Raumordnungsverfahrens im Benehmen mit dem für die Raumordnung zuständigen Mitglied der Landesregierung die Planung und Linienführung für den Neubau von Landesstraßen (Linienbestimmung). Da die Linienführung bei rechtmäßiger Betrachtung nach dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens den Erfordernissen der Raumordnung widerspricht, wie bereits dargelegt wurde, war hier nach § 35 Abs.2 BbgStrG sogar das Einvernehmen erforderlich. Ausweislich erfolgte nicht einmal eine Beteiligung. Ein Benehmen, geschweige denn ein Einvernehmen, kann daher nicht hergestellt worden sein.

**Es erfolgte keine Auslegung in Berlin. Da sich das Vorhaben erheblich in Berlin auswirkt, etwa auf die Lärmbelastungen im Eiskeller als bei den Berlinern beliebtes und sehr bekanntes Erholungsgebiet, durch Belastungen des angrenzenden Berliner FFH-Gebiets Spandauer Forst, durch die Unterbrechung beliebter Freizeit- und Erholungswege etc., war eine Auslegung in Berlin verwaltungsverfahrensrechtlich geboten.**

#### **Lärm- und Abgasbelastung in der Gesamtbilanz**

Den Zielsetzungen trägt die vorliegende Planung nicht Rechnung, da sie die Lärm- und Abgasbelastung in der Gesamtbilanz für den Raum Falkensee und Schönwalde-Glien / OT Siedlung deutlich erhöht, bisher unbelastete Räume der Erholungsnutzung weitgehend entzieht durch die Neuverlärmung, bisher weitgehend unbelastete reine Wohngebiete neuverlärmte und an bereits extrem hoch belasteten Straßen zu einer zusätzlichen Belastung führt, die durch die Entlastung an anderer Stelle nicht zu rechtfertigen ist.

Die Ortsumfahrung ist keine Ortsumfahrung, da die Trasse im Osten den Ortsteil Falkenhöh in Falkensee durchschneidet und im Norden zwischen zwei Ortsteile (Falkensee Nord und Schönwalde-Glien / OT Siedlung) gelegt wird. Der Verkehr wird in Richtung der Wohngebiete von Schönwalde-Siedlung verlagert.

#### **Verkehrssicherheit und Unfallschwerpunkte**

Auf den angeführten Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit und die Schilderung von Unfallschwerpunkten im Ortsdurchfahrtsbereich Falkensee geht der Vorhabenträger im Laufe der weiteren Ausführungen zur Planrechtfertigung nicht mehr ein. Auch hier muss indessen für die zutreffende Ermittlung und Gewichtung der betroffenen Belange eine Bilanzierung erfolgen. Es muss geprüft werden, welche Zahl und Art von Unfällen voraussichtlich mit und ohne Ortsumfahrung zu erwarten ist. Dabei wird sich im Rahmen einer Gesamtbilanzierung ergeben, dass die Ortsumfahrung die Häufigkeit der Unfälle im betroffenen Gebiet keinesfalls senken, die Schwere der Unfälle noch erhöhen wird (bereits auf Grund der dort vorgesehenen hohen Geschwindigkeiten). Die Behauptung im Erläuterungsbericht, Unfallhäufungen im

Bereich der Ortsdurchfahrt in der Stadt Falkensee seien auf die hohe Verkehrsbelastung zurückzuführen, wird ausdrücklich bestritten. Unfallhäufungen sind regelmäßig – und so auch in der Stadt Falkensee – auf für die Verkehrsteilnehmer ungünstige Verkehrsverhältnisse zurückzuführen, haben hier aber mit der absoluten Verkehrsbelastung relativ wenig zu tun. Die Anzahl der Unfallhäufigkeiten in den betroffenen Falkenseer Hauptverkehrsstraßen wird nicht qualitativ in den Unterlagen dargestellt (Unfallsteckkarte kaum lesbar). Die Lösung der Unfallschwerpunkte – insbesondere der Verkehrs-Knotenpunkte - durch gezielte Optimierungsmöglichkeiten für den Ist-Zustand und den Prognose Null-Fall wurde nicht untersucht. Die zusätzlich zu erwartenden Unfälle auf der Umgehungsstraße werden in den Planunterlagen nicht thematisiert.

Insgesamt führt die Ortsumfahrung Falkensee zu einer mäßigen Lärmentlastungswirkung für einige der Stadtstraßen. Dabei liegt die Entlastung jedoch deutlich unter der durch kurzfristige effektive Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen und Lkw-Durchfahrtsverbote (nachts) zu erreichende Minderungen. Dem Vorhaben stehen Mehrbelastungen auf anderen Straßen entgegen. Dem Vorhaben stehen darüber hinaus deutliche Zusatzbelastungen durch Neuverkehre, welche durch die Ortsumfahrung erst angezogen werden, entgegen. Die Neuverkehre erreichen nach den Verkehrsgutachten insgesamt einen Umfang, der den Anteil des Durchgangsverkehrs, der ersten Zielgruppe einer Ortsumfahrung, deutlich überschreitet. Die Verkehrssicherheit wird durch die Ortsumfahrung verschlechtert, da insgesamt die Anzahl der Unfälle aufgrund der dann größeren Straßenlänge steigen wird und da die Schwere der Unfälle auf der Ortsumfahrung aufgrund der höheren Geschwindigkeiten insgesamt ansteigen wird. Vorteile in der Reisezeit ergeben sich lediglich für den äußerst geringen Anteil des Durchgangsverkehrs. Ihr Gewicht ist gering. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Annahmen in den Planfeststellungsunterlagen bereits auf grob falschen Ist-Zahlen beruhen und auch die Prognoseannahmen nicht nur unstimmig sind, sondern tatsächlichen Entwicklungen deutlich widersprechen, sodass insgesamt von einer deutlich verfehlten Prognose auszugehen ist.

Die Hoffnung, die viele Anwohner in der Stadt Falkensee und wohl auch einer Mehrheit der Stadtverordneten mit der Ortsumfahrung verbinden, es würde sich eine Entlastung in der Innenstadt ergeben, lässt sich damit nicht stützen. Deutlich wird damit, dass der geplante Neubau der Ortsumfahrung eine so deutlich geringere Lärmentlastungswirkung im Innenstadtbereich von Falkensee gegenüber sonstigen Maßnahmen haben würde, dass er mit der Entlastungswirkung nicht zu rechtfertigen ist.

### **Attraktivität Falkensees als Wohn- und Wirtschaftsstandort**

Im Erläuterungsbericht wird behauptet, die vorhandenen Verkehrsverhältnisse seien ein erheblicher Standortnachteil für die Entwicklung der Region als attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort im Berliner Umland. Die Attraktivität werde nachhaltig beeinträchtigt. Diese Annahme ignoriert die tatsächliche Entwicklung: Falkensee gehört zu den attraktivsten Zugzugsgebieten im Berliner Umland. Auch in den Planunterlagen wird von einem Bevölkerungsanstieg ausgegangen. Im Übrigen ist es der Planungsträger, der bisher effektive kurzfristig wirksame Maßnahmen zur Minderung der Belastung verweigert. Auch auf die von ihm selbst mit rechtlich nicht haltbarer Begründung herbeigeführte schlechte Bestandssituation kann er sich aber nicht berufen, wenn er sich weigert, effektive Maßnahmen zur Verbesserung zu ergreifen. Die Verlagerung von Verkehrsbelastungen soll darüber hinaus nach der Planung aber gerade in diejenigen Gebiete stattfinden, die die Attraktivität des Standorts maßgeblich begründen (Wohngebiete um den Falkenhagener See und zu den ruhigen Naturschutzgebieten). Durch die Ortsumfahrung werden die Gebiete nicht nur erheblich an Attraktivität einbüßen, sondern sie und zukünftig noch zu bebauende Wohnbereiche werden nachhaltig entwertet und zerstört.

## **Unvereinbarkeit mit der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung**

Der Landesentwicklungsplan engerer Verflechtungsraum (LEP eV) der Länder Berlin und Brandenburg sieht im Trassenbereich einen „Freiraum mit besonderem Schutzanspruch“ vor. Der Regionalplan Havelland-Fläming empfiehlt, die Ortsumfahrung Falkensee im Zuge der L201/L 20 zurückzustellen und bei der Überarbeitung der Bedarfspläne auf ihre Notwendigkeit hin zu prüfen. Die Ortsumfahrung in der in den Planfeststellungsunterlagen ausgewiesenen Ausführung ist auch nicht von der „bedingt“ positiven Bewertung der landesplanerischen Beurteilung vom 10.10.2000 gedeckt. Die landesplanerische Beurteilung enthält die Feststellung, dass das Vorhaben mit Zielen der Raumordnung unvereinbar ist. Ein Verstoß gegen Ziele der Raumordnung kann aber auch im Rahmen der Planfeststellung nicht „geheilt“ werden. Ein Zielabweichungsverfahren wurde nicht durchgeführt. Das Vorhaben ist raumordnungsrechtlich wegen Verstoßes gegen Ziele der Raumordnung unzulässig.

Darüber hinaus ist die Darstellung im Erläuterungsbericht falsch, dass die Planung die Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung umsetzt. Erste Maßgabe der landesplanerischen Beurteilung ist die Führung der Straße zwischen dem Berliner Außenring und der Speckteniederung ca. 1m unter Geländeniveau und die Errichtung von Aufwallungen beidseitig, so dass Pkw nicht optisch wahrgenommen werden können. Indem die Trasse in den Planfeststellungsunterlagen nicht abgesenkt in Troglage und durch Aufwallungen abgeschirmt geplant ist, verstößt sie gegen die angeführten Ziele der Raumordnung.

## **Keine Alternativenprüfung**

Ein grundlegender Fehler der Planungsunterlagen besteht mithin darin, dass die sich nicht nur aufdrängende, sondern landesplanerisch vorgegebene Alternative der Führung der Trasse 1 m unter Geländeniveau überhaupt nicht geprüft wurde.

Nicht nachvollziehbar und auch im Ergebnis offenkundig nicht sachgerecht ist das Verwerfen der sogenannten Nullvariante. Es ist weder nachvollziehbar, welche Maßnahme organisatorischer und ggf. baulicher Art bei der Prüfung der „Nullvariante“ vorausgesetzt wurden und welche Effekte diese Maßnahmen erzielt haben, noch, wie sich die Verkehrsentwicklung auf den einzelnen betroffenen Straßen im Gebiet der Stadt Falkensee im Einzelnen darstellt bei Prüfung einer solchen „Nullvariante“. Es muss vor diesem Hintergrund bestritten werden, dass eine ernsthafte Prüfung der „Nullvariante“ mit Prognose der zu erwartenden Verkehrsströme auf den für relevant gehaltenen Straßenabschnitten im Bereich der Stadt Falkensee überhaupt stattgefunden hat.

Offenkundig unter unsachgerechten Erwägungen ausgeschieden wurden auch die engen südlich des Falkenhagener Sees führenden Varianten. Die weiteren dagegen vorgebrachten Argumente sprechen sämtlichst auch gegen die Ortsumfahrung in der zur Planfeststellung gestellten Variante. Auch hier werden Wohngebiete in Falkensee und Schönwalde-Siedlung stark verlärm und durch Schadstoffe belastet. Das Ortsbild wird stark gestört, Ortsteile und Erholungsgebiete werden abgeschnitten.

## **Lärmauswirkungen, schalltechnische Untersuchung, Luftschadstoffuntersuchungen**

Die den Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegenden Prüfungen zu den Lärmauswirkungen des Vorhabens und die Darlegungen in den Planfeststellungsunterlagen lassen zentrale Aspekte völlig außer Acht und sind von grundlegenden Fehlern und Widersprüchen geprägt.

Der Prognosehorizont ist zu kurz gewählt. Die Anforderungen an den Trennungsgrundsatz (§ 50 BImSchG) wurden bei der Planung nicht berücksichtigt, die schalltechnische Untersuchung genügt den gesetzlichen Anforderungen nicht, ist in den entscheidenden Punkten nicht nachvollziehbar und leidet unter Fehlern, die sich auf das Ergebnis auswirken. Darüber hinaus

enthalten die Planfeststellungsunterlagen weder hinreichende Grundlagen zur Beurteilung der mit dem Vorhaben noch verstärkten gesundheitsgefährlichen Lärmbelastungen, noch Angaben, die den Anforderungen an die Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens genügen. Eine Bilanzierung der Lärmbelastungen mit und ohne Ortsumfahrung und für die verschiedenen geprüften Varianten ist den Planfeststellungsunterlagen ebenfalls nicht zu entnehmen, sodass diese auch insoweit nicht die Grundlage für eine sachgerechte Alternativenprüfung unter Berücksichtigung der Beeinträchtigung des Menschen (als Schutzgut i.S.d. UVPG, wie auch in seiner hervorragenden allgemeinen Bedeutung im Abwägungsprozess) bilden können.

Das völlige Fehlen entscheidender Darlegungen und die Tatsache, dass die schalltechnische Untersuchung nicht von einem einschlägig (etwa nach BImSchG) anerkannten und qualifizierten Büro angefertigt wurde, lassen die Frage nach der Qualifikation der Verfasser aufkommen. Auch die Inhalte der schalltechnischen Untersuchung lassen Zweifel an der Qualifikation des Gutachters aufkommen. Es fehlen jegliche Angaben zu der angeblich vorgenommenen Verhältnismäßigkeitsprüfung. Es fehlt der schalltechnischen Untersuchung jede Gegenüberstellung von Kosten und Schutzzweck, die das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung stützen könnte. Damit fehlt aber der schalltechnischen Untersuchung auch ihr wesentlicher Inhalt. Die völlig fehlende Untersuchung der Lärmbelastungen für den Ortsrand von Schönwalde ist offenkundig fehlerhaft. Durch die gerade beschriebene spezifische örtliche Situation ergeben sich hier Belastungen, die über das bei „Standard“-Bedingungen zu erwartende Maß deutlich hinausgehen.

Die Luftschadstoffuntersuchungen in den Planfeststellungsunterlagen sind völlig unzureichend. Die Planung verstößt insgesamt gegen die Ziele der Luftreinhalteplanung. Die Ziele der Luftreinhalteplanung, die in den EU-Luftqualitätsrichtlinien festgeschrieben und durch Änderung insbesondere des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der 22. BImSchV in bundesdeutsches Recht übertragen sind, werden mit der Planung konterkariert. Die Planung führt zu einem weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens auf den heute bereits extrem stark belasteten Straßen im Stadtbereich Falkensees. An diesen Straßen treten erhebliche Grenzwertüberschreitungen bei den Luftschadstoffen auf. Diese Luftschadstoffbelastungen werden jedoch in den gesamten Planfeststellungsunterlagen weder erkannt, noch ermittelt, noch in irgendeiner Weise einer Abwägung zugeführt.

Es fehlen jegliche Untersuchungen zu den aus Bau und Verkehrsbetrieb zu erwartenden Erschütterungen und ihrer Zumutbarkeit. Dabei gibt es einerseits konkrete Anhaltspunkte für die Erheblichkeit der zu erwartenden Erschütterungen, andererseits allgemein anerkannte und auch in der Straßenplanung und im Straßenbau angewandte und bewährte Beurteilungsmaßstäbe.

### **Unrechtmäßige Stellungnahme der Stadtverwaltung Falkensee**

In Falkensee wurde die Stadtverordnetenversammlung nicht mit dem Thema Ortsumfahrung befasst, obgleich das nach der Gemeindeordnung in Brandenburg geboten ist. Bei der Stellungnahme in einem Planfeststellungsverfahren handelt es sich nicht um ein Geschäft der laufenden Verwaltung. Der Bürgermeister hat seine Kompetenzen überschritten. An einer rechtmäßig zustande gekommenen Stellungnahme der Standortgemeinde fehlt es daher.

Die Stadt Falkensee ist durch voraussichtliche Mehrausgaben und Mindereinnahmen in Folge des Straßenbaus erheblich beeinträchtigt. Mehrausgaben treffen die Stadt Falkensee durch die Anpassung bestehender Straßen und Wege, evtl. Kreuzungskosten und den Ausbau bisher nicht ausgebauter Straßen wie des Havelländer Wegs. Die Mehrausgaben werden sich nach groben Schätzungen auf 10 bis 20 Millionen € summieren. Die zu erwartende Höhe der

Mehrausgaben ist als Grundlage der planerischen Abwägung zu ermitteln, da es sich um Folgewirkungen der Planung handelt, die abwägungsrelevant sind. Solange für den erforderlichen Straßenbau keine Finanzierungskonzepte vorliegen und Fördermittelzusagen erteilt werden, gefährdet die Nordumfahrung damit alle wichtigen Projekte der Stadtentwicklung (Schul- und Kita-Erweiterung, Sportstättenausbau, Zentrumsentwicklung etc.).

Mindereinnahmen treffen die Stadt, da sie Eigentümerin von noch zu verkaufenden Baugrundstücken und verpachteten Grundstücken etwa im Gebiet des Bebauungsplans Bachallee ist. Die Baulandpreise und damit auch die Pachtpreise werden in Folge des Straßenbaus sinken und deutliche Mindereinnahmen bei der Stadt verursachen. Auch diese finanziellen Folgen sind als Folgewirkung der Planung zu ermitteln und in die Abwägung einzustellen.

Von Seiten der BISF ist in den letzten Jahren bei den verschiedenen beteiligten Stellen (Landesamt für Straßenwesen, Verkehrsministerium, Umweltministerium, Stadt Falkensee u.a.m.) wiederholt auf Risiken, Konfliktpotentiale und Unmöglichkeiten der Durchführung der Planmaßnahme hingewiesen worden. Desgleichen sind in Schreiben an und Gesprächen mit Verantwortlichen der Landesregierung immer wieder die Unzulänglichkeit und frühere und aktuelle Versäumnisse der Planungen klar dargelegt worden. Bereits im Jahre 2003 ist eine Unterschriftensammlung mit 3.700 Unterschriften gegen die Nordumfahrung übergeben worden. Danach kam es kurzzeitig zum Stopp der Planungen.

Von Seiten der BISF sind seit 1999 immer wieder schnell umsetzbare und kostengünstige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsproblematik in Falkensee und Umgebung vorgeschlagen worden. Entweder wurden in Regelmäßigkeit diese Vorschläge auch nach mehrmaligem Nachhaken überhaupt nicht zur Kenntnis genommen, blieben unbeantwortet oder wurden mit oberflächlichen und fadenscheinigen Begründungen verworfen. Unter anderem sind die wiederholt vorgetragenen Alternativen, die L20 und B5 durch verkehrslenkende und verkehrsleitende Maßnahmen zu einer noch effektiveren und leistungsfähigeren Südumfahrung für Falkensee, die weitere Teile der 8% Durchgangsverkehr aufnehmen könnte, zu entwickeln, regelmäßig nicht zur Kenntnis genommen worden.

Dazu gehören auch die inzwischen jahrelangen und in schärfster Weise zu verurteilenden Versäumnisse des Vorhabenträgers zum Weiterbau des Brunsbütteler Damms auf Brandenburger Seite. Seit mehreren Jahren ist diese überregionale Anbindung von Berlin vierspurig bis zur Landesgrenze ausgebaut. Immer wieder ist auf den notwendigen Weiterbau hingewiesen worden, der ebenfalls Teile des Berliner Durchgangsverkehrs durch Falkensee schon auf Berliner Gebiet nach Süden lenken, auf die B5 führen und für Entlastungen sorgen würde.

Die Vorbereitung der Abwägung durch den Vorhabenträger ist nicht von der erforderlichen Unvoreingenommenheit und Unbefangenheit geprägt. Wie bereits die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung in ihrer Petition zur Straßenplanung L 20 n / L 201 n Nordumfahrung Falkensee an den Brandenburgischen Landtag vom 11.11.2004 dargestellt hat, bieten die beteiligten Behörden und Stellen wiederholt Anlass, an der Unvoreingenommenheit und Unbefangenheit zu zweifeln.

**<Auszüge aus der Einwendung der BISF e.V. von Karsten Sommer, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht, zusammengestellt von der BISF e.V.>**

**Falkensee, den 24.10.2008**