



Stadtverwaltung Falkensee  
Tiefbauamt  
Günter Siegert  
Falkenhagener Straße 43 - 47  
**14612 Falkensee**

1. Vors. Günter Chodzinski  
2. Vors. Carsten Radtke  
Postfach 100401  
14609 Falkensee  
Tel.: 0171-964 71 92  
Fax: 03322 400541  
<http://www.bisf.de>  
Email: [info@bisf.de](mailto:info@bisf.de)

Falkensee, den 10. November 2008

## **Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stadt Falkensee**

Entwurf: 2008-08-15 Planungsbüro Richter-Richard

### **Stellungnahme der Bürgerinitiative Schönes Falkensee e.V.**

Sehr geehrte Damen,  
Sehr geehrte Herren,

die **Bürgerinitiative Schönes Falkensee** e. V. (BISF) nimmt zum Lärmaktionsplan Stufe 1 der Stadt Falkensee (Entwurf 2008-08-15) – kurz LAP – wie folgt Stellung.

Die BISF begrüßt im Grundsatz das Vorgehen bei der Aufstellung eines Lärmaktionsplans und die vorgeschlagenen Maßnahmen. Wir sehen jedoch einige Mängel in den Untersuchungen und den daraus getroffenen Schlussfolgerungen. Mit diesen Hinweisen wollen wir dazu beitragen, den Lärmaktionsplan zu optimieren, die Nachvollziehbarkeit zu erhöhen und schließlich Maßnahmen zu definieren, die tatsächlich dazu beitragen, den Lärm zu reduzieren und die Attraktivität Falkensees zu erhöhen.

Der Lärmaktionsplan der Stufe 1 behandelt im Wesentlichen den derzeit nach den vorgenommenen Untersuchungen am stärksten betroffenen Lärm-Konfliktfall auf dem Straßenabschnitt der L 201 Falkenhagener Straße zwischen Sonnenstraße bis Bahnhofstraße (Rathauskreuzung). Wir diskutieren im Folgenden zunächst, ob dieser Untersuchungsumfang korrekt ist, und anschließend, ob die Lärmschutzmaßnahmen nachvollziehbar abgeleitet sind. Speziell gehen wir auch auf die geplante und umstrittene Nordumfahrung ein. Ein wesentlicher Punkt ist aus unserer Sicht die Notwendigkeit einer Umweltprüfung. Abschließend ziehen wir ein Resümee.

## **Untersuchungsumfang und Untersuchungsgrundlagen**

### **Zur Falkenhagener Straße:**

Die Auswertungen der Gutachter zum betroffenen Abschnitt der Falkenhagener Straße leiden unter einem systematischen Fehler: Die Angaben zur Lärmausprägung sind bereits zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens längst überholt, die Darstellung ist zumindest missverständlich. Auf Seite 53 unten wird geschildert, dass die Lärmkarten für eine Situation erstellt worden sind, als auf der Falkenhagener Straße noch ein (lauter) Pflasterbelag vorzufinden war. Das heißt, sämtliche Lärmwerte in den Texten und Abbildungen auf den Seiten 9 bis 22 beziehen sich auf eine Situation, als durch den Straßenbelag verhältnismäßig viel Lärm produziert wurde: "Die Pflasterfahrbahn [hat] erheblich zur Lärmbelastung der Anwohner beigetragen." (Seite 53)

Seite 53 gibt aber Auskunft darüber, dass der Pflasterbelag zwischenzeitlich – vor Erstellung des Gutachtens! – bereits "durch glatten Asphalt ersetzt" wurde. Das heißt, die vorn geschilderte Lärmsituation ist gar nicht mehr vorzufinden! Die Angaben zur Lärmentwicklung auf dem betroffenen Abschnitt an der Falkenhagener Straße sind also unzutreffend; die Werte liegen in Wahrheit viel niedriger, denn das Gutachten gibt – z.B. auf Seite 54 – selbst an, dass ein verbesserter Fahrbahnbelag den Lärmpegel sehr stark mindert. Die BISF empfiehlt, eine Untersuchung auf Basis der tatsächlichen Situation vorzunehmen bzw. den LAP in diesen Passagen anzupassen.

Auf Seite 30 des vorliegenden LAP wird dazu angemerkt, dass für den Straßenzug Falkenhagener Straße nur Verkehrszahlen aus dem Jahr 2001 vorliegen. In westlicher Richtung dieser Straße ab der Kreuzung mit dem Havelländer Weg, der Nauener Straße, werden auf dieser Seite aktuellere Verkehrszahlen aus dem Jahr 2005 aufgeführt. Dort wird von 2001 bis 2005 ein Verkehrsrückgang um 4.138 KFZ/Tag genannt. Dies entspricht einem Verkehrsrückgang der KFZ von 33 %. Um 6 % (-889 KFZ/Tag) hat sich laut LAP der Verkehr auf der Spandauer Straße zwischen Rathauskreuzung und Spandauer Platz in Verlängerung der eingangs genannten Falkenhagener Straße verringert.

Schlussfolgernd ist anzunehmen, dass aufgrund einer Hochrechnung der gesicherten Verkehrsdaten für die beiden v.g. Straßenzüge auch auf der Falkenhagener Straße zwischen Sonnenstraße und Rathauskreuzung die Verkehrszahlen bis 2005 und ggf. danach weiter abgenommen haben. Damit dürfte der im LAP genannte Lärm-Konfliktfall zwar sicherlich vorhanden sein, jedoch wahrscheinlich unter dem Grenzwert von 6 Mio. KFZ/Jahr (DTV 16.400 Kfz) liegen gem. BImSchG entsprechend der EG-Umgebungslärmrichtlinie (2004/49/EG).

Die Verkehrszahlen aus dem Jahr 2001 werden für die Falkenhagener Straße im LAP (S. 41) mit 17.290 KFZ/24 h angegeben. Der LKW-Anteil wurde im Jahr 2001 mit 10% (6% Schwerlastanteil) ermittelt. Bei einem Verkehrsrückgang um mindestens 6 % bis 2005 analog dem Verkehrsrückgang auf der verlängerten Achse dieser Straße bis zum Spandauer Platz wäre dieser Straßenabschnitt mit seiner Verkehrsbelastung knapp unter den Grenzwerten zur Erstellung eines LAP der Stufe 1. Dennoch sind die vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen auch heute schon im Sinne der Anwohner kurzfristig umzusetzen und werden von der BISF unterstützt.

Auch auf dem **Straßenabschnitt Rathauskreuzung bis zum Kreisverkehr Spandauer Platz** liegen die Verkehrsbelastungen trotz Rückgang mit 14.490 KFZ/Tag auf hohem Niveau, so dass auch hier bereits jetzt Lärminderungsmaßnahmen kurzfristig umgesetzt werden sollten. **Die BISF regt daher an, auch diesen Abschnitt schon jetzt in den LAP der Stufe 1 mit aufzunehmen, um den Anwohnern zeitnah eine Entlastung zu verschaffen.**

Außerdem möchten wir auf folgenden Sachverhalt hinweisen und darum bitten, diesen zu überprüfen: Für **die L201, Stadtgrenze Berlin bis Spandauer Platz**, wird im LAP S. 30 ein Rückgang der Querschnittsbelastung von 2001 bis 2005 von 42% (in Zahlen: 18.109 auf 10.579) vorgestellt. Dies widerspricht den Folgerungen der IVV-Verkehrsuntersuchung in den Planfeststellungsunterlagen zur Nordumfahrung, die hier mehrfach als Beleg herangezogen werden, und ebenso den Darstellungen der Stadtverwaltung für 2007 von über 15.000 (oder 17.200 aktuell) Verkehrsbelastung. **Würden die letzteren Angaben so zutreffen, müssten auch hier in der Stufe 1 kurzfristige Lärminderungsmaßnahmen eingeleitet werden. Da dieser Abschnitt im LAP nicht weiter erwähnt wird, wird davon ausgegangen, dass diese behaupteten Angaben nicht nachvollzogen werden.**

### **Zur Verkehrsentwicklung insgesamt**

Die BISF weist darauf hin, dass sich lt. LAP im Zeitraum von 2001 bis 2005 auf der Schönwalder Straße in der Nordachse die Verkehrsbelastungen um 3.501 KFZ/Tag (- 35%) und in der Ostachse nach Berlin ab Knotenpunkt Spandauer Platz um 7.530 KFZ/Tag (- 42%) deutlich verringert haben. Im Allgemeinen haben sich im Norden von Falkensee lt. LAP auch die Verkehrszahlen für den LKW- bzw. Schwerlastverkehr (s. S. 30) deutlich verringert. Im Gegensatz zu dem im Zeitraum von 2001 bis 2005 bzw. 2007 festgestellten Rückgang des motorisierten Individualverkehrs und des LKW-Verkehrs im Norden von Falkensee ist die Anzahl der Bevölkerung in Gesamt-Falkensee weiter gestiegen. Die mehrfach nach oben hochgerechneten Verkehrsprognosen, wie von der Falkenseer Stadtverwaltung mehrfach behauptet wurden, sind somit trotz Bevölkerungswachstum nicht eingetreten.

Die Effekte des daher bereits stattgefundenen, veränderten Modal-Split-Verhaltens der Falkenseer Bürger wurden in den vorliegenden Ausführungen zum Lärmaktionsplan des Planungsbüros Richter-Richard nicht analysiert. Die Untersuchung ist dahingehend unzureichend.

**Um die ermittelte rückläufige (!) Entwicklung des MIV und des LKW-Verkehrs in Zukunft nachhaltig weiter zu unterstützen, werden die im LAP vorrangig genannten Maßnahmen von der BISF in wesentlichen Punkten ausdrücklich unterstützt.**

### **Zur Untersuchung Verkehrsträger Bahn**

Neben dem Fahrzeug-Verkehr wird auch der Punkt „Haupt Eisenbahnen“ im Rahmen des Lärmaktionsplans betrachtet (Seite 3). Im LAP wird vom Planungsbüro Richter-Richard erläutert, dass die Stadt Falkensee in Ost-West-Richtung von der „Hamburger Bahn“ durchquert wird. Auf dieser Strecke würden lt. Gutachten zurzeit weniger als 60.000 Züge/Jahr verkehren, so dass in der ersten Stufe der Lärminderungsplanung keine Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt erfolgt ist.

Zurzeit wird diese Streckenverbindung nach Blick in die aktuellen Fahrpläne auf der IC-/ICE-Verbindung mit 22 Zugpaaren pro Tag und Richtung belastet (zwischen ca. 4 und 23 Uhr). Dies sind ca. 16.000 Fahrten pro Jahr. Die verschiedenen Regional- und Regionalexpress-Bahnlinien fahren mit insgesamt ca. 60 Zugpaaren je Tag und Richtung ebenfalls auf dieser Strecke. Dies sind im Jahr ca. 44.000 Fahrten.

Hinzu kommen Sonderfahrten zu Feier- und Ferientagen, Fahrten von Nachtzügen und Güterzügen (insbesondere in der Nacht). In der Summe sind dies mehr als 60.000 Fahrten/Jahr, so dass diese Bahntrasse mit in den LAP lt. BImSchG aufzunehmen wäre. Die Aussage der Gutachter, "keine dieser Strecken hat mehr als 60.000 Züge/Jahr", ist aus unserer Sicht zumindest missverständlich. Jede einzelne Linie (im Sinne von Zugverbindung) hat zwar weniger als 60.000 Züge/Jahr, aber darauf kann es nicht ankommen, denn alle Linien verkehren auf derselben Strecke (im Sinne von Gleis).

**Die Bahntrasse führt zu erheblichen Lärmemissionen in weite Teile der Stadt Falkensee. Die Verwaltung der Stadt Falkensee wird aufgefordert, geeignete aktive Lärmschutzmaßnahmen durch den Verkehrsträger gem. BImSchG einzufordern. Ferner wird gefordert, die vorhandenen Lärmemissionen durch den Bahnverkehr in die Gesamtbilanzierung der Lärmschutzmaßnahmen im LAP zu berücksichtigen und detailliert zu bewerten.**

## **Zur Untersuchung Verkehrsträger Flugzeug**

Zum Punkt „Großflughäfen“ des Lärmaktionsplans (ebenfalls S. 3). Der Großflughafen Berlin Tegel hat mittelfristig aufgrund seiner ortsnahen Wirkung (12 km von Falkensee) erheblichen Einfluss auf die Lärmauswirkungen in der Stadt. Je nach Windrichtung und Flugdestination ist die Stadt tagtäglich durch die stattfindenden Flugbewegungen erheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt. Die Ausführungen des vorliegenden Lärmaktionsplans sind diesbezüglich unzureichend. Dass die "Lage der Start- und Landebahnen keine Lärmauswirkungen auf die Stadt" haben sollen, wird ausdrücklich bestritten und durch die Praxis widerlegt.

Durch die Schließung des Zentralflughafens Berlin-Tempelhof am 31. Oktober 2008 sind zusätzliche Belastungen festzustellen. Auch Nachtflugbewegungen von und zu diesem Flughafen haben erhebliche Auswirkungen für den Lärmschutz der Falkenseer Bevölkerung. Das subjektive Empfinden der Bürger geht dahin, dass die Nachtflüge zuletzt in ihrer Anzahl zugenommen haben.

Der LAP ist diesbezüglich in der Analyse unvollständig und in der Fortschreibung dahingehend zu ergänzen. Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, die nachhaltige Einhaltung von Nachtflugverboten zur Lärminderung der betroffenen Einwohner bei den zuständigen Behörden einzufordern.

**Insgesamt fehlt im Entwurf des LAP Falkensee neben der Bilanzierung des hohen Verkehrsaufkommens durch die Zugbewegungen (vor allem der DB AG) auch die Bilanzierung der Lärmemissionen durch den Luftverkehr im Raum Falkensee. Der vorliegende Entwurf des LAP ist daher in diesen Punkten unzureichend und muss u. E. diesbezüglich nachgebessert werden.**

### **Lärmschutzmaßnahmen**

Die BISF e. V. begrüßt die auf den Seiten 27 ff. angeführten vorrangig umzusetzenden Minderungspotentiale zur Vermeidung und Verminderung von Emissionen, vor der nachrangigen Verlagerung von Emissionen durch Bündelung und Verlagerung von Kfz-Strömen. Eine Verlagerung von Kfz-Strömen und die damit verbundene Verlagerung von Emissionen in bisher ruhige Wohngebiete würde dem gesetzlichen Auftrag des Lärmaktionsplanes zum Schutz ruhiger Gebiete widersprechen. Die Gutachter kommen auf Seite 52 zu der gleichen Einschätzung wie die BISF, dass die Verlagerung von Kfz-Strömen auf die geplante Ortsumfahrung Falkensee L 20n/L 201n keine geeignete Lärminderungsmaßnahme ist – mehr dazu im nächsten Abschnitt.

Die BISF unterstützt die vom Gesetz und von den Gutachtern geforderte abgestufte Prüfung der Vorgehensweise bei der Lärminderungsplanung (LAP Seite 27-29). Ers-

te Priorität hat die **Vermeidung** von Lärmemissionen, zweite Priorität die **Vermin-  
derung** von Lärmemissionen. Erst danach folgt die **Verlagerung** von Lärmemissionen. Ebenso unterstützt die BISF das Grundprinzip des Umweltschutzes, nach dem "Umweltauswirkungen vorrangig an der Quelle und möglichst nicht am Einwirkort zu vermeiden" sind (Zitat Seite 28). Auch dies führt zu der Grundforderung, Verkehre möglichst zu vermeiden bzw. auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern. Umgehungsstraßen, die als Folge mehr Verkehr anziehen und damit mehr Emissionen produzieren, sind demnach kontraproduktiv.

In der Folge (Seite 29 ff.) zählen die Gutachter Einzelmaßnahmen zur Lärmminde-  
rung auf. Die BISF kritisiert, dass die Struktur bzw. die Reihenfolge der Stufung nicht durchgehalten wurde bzw. Maßnahmenblöcke völlig ausgelassen wurden. Es ver-  
wundert, dass mit einer Maßnahme aus dem Bündel mit geringerer Priorität gestartet wird, der sogenannten Ortsumfahrung ("Verlagerung von Kfz-Strömen"). Dies sugge-  
riert, dass dieser Punkt von hoher Bedeutung sei – dem ist jedoch nicht so gemäß dem vorgelegten Stufungskonzept.

**Diese Fokussierung auf die Nordumfahrung erscheint unangemessen, wie im Folgenden dargelegt wird. Sie ist darüber hinaus rechtlich höchst be-  
denklich.**

Insbesondere wäre herauszustellen, dass die Nordumfahrung aufgrund des laufen-  
den Planfeststellungsverfahrens Eingang in die Erörterungen des LAP gefunden hat. Eine Vermischung mit Maßnahmen der Lärmminde-  
rung ist sachlich nicht gerechtfertigt und widerspricht den zugrunde liegenden Lärmschutz-Richtlinien. Danach müs-  
sen „Straßenverkehrliche Maßnahmen als Mittel der Lärmbekämpfung dort ausschei-  
den, wo sie die Verhältnisse nur um den Preis neuer Unzulänglichkeiten an anderer  
Stelle verbessern könnten, die im Ergebnis zu einer verschlechterten Gesamtbilanz  
führen“ und „im Hinblick auf eintretende Änderungen von Verkehrsströmen noch  
gravierendere Lärmbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen zur Folge ha-  
ben.“ Insbesondere werden Maßnahmen nicht als sinnvoll angesehen, die Verkehr  
aus hoch belasteten Straßen auf vorher schwach belastete Straßen verlagern bzw. in  
vorher durch Verkehrslärm wenig belastete „ruhige“ Wohngebiete.

Erst ab Seite 36 wird mit dem vorgeschlagenen stufenweisen Vorgehen gestartet.  
**Beim Block "Vermeidung von Emissionen" werden die Maßnahmenbündel  
"Förderung multimodaler Verkehre" und "Lenkung des Güterverkehrs"  
nicht betrachtet.** Insbesondere durch eine geeignete, großflächige Lenkung von  
Güterverkehren (Verlagerung auf die Schiene und Schifffahrtswege, großräumige  
Lenkung des Lkw-Verkehrs auf die Bundesautobahnen und leistungsfähige Bundes-  
straßen wie die B5) sind nach unserer Ansicht noch Potenziale zu erschließen.

**Sinnvolle und von der BISF immer wieder vorgeschlagene kostengünstige Alternativen, die L20 und B5 durch verkehrslenkende und verkehrsleitende Maßnahmen zu einer noch effektiveren und leistungsfähigeren, weitere Teile des Durchgangsverkehrs aufnehmenden, Südumfahrung für Falkensee zu machen, werden nicht einbezogen.**

Weiterhin erstaunt sehr, dass in diesem Zusammenhang die **Maßnahme der Verlängerung des Brunsbütteler Damms bis zur südlichen L 20** mit ihren verkehrsentlastenden Wirkungen für Falkensee mit keinem Wort erwähnt wird.

**Die BISF fordert, die Maßnahmen nachzutragen.**

Im Übrigen erschließt sich die Differenzierung der Kapitel 8 und 9 dem Leser nicht.

An dem auf Seite 51 des Entwurfs des Lärmaktionsplans aufgeführten Beispiel der vom Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg abgelehnten Anträge auf ein Lkw-Nachtfahrtverbot zur Lärmentlastung der betroffenen Anwohner in der Falkenhagener Straße wird außerdem deutlich, dass es bisher der Landesbetrieb Straßenwesen ist, der die Realisierung kurzfristig wirksamer Lärminderungsmaßnahmen auf der stark belasteten Falkenhagener Straße verhindert: Dort wird zutreffend geschildert, dass die BISF e. V. bereits 2003 ein Lkw-Nachtfahrtverbot zur Lärmentlastung der betroffenen Anwohner beantragte. Nachdem dieser Antrag zurückgewiesen wurde, beschloss im Januar 2004 die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Falkensee, dass die Stadt Falkensee ein Lkw-Nachtfahrtverbot beantragen solle. Auch das wurde vom Landesbetrieb Straßenwesen abgelehnt. Zur Begründung heißt es, „dass nach einer neuen aktuellen Lärmberechnung vom 7. Mai 2004 die Grenzwerte bei Tag und Nacht wiederum nicht überschritten werden und dass das Unfallgeschehen von Lkw in den genannten Straßen gleich null sei“.

**Die BISF hofft, dass mit der Vorlage des Lärmaktionsplans nun endlich das angestrebte und von allen politischen Kräften in Falkensee seit Jahren geforderte Lkw-Nachtfahrtverbot und eine effektive Geschwindigkeitsreduzierung auf diesem Streckenabschnitt schnell umsetzbar sind.**

### **Nordumfahrung**

Überraschenderweise und den Grundgedanken der Lärminderungsplanung (s.o.) widersprechend haben die Gutachter die heftig umstrittene und von Verkehrsexperten abgelehnte sogenannte Ortsumfahrung Falkensee (L 20n) als eine offensichtlich zentrale Maßnahme zur Lärminderung durch die "Verlagerung von Verkehrsströmen" ausgemacht. Sie beziehen sich im Wesentlichen ungeprüft auf die unbegründeten und vielfach bezweifelten Behauptungen zur verkehrlichen Wirkungsweise der Ortsumfahrung, die sich auch in der IVV-Studie der Planfeststellungsunterlagen hier-

zu entnehmen lassen: Die größten Verkehrsentlastungen durch die Ortsumfahrung träten in der Falkenhagener Straße und im zentralen Bereich der Bahnhofstraße auf. Insgesamt wird allerdings festgestellt, dass der verbleibende Kfz-Verkehr im Hauptstraßennetz der Stadt durch die Ortsumfahrung in den Größenordnungen der heutigen Belastungen verbleibt. Die Ortsumfahrung fange für die Falkenhagener Straße im Wesentlichen das Verkehrsaufkommen auf, das aus der weiteren starken Einwohnerentwicklung resultiert.

Auch der Lärmaktionsplan bestätigt, dass die geplante Ortsumfahrung keinesfalls die bestehenden Probleme durch das starke Verkehrsaufkommen in der Stadt Falkensee (Lärm, Abgase, Trennwirkung etc.) in irgendeiner Weise bewältigt oder zur Bewältigung beiträgt. Die Ortsumfahrung kann, wenn überhaupt, lediglich als nachgeordnete Minderungspotentialstufe gemeinsam mit den angedachten weiteren Maßnahmen dazu beitragen, dass sich die Situation in Zukunft u.U. nicht verschlechtert.

**Die Hoffnung, die viele Anwohner in der Stadt Falkensee und wohl auch eine Mehrheit der Stadtverordneten mit der Ortsumfahrung verbinden, es würde sich eine Entlastung in der Innenstadt ergeben, lässt sich damit weder auf die Planunterlagen noch auf den Lärmaktionsplan stützen. Im Gegenteil würde mit einer nördlichen Ortsumgehung zusätzlicher, also mehr Verkehr in den Großraum Falkensee angezogen werden.**

Konkret wird auf Seite 54 des Lärmaktionsplans darauf hingewiesen, dass der Neubau der Ortsumfahrung im Bereich der Falkenhagener Straße zwischen Sonnenstraße und Bahnhofstraße nach den der Planung zugrunde liegenden Gutachten einen Rückgang des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum Ist-Zustand um etwa 8.000 Kfz am Tag und eine Lärminderung um etwa 2,4 dB (A) bewirken könne. Durch andere Maßnahmen sinkt das Verkehrsaufkommen in diesem Straßenabschnitt bereits, sodass die Lärminderung im Prognoseplanfall gegenüber dem Prognosenullfall (jeweils 2020) etwa 1,6 dB (A) betragen soll.

Die von den Gutachtern des Lärmaktionsplans aufgeführten kurzfristig effektiven Maßnahmen wie Tempolimit und Lkw-Durchfahrtsverbot würden also rechnerisch eine deutlich höhere Lärminderung bewirken, als die für die Realisierung der Ortsumfahrung errechneten 1,6 dB (A). Auch das ist dem Lärmaktionsplan auf Seite 56 zu entnehmen. Mit der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ist bereits eine Minderung der Lärmpegel um bis zu 2,4 dB (A) zu erzielen. Durch stetigeren Verkehrsfluss in Verbindung mit der Geschwindigkeitsreduzierung sind danach – 4 dB (A) Verringerung erreichbar.

**Deutlich wird damit, dass der geplante Neubau der Ortsumfahrung eine so deutlich geringere Lärmentlastungswirkung im Innenstadtbereich von Fal-**



**kensee gegenüber sonstigen Maßnahmen haben würde, dass er mit der Entlastungswirkung nicht zu rechtfertigen ist. Zudem gehen die Gutachter von einer überhöhten Entlastung aus, die fehlerhaft im Gutachten vermerkt wurde (Seiten 52-54).** Die dargestellte angenommene Entlastung durch die Ortsumfahrung beträgt nicht 8.000 Fahrzeuge (Seite 52 unten), sondern maximal 5.000 Fahrzeuge, da gemäß den verwendeten Zahlen sich auch im Fall ohne Ortsumfahrung der Verkehr reduzieren (!) würde. Da allerdings die Angaben aus dem VEP Falkensee 02 (Tabelle Seite 53) mit angegebenen 19.000 Fahrzeugen auch bereits überholt sind, da ja nach LAP auf der Falkenhagener Straße nur gut 17.000 Fahrzeuge gemessen wurden, reduziert sich die Entlastungswirkung weiter.

Die BISF weist die Gutachter und die Stadtverwaltung vorsorglich darauf hin, dass in den Stellungnahmen zum Planfeststellungsverfahren der Nordumfahrung festgestellt wurde, dass die verwendeten Zahlen im IVV Gutachten, auf die sich auch die Autoren des LAP berufen, vielfach widersprüchlich, teilweise falsch und hinsichtlich der Entlastungswirkung durch die Ortsumfahrung nicht glaubwürdig sind. Die Prognoseannahmen sind nicht nur unstimmig, sondern widersprechen tatsächlichen Entwicklungen deutlich, so dass insgesamt von einer deutlich verfehlten Prognose auszugehen ist. Insbesondere ist die Annahme der Entlastungswirkungen auf innerstädtische Straßen unschlüssig, allein schon deshalb, weil die Planungsbehörden nachweisen, dass 92% des Verkehrs in Falkensee Binnen-, Ziel- und Quellverkehr ist, der sich nur begrenzt verlagern lässt.

**Auch für den Lärmaktionsplan und die Planung lärmmindernder Maßnahmen ist die Feststellung eines Durchgangsverkehrsaufkommens von gerade 8% des Gesamtverkehrsaufkommens eine zentrale Prämisse, die in der Untersuchung angemessen hätte berücksichtigt werden müssen.**

Die BISF warnt ausdrücklich davor, die Nordumfahrung als Mittel für eine Lärmmin- derung im Innenstadtdistrikt zu betrachten. Verkehrsexperten weisen darauf hin, dass die Gefahr besteht, dass trotz der Nordumfahrung der Verkehr in den innerstädtischen Durchgangsstraßen dauerhaft nicht abnehmen würde. Prof. Becker von der TU Dresden: "Durch eine solche Straße wird der Verkehr attraktiver. Im Endeffekt führt das dazu, dass mehr Verkehr entsteht bzw. erzwungen wird und dass am Schluss in der alten Ortsdurchfahrt genauso viel Verkehr ist wie vorher. Zusätzlich wird aber das Naturgebiet belastet, verlärmert und verschmutzt." **Im Ergebnis hieße dies: Eine Lärmreduzierung im Stadtgebiet tritt nicht ein, und zusätzlich werden neue Gebiete neu verlärmert. Dies ist kontraproduktiv und widerspricht dem Sinn eines Lärmaktionsplans, wie weiter oben schon ausgeführt.**

Auch die Gutachter des LAP schienen das in Ansätzen erkannt, aber nicht konsequent zu Ende gedacht zu haben. Die BISF folgt der an anderer Stelle (Seite 43 oben)

verfolgten Auffassung der Gutachter "wegen der vielerorts gemachten Erfahrungen, dass Ortsumgehungen auf Dauer keine wesentlichen Entlastungen vom Straßenverkehr bewirkt haben."

Letztlich wäre eine Bilanzierung der Situation mit und ohne Maßnahmen erforderlich gewesen. Die negativen Auswirkungen der Ortsumfahrung hätten ebenfalls in die Betrachtung einbezogen werden müssen, insbesondere der Schutz ruhiger Gebiete. **Im Ergebnis hätte der Lärmaktionsplan eine Gesamtbilanzierung vornehmen müssen. Aus dieser hätte sich aber deutlich ergeben, dass die negativen Auswirkungen des Vorhabens Ortsumfahrung die oben beschriebenen angenommenen relativ geringen positiven Auswirkungen allemal überwiegen, sodass in der Gesamtbilanz die Umweltsituation im Allgemeinen und die Lärmbelastungssituation im Speziellen verschlechtert werden** (z.B. nähmen der Verkehr und damit die Lärmemissionen auf der Heerstraße in Berlin-Spandau, auf der L 202 Richtung Brieselang, auf der Falkenseer Straße in Schönwalde und auf mehreren Stadtstraßen in Falkensee zu).

Zudem sind weder im LAP noch in der zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchung der IVV die negativen Belastungen auf die Gemeinde Schönwalde-Glien thematisiert und die Verdrängung von Verkehrslärm in die südlichen Bereiche von Schönwalde problematisiert worden.

In diversen Stellungnahmen zum Planfeststellungsverfahren zur Ortsumgehung Falkensee sowie den Planfeststellungsunterlagen selbst wird zudem deutlich, dass die neue Straße große Zunahmen induzierten Verkehrs mit sich bringen würde, der dann mehr Lärm- und Abgasbelastung nach sich zieht. Der Lärmaktionsplan kann die Ortsumfahrung, als sekundäre Maßnahme zur Verlagerung von KFZ-Strömen im Ergebnis richtigerweise nicht empfehlen.

## **Umweltprüfung**

**Da die geplante UVP-pflichtige Nordumfahrung von den Autoren als ein integraler Bestandteil des Lärmaktionsplanes angesehen wird, wäre eine Strategische Umweltprüfung (SUP) nach § 14 b Abs. 1 Satz 2 für den Lärmaktionsplan erforderlich** (siehe nächster Abschnitt). Im Rahmen dieser strategischen Umweltprüfung wäre zu untersuchen und darzulegen, welche Umweltauswirkungen insgesamt mit der Nordumfahrung zu erwarten sind.

Insgesamt sind die Empfehlungen des Lärmaktionsplans deshalb von einem grundlegenden Defizit geprägt: Die Gutachter haben es versäumt, eine strategische Umweltprüfung durchzuführen. Nach § 14 b Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. Anlage 3 Nr. 2.1 zum UVPG ist für Lärmaktionspläne nach § 47d des BImSchG eine strategische Umwelt-

prüfung dann durchzuführen, wenn sie für UVP-pflichtige Vorhaben einen Rahmen setzen.

Wenn und soweit daher der Lärmaktionsplan zur Rechtfertigung des Vorhabens der Ortsumfahrung mit herangezogen wird oder in eine Abwägung mit einbezogen werden soll und insoweit zumindest auch einen Rahmen für das Vorhaben setzt, unterliegt er der SUP-Pflicht. In diesem Zusammenhang sind im Umweltbericht nach § 14 g Abs. 2 Nr. 5 UVPG auch die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt darzulegen. Nach Nr. 6 sind Maßnahmen darzustellen, die geplant sind, um erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen aufgrund der Durchführung des Plans oder Programms zu verhindern, zu verringern und soweit wie möglich auszugleichen. Nach Nr. 8 hat eine Kurzdarstellung der Gründe für die Wahl der geprüften Alternativen sowie eine Beschreibung, wie diese Prüfung durchgeführt wurde, zu erfolgen.

## **Resümee**

**Der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans Stadt Falkensee Stufe 1 ist mit den vorgeschlagenen Maßnahmen ein erster Schritt, die betroffenen Bürger Falkensees an den Hauptverkehrsstraßen zu entlasten.** Die Aufnahme der Straßen in den Maßnahmenkatalog mit Belastungen > 3 Mio. KFZ/Jahr mit der Zielsetzung, auch für diese eine Entlastung vor der gesetzlichen Frist zum Jahr 2013 zu erarbeiten und umzusetzen, ist zu begrüßen. Dazu sollten jedoch neben den aufgeführten Straßen auch noch weitere hochbelastete Straßen im südlichen Teil Falkensees, wie z.B. die Rudolf-Breitscheid-Straße, Finkenkruger Straße und Döberitzer Straße, mit in den LAP Stufe 2 zur Entlastung der dort betroffenen Mitbürger aufgenommen werden.

**Die BISF unterstützt die Lösungsmöglichkeiten für den am stärksten belasteten Abschnitt der Falkenhagener Straße im Abschnitt 9.2.2.** Da es sich in diesem Bereich überwiegend um Binnenverkehr handelt (Lieferverkehr, Einkaufsverkehr, Bringen und Holen von Schülern u.ä.), sind auch folgende Maßnahmen für eine Verkehrslärmverminderung zielführend: Verbesserung/Sicherung des Fußgängerverkehrs, Verbesserung des Fahrradverkehrs (z.B. getrennte Radwege), Verbesserung des ÖPNV und Verlangsamung des Kfz-Verkehrs.

**Die jahrelangen Forderungen der BISF nach kurzfristigen, nachhaltigen, effektiven und kostengünstigen Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung und Lärminderung wie 30er-Zonen, LKW-Nachtfahrverbot, lärmarter Asphalt, Stärkung des ÖPNV und Fahrradverkehrs werden durch die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen erstrangigen Minderungspotentiale bestätigt.**

Die geplante Nordumfahrung würde bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem vorliegenden Lärmaktionsplan nur marginal, wenn überhaupt, zu einer Entlastung der nördlichen Hauptverkehrsstraßen führen. Die zentral und südlich lärmbelasteten Straßen in Falkensee erhalten durch diese geplante Straße keine messbare Entlastung.

**Für Falkensee wäre beim Bau der geplanten Nordumfahrung mit einer zusätzlichen Verlärmung von Stadtteilen und bestehender Straßen in der Bilanzierung der Betroffenheit keine Entlastung zu erwarten. Dieser Straßenneubau würde daher in der Gesamtbilanz zu einer Erhöhung der Lärmemissionen beitragen und ist daher als Lärminderungsmaßnahme nicht geeignet.**

**Die Stadtverwaltung und die Gutachter sind gefordert, die im LAP vorhandenen oben angesprochenen Mängel in der Untersuchung zu beheben.**

**Sie sind zudem durch die Darlegungen dazu aufgefordert, aufgrund der im gegebenen Rahmen rechtlich problematischen Einbeziehung und ihrer faktischen negativen Lärmauswirkungen die Maßnahme der sogenannten Ortsumfahrung Falkensee L 20n/L 201n grundlegend zu untersuchen oder sie aus dem Untersuchungsrahmen Lärmaktionsplan zu streichen.**

**Die BISF fordert und setzt sich sehr dafür ein, die anderen im LAP vorgeschlagenen, leicht umsetzbaren und effektiven Lärminderungsmaßnahmen im Sinne der betroffenen Anwohner kurzfristig zu konkretisieren und umzusetzen.**

**Die BISF bietet dazu ihre aktive Beteiligung an.**

Mit freundlichen Grüßen

Günter Chodzinski  
Für den Vorstand der BISF e.V.