

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 64
der Abgeordneten Ursula Nonnemacher
Fraktion GRÜNE/B 90
Landtagsdrucksache 5/164

Ortsumfahrung Falkensee L20/L201n - Verkehrsprognosen

Wortlaut der Kleinen Anfrage 64 vom 11.12.2009:

Die längerfristigen Auswirkungen der gegenwärtigen Wirtschafts- und Finanzkrise in Verbindung mit den neuesten Bevölkerungsdaten, den Verkehrserhebungen aus den Jahren 2005 bis 2007 sowie der aktuellen Verkehrsprognose der Länder Berlin und Brandenburg bis zum Jahr 2025 werfen die Frage auf, ob die Fortführung des in 2008 begonnenen Planfeststellungsverfahrens für die geplante Ortsumfahrung L 20 in Falkensee volkswirtschaftlich noch zu rechtfertigen ist. Aus den Verkehrsdaten, die dem aktuellen Lärmaktionsplan der Stadt Falkensee zu Grunde liegen, ergeben sich auf den nördlichen Hauptverkehrsstraßen Verkehrsrückgänge von 35 bis 42 % seit der Erhebung aus dem Jahr 2001. Die Verkehrsprognose 2025 für das Land Brandenburg besagt, dass bei insgesamt zurückgehendem Verkehrsaufkommen im unmittelbaren Umfeld von Berlin maximal nur noch ein gleichbleibendes Aufkommen erwartet wird. Diese Aussagen widersprechen deutlich der zu Grunde gelegten Verkehrsprognose für die Ortsumgehung. Die Planungsgrundlage hat sich daher erheblich verändert.

Ich frage die Landesregierung:

1. Mit der Dauerzählstelle 3444 3643 - L 20 (Falkensee nach Schönwalde L16) wurde von 2001 bis 2007 ein Verkehrsrückgang von 9.919 auf 6.153 KFZ/Tag gezählt. Dies entspricht einem Rückgang von 3.766 KFZ/Tag oder einem Rückgang von 38%. Welche Rückschlüsse zieht die Landesregierung aus dieser Entwicklung auf die Belastung des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs der Stadt Falkensee und die zukünftige Verkehrsentwicklung?
2. Mit der Dauerzählstelle 3444 3120 - L 201 (Stadtgrenze Falkensee bis Spandauer Platz) wurde von 2001 bis 2005 ein Verkehrsrückgang von 18.109 auf 10.579 KFZ/Tag gezählt. Dies entspricht einem Rückgang von 7.530 KFZ/Tag oder einem Rückgang von 42%. Welche Rückschlüsse zieht die Landesregierung aus dieser Entwicklung auf die Belastung des West-Ost-Durchgangsverkehrs der Stadt Falkensee und die zukünftige Verkehrsentwicklung?

Datum des Eingangs: 14.01.2010 / Ausgegeben: 19.01.2010

3. Mit der Dauerzählstelle 3444 3140 - L 201 Nauener Straße (L202 bis Havelländer Weg) wurde von 2001 bis 2005 ein Verkehrsrückgang von 12.558 auf 8.420 KFZ/Tag gezählt. Dies entspricht einem Rückgang von 4.138 KFZ/Tag oder einem Rückgang von 33%. Welche Rückschlüsse zieht die Landesregierung aus dieser Entwicklung auf die Belastung des West-Ost- Durchgangsverkehrs der Stadt Falkensee und die zukünftige Verkehrsentwicklung?
4. In der Verkehrsprognose 2025 der Länder Berlin und Brandenburg heißt es, dass in Brandenburg insgesamt das Personenverkehrsaufkommen zurückgeht. Das Aufkommen wird sich insgesamt um ca. 10 % reduzieren. Dieser Rückgang wird sich konzentrieren auf den ländlichen Raum Brandenburgs. Im Gestaltungsraum Siedlung, dem unmittelbarem Umfeld von Berlin, wird ein gleichbleibendes Aufkommen erwartet. Welche Rückschlüsse zieht die Landesregierung aus dieser Entwicklung auf die zukünftige Verkehrsentwicklung in Falkensee und die Notwendigkeit einer Ortsumgehung?
5. Wie wurden die Verkehrsrückgänge (Fragen 1 – 3) und die Verkehrsprognose 2025 in den Vorarbeiten zum neuen Landesstraßenbedarfsplan 2010 berücksichtigt? Ist der Bedarfsplan bezogen auf die zukünftige Verkehrsentwicklung angepasst worden? Warum wurde die Ortsumfahrung Falkensee im Landesstraßenbedarfsplan-Entwurf 2010 als indisponible Maßnahme bewertet, obwohl für die OU Falkensee zugrunde liegenden Bedarfszahlen völlig veraltet und offensichtlich sind?
6. Die Landesregierung antwortete auf die Anfrage 821 vom 5.10.2005 (Drucksache 4/2148) Frage 7 und auf die Anfrage 2369 vom 24.4.2008 (Drucksache 4/6303) Frage 5, dass durch die Neuführung der L20/L201n wesentliche Teile des Quell- und Zielverkehrs und des Binnenverkehrs von der Ortsdurchfahrt Falkensee auf die geplante neue Straße verlagert werden würden. Aus den Planfeststellungsunterlagen liegen hierzu keine konkreten Aussagen vor.
7. Welche Falkenseer Straßen sollen mit der geplanten Ortsumfahrung mit welchen Verkehrsmengen vom Quell- und Zielverkehr bzw. Binnenverkehr entlastet werden, welche Straße sollen mit welchen Verkehrsmengen zusätzlich belastet werden?
8. Die Ortsumfahrung wurde etwa 4 km nördlich vom Stadtzentrum und 2 km nördlich der Stadtgrenze geplant. Mit welchen konkreten Maßnahmen sollen wesentliche Teile des Quell- und Zielverkehrs bei einer wesentlich längeren Wegstrecke auf diese Straße mit der Hauptachse von und nach Berlin bzw. innerhalb Falkensees gelenkt werden ? In welchen Straßen Falkensees und in welchen Abschnitten dieser Straßen soll eine Geschwindigkeitsreduzierung bei dem Bau der nördlichen Ortsumfahrung erfolgen? Dies ist aus den Planfeststellungsunterlagen nicht ersichtlich.
9. Die Stadt Falkensee hat mit einem Beschluss der Stadtverordneten im Jahr 2004 eine qualifizierte Verkehrsuntersuchung in der Stadt beschlossen. Wurde diese Untersuchung bei der Planung berücksichtigt? Welche Auswirkungen haben die Ergebnisse dazu in dem aktuellen Planfeststellungsverfahren?
10. Welche Untersuchungen in den Europäischen FFH-Gebieten um die geplante Trasse werden zurzeit von der Landesregierung durchgeführt?
11. Welche Verkehrsuntersuchungen werden ergänzend durchgeführt?

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

Frage 1: Mit der Dauerzählstelle 3444 3643 - L 20 (Falkensee nach Schönwalde L16) wurde von 2001 bis 2007 ein Verkehrsrückgang von 9.919 auf 6.153 KFZ/Tag gezählt. Dies entspricht einem Rückgang von 3.766 KFZ/Tag oder einem Rückgang von 38%. Welche Rückschlüsse zieht die Landesregierung aus dieser Entwicklung auf die Belastung des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs der Stadt Falkensee und die zukünftige Verkehrsentwicklung?

Zu Frage 1: Die in der Anfrage genannten Werte können durch die offizielle jährliche Statistik der automatischen Straßenverkehrszählungen des Landesbetriebes Straßenwesen nicht bestätigt werden. Die Jahresauswertung der Dauerzählstelle 3444 3643 weist für 2001 einen DTV (durchschnittlicher werktäglicher Verkehr) von ca. 7700 Kfz/24h (entspricht Kfz/Tag gemäß Anfrage) aus. Dieses Verkehrsaufkommen ist bis 2006 auf ca.6900 (-10% gegenüber 2001) und aktuell 2008 auf ca. 6700 Kfz/24h (-13% gegenüber 2001) zurückgegangen. Die Zählstelle befindet sich jedoch außerhalb von Falkensee und bildet somit den hohen Anteil der Binnenverkehre nicht ab, der für einzelne Abschnitte der OU ebenfalls relevant ist. Die gezählten Verkehrsmengen zeigen, dass auch Teile des Nord-Süd-Verkehrs auf den östlichen Abschnitt der geplanten OU verlagerbar sind.

Frage 2: Mit der Dauerzählstelle 3444 3120 - L 201 (Stadtgrenze Falkensee bis Spandauer Platz) wurde von 2001 bis 2005 ein Verkehrsrückgang von 18.109 auf 10.579 KFZ/Tag gezählt. Dies entspricht einem Rückgang von 7.530 KFZ/Tag oder einem Rückgang von 42%. Welche Rückschlüsse zieht die Landesregierung aus dieser Entwicklung auf die Belastung des West-Ost-Durchgangsverkehrs der Stadt Falkensee und die zukünftige Verkehrsentwicklung?

Zu Frage 2: Die Zählstelle ist keine Dauerzählstelle der Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg, sie ist Bestandteil der Zählstellen für die in 5-Jahresabständen (...1995; 2000;2005) durchgeführte bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ). Zählwerte liegen deshalb für 2001 nicht vor. Der im MIL vorliegende offizielle Wert der bundesweiten SVZ 2000 liegt für das Jahr 2000 bei 14.600 Kfz/24h. Der mit 10.579 Kfz/24h genannte Wert für das Jahr 2005 ist der offizielle Wert der SVZ 2005, die Reduzierung gegenüber 2001 ist möglicherweise durch die zwischenzeitliche Verkehrsfreigabe der neuen L 20 zwischen der L 201 und der B 5 und daraus resultierender Verlagerung von Verkehrsströmen von und zur B 5 erklärbar. Der Landesbetrieb Straßenwesen hat u.a. deshalb in Vorbereitung der Planfeststellung am 19.12.06 eine Zählung zur Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für die OU Falkensee in dem genannten Abschnitt durchgeführt. Dabei wurde wieder eine zu den angrenzenden Zählstellen plausiblere Verkehrsmenge von 16.596 Kfz/d ermittelt.

Frage 3: Mit der Dauerzählstelle 3444 3140 - L 201 Nauener Straße (L202 bis Havelländer Weg) wurde von 2001 bis 2005 ein Verkehrsrückgang von 12.558 auf 8.420 KFZ/Tag gezählt. Dies entspricht einem Rückgang von 4.138 KFZ/Tag oder einem

Rückgang von 33%. Welche Rückschlüsse zieht die Landesregierung aus dieser Entwicklung auf die Belastung des West-Ost-Durchgangsverkehrs der Stadt Falkensee und die zukünftige Verkehrsentwicklung?

Zu Frage 3: Die Zählstelle ist keine Dauerzählstelle der Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg. Zählwerte liegen für 2001 nicht vor. Die SVZ 2000 hat für 2000 an dieser Zählstelle einen Wert von ca. 11362 Kfz/24h ausgewiesen. Die genannten Werte für 2005 können bestätigt werden. Der Rückgang auf diesem westlichen Abschnitt der L 201 ist auf die erwartete und gewollte Verkehrsverlagerung von überregionalem Durchgangsverkehr auf die neue L 20 zur Bundesstrasse 5 zu erklären. Der immer noch relativ hohe West-Ost-Durchgangsverkehr durch Falkensee ist nicht zuletzt in der deutlichen Verdichtung der Wohnbebauung in Falkensee selbst aber auch in den nach Westen angrenzenden Gemeinden wie Brieselang begründet.

Frage 4: In der Verkehrsprognose 2025 der Länder Berlin und Brandenburg heißt es, dass in Brandenburg insgesamt das Personenverkehrsaufkommen zurückgeht. Das Aufkommen wird sich insgesamt um ca. 10 % reduzieren. Dieser Rückgang wird sich konzentrieren auf den ländlichen Raum Brandenburgs. Im Gestaltungsraum Siedlung, dem unmittelbarem Umfeld von Berlin, wird ein gleichbleibendes Aufkommen erwartet. Welche Rückschlüsse zieht die Landesregierung aus dieser Entwicklung auf die zukünftige Verkehrsentwicklung in Falkensee und die Notwendigkeit einer Ortsumgehung?

Zu Frage 4: Wie schon in der Frage dargelegt, wird man im näheren Umfeld von Berlin von einem in Summe etwa gleichbleibenden Personenverkehrsaufkommen ausgehen können. Falkensee ist eine der sich am stärksten entwickelnden Gemeinden in Deutschland und nimmt diesbezüglich den Spitzenplatz in Brandenburg ein. Die Stadt ist von 34000 Ew im Jahr 1999 auf heute ca. 41000 Ew angewachsen. Trotz der mit der Prognose unterstellten Bemühungen zur Stärkung des ÖPNV wird im Bereich Falkensee, begründet in der vorhandenen auf die Gemeindefläche bezogen weitläufigen Siedlungs- und Gewerbestruktur sowie der Lage zu Berlin, der motorisierte Individualverkehr auch künftig eine außerordentlich wichtige Rolle spielen. Deshalb will das Land hier die notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen, verbunden mit der verkehrlichen Entlastung der Siedlungsgebiete, schaffen.

Frage 5: Wie wurden die Verkehrsrückgänge (Fragen 1 – 3) und die Verkehrsprognose 2025 in den Vorarbeiten zum neuen Landesstraßenbedarfsplan 2010 berücksichtigt? Ist der Bedarfsplan bezogen auf die zukünftige Verkehrsentwicklung angepasst worden? Warum wurde die Ortsumfahrung Falkensee im Landesstraßenbedarfsplan-Entwurf 2010 als indisponible Maßnahme bewertet, obwohl für die OU Falkensee zugrunde liegenden Bedarfszahlen völlig veraltet und offensichtlich sind?

Zu Frage 5: Der Landestraßenbedarfsplan 2010 baut auf einer differenzierten Straßenverkehrsprognose auf, die in den berlinfernen Gebieten Brandenburgs deutliche Rückgänge im Verkehrsaufkommen und damit der Belastungen des Straßennetzes beinhaltet. Dagegen gibt es in der Nähe von Berlin Gemeinden, für die auch bis 2025 stetig wachsende Einwohnerzahlen prognostiziert werden. In diesen Bereichen

ist auch weiterhin mit Wachstum an Verkehr zu rechnen. Betroffen ist neben Teltow und dem Gebiet um den künftigen Flughafen Berlin-Brandenburg insbesondere die Stadt Falkensee. Deren Einwohnerzahl soll nach aktuellen Bevölkerungsprognosen von ca. 37.000 (2005) auf über 46.000 im Jahr 2025 (+ 25%) steigen. Der verkehrliche Nutzen der OU Falkensee wird dahingehend durch aktualisierte Prognosen nicht gemindert.

Frage 6: Die Landesregierung antwortete auf die Anfrage 821 vom 5.10.2005 (Drucksache 4/2148) Frage 7 und auf die Anfrage 2369 vom 24.4.2008 (Drucksache 4/6303) Frage 5, dass durch die Neuführung der L20/L201n wesentliche Teile des Quell- und Zielverkehrs und des Binnenverkehrs von der Ortsdurchfahrt Falkensee auf die geplante neue Straße verlagert werden würden. Aus den Planfeststellungsunterlagen liegen hierzu keine konkreten Aussagen vor.

Frage 7: Welche Falkenseer Straßen sollen mit der geplanten Ortsumfahrung mit welchen Verkehrsmengen vom Quell- und Zielverkehr bzw. Binnenverkehr entlastet werden, welche Straße sollen mit welchen Verkehrsmengen zusätzlich belastet werden?

Zu Frage 6 und 7: Teil der Planfeststellungsunterlage ist die Verkehrsuntersuchung Falkensee vom Juli 2005 und die Aktualisierung auf der Grundlage der Landesprognose 2020 vom Oktober 2007. Das Straßennetzmodell 2020 zeigt gegenüber dem Straßennetzmodell 2020-Prognose-Null-Fall die Veränderungen der Belastungszahlen im Straßennetz der Stadt Falkensee. Die Differenzbelastung zwischen Planfall und Prognose-Null-Fall ist in der Anlage 7 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Eine Verkehrszunahme ist auf einigen wenigen Straßen prognostiziert. Dazu gehören u. a. der Straßenzug – Havelländer Weg, Karl-Marx-Straße, die Haydnallee und die Fröbelstraße mit jeweils ca. 1000 Kfz/24 h. Gemäß Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Falkensee ist der Ausbau des nördlichen Havelländer Weges mit dem Anschluss an die Schönwalder Straße als eine Maßnahme im Straßennetz der Stadt vorgesehen. Mit dieser Maßnahme wird eine „gleichmäßige Verteilung“ des Binnenverkehrs angestrebt. Eine Verkehrsabnahme ist hingegen auf zahlreichen Straßen prognostiziert. Dazu gehören u. a. der Straßenzug Schönwalder Straße, Bahnhofstraße (2000 Kfz/24 h bis 6000 Kfz/24 h), der Straßenzug Nauener Chaussee, Nauener Straße, Falkenhagener Straße (2000 Kfz/24 h bis 5000 Kfz/24 h), Finkenkruger Straße, Dyrotzer Weg (2000 Kfz/24 h), Seegefelder Straße (3000 Kfz/24 h), Pestalozzistraße (2000 bis 3000 Kfz/24 h), Spandauer Straße, Hansastrasse, Niederneudorfer Weg, Leipziger Straße, Straße der Einheit, Rudolf-Breitscheid-Straße (jeweils ca. 1000 Kfz/24 h).

Frage 8: Die Ortsumfahrung wurde etwa 4 km nördlich vom Stadtzentrum und 2 km nördlich der Stadtgrenze geplant. Mit welchen konkreten Maßnahmen sollen wesentliche Teile des Quell- und Zielverkehrs bei einer wesentlich längeren Wegstrecke auf diese Straße mit der Hauptachse von und nach Berlin bzw. innerhalb Falkensees gelenkt werden? In welchen Straßen Falkensees und in welchen Abschnitten dieser Straßen soll eine Geschwindigkeitsreduzierung bei dem Bau der nördlichen Ortsumfahrung erfolgen? Dies ist aus den Planfeststellungsunterlagen nicht ersichtlich.

Zu Frage 8: Die Quell-/Zielverkehre der Berlin fernerer Ortsteile Falkensees werden über die im Norden mit der Ortsumgehung neu entstehenden Verkehrsknotenpunkte (Kreisverkehre) Spandauer Platz, Bachallee, Schönwalder Straße und Falkensee West weitgehend störungsfrei von innerörtlichen Einflüssen wie Ein- und Abbiegevorgängen zu Geschäften oder Grundstücken verteilt. Entsprechend der Verkehrsuntersuchung vom Juli 2005 (Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen) wurden innerhalb von Falkensee Maßnahmen des VEP der Stadt Falkensee in die Untersuchung übernommen. Neben einer flächenhaften Verkehrsberuhigung im Netz der Nebenstraßen ist im VEP als Maßnahme im Hauptnetz die verkehrsberuhigende Umgestaltung des Angers benannt worden.

Frage 9: Die Stadt Falkensee hat mit einem Beschluss der Stadtverordneten im Jahr 2004 eine qualifizierte Verkehrsuntersuchung in der Stadt beschlossen. Wurde diese Untersuchung bei der Planung berücksichtigt? Welche Auswirkungen haben die Ergebnisse dazu in dem aktuellen Planfeststellungsverfahren?

Zu Frage 9: Verkehrsentwicklungsplan und darauf aufbauende Verkehrsuntersuchungen basieren auf der Annahme der Umsetzung der OU Falkensee. Nach Fertigstellung der Ortsumgehung können dann vollumfänglich die verkehrslenkenden bzw. -verteilenden Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Falkensee umgesetzt werden, welche in der Verkehrsprognose 2020 bereits Berücksichtigung fanden.

Frage 10: Welche Untersuchungen in den Europäischen FFH-Gebieten um die geplante Trasse werden zurzeit von der Landesregierung durchgeführt?

Frage 11: Welche Verkehrsuntersuchungen werden ergänzend durchgeführt?

Zu Frage 10 und 11: Gegenwärtig werden keine neuen Untersuchungen im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens für die Ortsumgehung durchgeführt. Es wurden nur einzelne Nachkartierungen durchgeführt, um den aktuellen Anforderungen aus dem europäischen Artenschutz gerecht zu werden.