

Dipl.-Ing. Rudolf Pfeleiderer
Florian-Geyer-Str. 8
70499 Stuttgart
Tel.: 0711 881597
eMail: Pfeleiderer.Stuttgart@t-online.de

30.09.08

**Beitrag zu den Einwendungen der
BÜRGERINITIATIVE SCHÖNES FALKENSEE
im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Bau der L20n / L201n
(Nordumfahrung Falkensee)**

1. Zusammenfassung, Rückbau statt Neubau

Die Planunterlagen (Erläuterungsbericht, Verkehrsuntersuchungen) haben mehrere schwerwiegende Fehler und sind daher ungeeignet zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen des Projekts. Mandatsträger und Öffentlichkeit werden völlig falsch über die verkehrlichen Auswirkungen des Projekts informiert. Es fehlt die Basis für eine Beurteilung des Projekts.

- In den Planunterlagen werden stark unterschiedliche Verkehrsstärken, unter anderem für die Entlastung der Ortsdurchfahrt Falkensee, angegeben.
- Wie in den Planunterlagen richtig steht, ist der Durchgangsverkehr in Falkensee gering. Deswegen ist zu erwarten (sofern der durch die neue Straße induzierte Verkehr nicht in die Rechnung eingeht), dass auf einer Umgehungsstraße auch nur sehr wenige Fahrzeuge verkehren. Es besteht Anlass zu dem Verdacht, dass die für die OU angegebenen Verkehrsstärken (15000 Kfz/24h laut Erläuterungsbericht) nach oben manipuliert wurden, um den Bau der OU zu rechtfertigen.
- Die wichtigste verkehrliche Wirkung des Straßenbaus, der **induzierte Verkehr** fehlt in den Planunterlagen.
- Eine Straße wie die L20n/L201n ist volkswirtschaftlich nicht nützlich sondern schädlich.

Für den Fall, dass das Projekt nicht ganz aufgegeben wird, wird daher gefordert, neue Planunterlagen auf verkehrswissenschaftlicher Grundlage zu erarbeiten und eine erneute Anhörung durchzuführen.

Im Erläuterungsbericht steht richtig, dass das Verkehrsproblem von Falkensee der Binnenverkehr ist. Dieser wird durch eine OU nicht verringert. Im Gegenteil, falls der Durchgangsverkehr auf die OU verlagert wird, wird das Fahren auf der bisherigen Ortsdurchfahrt attraktiver und der Binnenverkehr kann zunehmen. Dieser Effekt dürfte allerdings nicht sehr groß sein, weil nur wenig Verkehr verlagert wird.

Damit der Verkehr in Falkensee weniger wird und damit die Wohn- und Aufenthaltsbedingungen verbessert werden, muss der Verkehr langsamer gemacht werden, und zwar Binnenverkehr, Quell- und Zielverkehr sowie Durchgangsverkehr. Gleichzeitig muss der Langsamverkehr (Fuß, Rad) und der Öffentliche Verkehr (zum Beispiel durch Wegfall von Busbuchten) gefördert werden. Dies kann durch konsequente Anwendung der anerkannten Regeln der Straßenbaus erreicht werden. Diese Regeln finden sich in dem FGSV¹-Regelwerk „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen von 2006“ (RASt 06).

¹ FGSV = Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen

Der Landesbetrieb Straßenwesen des Landes Brandenburg wird aufgefordert, auf den Bau der OU zu verzichten und statt dessen einen Plan für den Rückbau und die Umgestaltung nach RAST 06 der Ortsdurchfahrten im Zuge der Landesstraßen L20 und L201 vorzulegen und umzusetzen. Anmerkung: Dies gilt auch für die Teile der Landesstraßen, die nicht angebaut sind, weil es Vorfeldstraßen sind, für die die RAST 06 ebenfalls gilt.

Für alle anderen Straßen in Falkensee ist die Stadt zuständig.

2. Verwendete Unterlagen

- Erläuterungsbericht L20/L201 OU Falkensee (73 Seiten, pdf); im Text: Erläuterungsbericht
- Verkehrsuntersuchung Falkensee, Bericht, Berlin, Juli 2005, IVV (28 Seiten, pdf); im Text: VU 2005
- Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für die OU Falkensee, Kurzbericht, Berlin, Oktober 2007, IVV (6 Seiten, pdf); im Text: VU 2007
- Verkehrsuntersuchung OU Falkensee, Anlage zum Erläuterungsbericht, Juli 2005, IVV (35 Seiten, tif); im Text: Anlage 2005
- Verkehrsuntersuchung OU Falkensee, Aktualisierung, Oktober 2007, IVV (19 Seiten, tif); im Text: Anlage 2007

3. Große Diskrepanzen und offensichtliche Fehler in den Planunterlagen

In den Planunterlagen finden sich zahlreiche Unstimmigkeiten, die hier nur beispielhaft erwähnt werden.

Im Erläuterungsbericht steht auf Seite 17, dass als Folge des Baus der OU die OD um 62 % entlastet wird, nämlich von 21000 auf 8000 Kfz/24h. Laut Anlage 2007 verringert sich jedoch der Verkehr im östlichen Teil nur von 17000 auf 16000 Kfz/24h und im westlichen Teil von 15000 Kfz/24h auf 10000 bis 12000 Kfz/24h.

Allein diese großen Diskrepanzen bedeuten, dass die Planunterlagen ungeeignet zur Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen des Projekts sind.

Nicht nachvollziehbar sind unter anderem die wichtigen Prognose-Belastungsdiagramme (Jahr 2020) der Anlage 2007: Anlagen 5 (Prognose-Null-Fall), 6 (Planfall) und 7 (Differenzbelastung). Am östlichen Beginn der OU ist eine Belastung von 15000 Kfz/24h angegeben. Es ist nicht zu erkennen, wo diese 15000 Kfz/24h herkommen sollen. Von Osten kommen an dieser Stelle 1000 Kfz/24h mehr. Von Süden kommen 4000 Kfz/24h mehr, nach Westen fahren 2000 Kfz/24h weniger. Das ergibt zusammen maximal nur 7000 Kfz/24h, die rein rechnerisch die neue OU benützen können und nicht 15000 Kfz/24h.

Es drängt sich der Verdacht auf, dass man die Belastung von 7000 Kfz/24h auf 15000 Kfz/24h nach oben manipuliert hat, um den Bau der OU rechtfertigen zu können.

Allerdings dürfte die Belastung der OU durchaus in die Größenordnung der 15000 Kfz/24h kommen, sofern der großräumig umgelenkte (verlagerte, angelockte) Verkehr sowie der durch den Bau der OU induzierte Verkehr berücksichtigt werden. Siehe den nächsten Abschnitt.

4. Verkehrszunahme (induzierter Verkehr) durch den Bau L20n / L201n

Eine neue Straße wie die L20n/L201n hat die folgenden verkehrlichen Wirkungen:

- Es wird Verkehr kleinräumig von der alten Ortsdurchfahrt und anderen parallel verlaufenden Straßen auf die neue Straße umgelenkt (oder verlagert). Dies ist der gewünschte Effekt, der in den Planunterlagen im Prinzip dargestellt ist. Es werden allerdings wie oben beschrieben zwei stark unterschiedliche Angaben dazu gemacht und es ist anzunehmen, dass auch der niedrigere Wert noch zu hoch ist.
- Es wird Verkehr großräumig von Straßen außerhalb von Falkensee, die in den Belastungsdiagrammen gar nicht dargestellt sind auf die neue OU umgelenkt (oder verlagert). Üblicherweise wird von angelocktem oder angezogenem Verkehr gesprochen. Aus den Planunterlagen ist nicht zu entnehmen, in wie weit diese verkehrliche Wirkung des Straßenbaus berücksichtigt wurde. Denn es steht nirgends wie weit das Verkehrsmodell reicht. Siehe dazu VU 2005 Abschnitt 1.2.4. Es besteht Anlass zu der Annahme, dass diese Wirkung nicht oder nur in geringem Maße berücksichtigt wurde, weil nicht genügend großräumig gerechnet wurde.
- Es wird Verkehr vom Öffentlichen Verkehr auf die Straße verlagert. Da es im Raum Falkensee Öffentliche Verkehrsmittel mit hohem Verkehrsaufkommen gibt, die parallel zur geplanten OU verlaufen, muss davon ausgegangen werden, dass in nennenswertem Umfang Verkehrsteilnehmer vom ÖV auf die Straße umsteigen. Es wird kritisiert, dass dieser Effekt in den Planunterlagen nicht dargestellt ist.
- Es gibt eine Fahrleistungszunahme (Zunahme der zurück gelegten Strecke) dadurch, dass die OU länger als die OD ist. Auch dieser Effekt und die daraus resultierende Zunahme des Treibstoffverbrauchs und der Emissionen ist in den Planunterlagen nicht dargestellt, kann aber leicht ermittelt werden. Diese Verkehrszunahme und auch die anderen drei Effekte sind nicht induzierter Verkehr.
- Die wichtigste verkehrliche Wirkung des Straßenbaus ist der induzierte Verkehr.

Wenn es den Verkehrsteilnehmern durch Straßenbau (oder andere Maßnahmen) ermöglicht wird, schneller zu fahren, so gewinnen sie – bezogen auf eine vorgegebene Quelle-Ziel-Beziehung – Zeit. **Diese Zeit wird in den Verkehr reinvestiert.** Wenn das nicht so wäre, würden die Menschen, denen schnelle Verkehrsmittel zur Verfügung stehen, weniger Zeit im Verkehr zubringen. Das ist offensichtlich nicht der Fall. Dadurch entsteht mehr Verkehr, der in der Verkehrspolitik **induzierter Verkehr** genannt wird. Sprachlich besser ist der Begriff **Neuverkehr**, der jedoch hier nicht verwendet wird. Bei genauer Betrachtung ist zu beachten, dass diese Reinvestition der gewonnenen Zeit für einen Teil des Verkehrs nicht sofort statt findet, sondern erst mit einer Verzögerungszeit. Hier geht es jedoch um langfristige Planungen. Dieser Verzögerungseffekt braucht also nicht betrachtet zu werden. Außerdem muss die gewonnene Zeit noch mit der negativen Zeitelastizität ε_T der Fahrleistungsnachfrage multipliziert werden. Nach den vorliegenden Erkenntnissen ist jedoch für den Personenverkehr mit

guter Näherung $\varepsilon_T = -1$. Man kann also die im Verkehr zugebrachte Zeit als konstant, das heißt unabhängig von der Geschwindigkeit, annehmen.

Beim Öffentlichen Verkehr wird schon immer (Standardisierte Bewertung für Investitionen des Öffentlichen Verkehrs, kurz ‚Standi‘) mit diesem Ansatz der induzierte Verkehr berechnet.

Die Verkehrswissenschaft hat noch nicht abschließend geklärt, wo der induzierte Verkehr statt findet. Es ist aber allgemein bekannt, dass sich durch Verkehrswegebau die Wege verlängern. Je schneller man fahren kann, um so weiter wird gefahren. Wenn man sich die Verkehrsentwicklung über einen Zeitraum von einigen Jahrzehnten ansieht, kann das jedermann mühelos beobachten.

In der ‚Standi‘ wird so gerechnet, als ob die Zeitgewinne dazu führen, dass dieselben Strecken wie bisher öfter befahren werden. Wenn sich also zum Beispiel auf einer Relation zwischen einer Quelle und einem Ziel die Fahrtzeit um 10 % verringert, so wird so gerechnet, als ob der Verkehr auf dieser Relation um 10 % zunimmt. Das entspricht zwar nicht dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass mit diesem Ansatz Belastungen berechnet werden, die für eine Entscheidung über ein geplantes Straßenprojekt ausreichend genau sind.

Die Größenordnung des induzierten Verkehrs (Fahrleistung) lässt sich leicht abschätzen. Im Erläuterungsbericht ist auf Seite 17 ist eine Fahrzeiterparnis von 5 Minuten angegeben. In der Anlage 2005 ist für die L20 eine Fahrzeiterparnis von 9 Minuten und für die L201 eine Fahrzeiterparnis von 14 Minuten angegeben. Der große Unterschied zwischen Erläuterungsbericht und Anlage 2005 deutet darauf hin, dass es sich, wie bei vielen Angaben in den Planunterlagen, um „Hausnummern“ handelt. Im übrigen muss davon ausgegangen werden, dass die Angaben über die Zeitgewinne tendenziell nach oben manipuliert wurden, um einen möglichst hohen Nutzen des Straßenprojekts vorzutäuschen.

Um den induzierten Verkehr genau ausrechnen zu können, müssten die Fahrtzeitgewinne für jede Quelle-Ziel-Beziehung einzeln ermittelt werden. Hier wird grob überschlägig so gerechnet, als ob 8000 Kfz/24h (Anlage 11 der Anlage 2005) in den Genuss der 5 Minuten Zeitgewinn kommen. Daraus ergibt sich ein Zeitgewinn von insgesamt 666,7 Kfzh/2h. Wenn man davon ausgeht, dass in dieser gewonnenen Zeit mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h gefahren wird, also hauptsächlich im innerörtlichen Raum, so ergibt sich eine induzierte Verkehrsleistung von 20.000 km/24h. Bei einem durchschnittlichen Treibstoffverbrauch von 10 l/100 km resultiert daraus ein Treibstoffverbrauch von täglich 2000 Liter.

Diese sehr grobe Abschätzung lässt die folgende Aussage zu: Die OU Falkensee würde dazu führen, dass **pro Tag einige Tonnen Treibstoff zusätzlich** verbraucht werden und dass die Emissionen dementsprechend zunehmen.

Wenn ein derart wichtiger Tatbestand den Mandatsträgern und der Öffentlichkeit vorenthalten werden, kann man eigentlich nur noch von der **Vortäuschung falscher Tatsachen** sprechen.

Den Verfassern der Planunterlagen scheint nicht einmal der Begriff „induzierter Verkehr“ bekannt zu sein, obwohl es das FGSV-Regelwerk „Hinweise zum induzierten Verkehr“ (Ausgabe 2005) gibt, welches allerdings wenig hilfreich ist.

5. Die L20n/L201n ist volkswirtschaftlich schädlich

Im Erläuterungsbericht steht, dass es durch den Bau der L20n/201n angeblich zu einer Anzahl von positiven volkswirtschaftlichen Effekten kommt:

„Senkung der Transportkosten, Förderung der Wirtschaft, Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Förderung raumordnerischer Ziele, Verbesserung der Erreichbarkeit durch Verkürzung der Transport- und Reisezeiten, Verbesserung der Kapazitätsausnutzung, Förderung städtebaulicher Ziele, Vermeidung von Lärm- und Schadstoffbelastungen und Vermeidung von Treibhausgasemissionen.“

Tatsächlich kommt es zu keinerlei volkswirtschaftlichem Nutzen. Vielmehr ist eine Straße wie die L20n/L201n volkswirtschaftlich schädlich, unter anderem, weil durch den höheren Treibstoffverbrauch (siehe oben) die Abhängigkeit von Erdöleinfuhren zunimmt. Die Behauptung, dass durch Straßenbau weniger Treibstoff verbraucht wird und weniger Treibhausgase emittiert werden, ist etwa vergleichbar mit der Behauptung, ein Übergewichtiger würde durch mehr Nahrungsaufnahme abnehmen.

Im Erläuterungsbericht sind auf Seite 28 Bewertungen zitiert, nach denen die L20n/L201n angeblich ein NKV (Nutzen-Kosten-Verhältnis) von 9,3 bzw. 14,6 hat. Das ist nicht nachvollziehbar, denn diese **Bewertungen sind nicht Teil der Planunterlagen**. Es wird gefordert, diese Bewertungen zu veröffentlichen, damit genauer überprüft werden kann, was gerechnet wurde.

Literaturhinweis: Pfeleiderer, R. und Braun, L.: Kritik an der Bundesverkehrswegplanung. Internationales Verkehrswesen 47 (1995) 10, S. 609-614.