

Fragen zum Ausbau des Havelländer Wegs

Falkensee, 26. März 2023

Fragen zum Ausbau des Havelländer Wegs



Ende der
Ausbaustrecke
Straßen-
schaden



↑ 800m ↑

Falkensee, 26. März 2023

Fragen zum Ausbau des Havelländer Wegs

Falkensee, 26. März 2023

- **Beschlüsse rund um den Havelländer Weg**
- Die Verkehrszahlen von IVV
- Weitere verkehrliche Aspekte

Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Falkensee, LK Argus, 28.03.2018



bisf.de

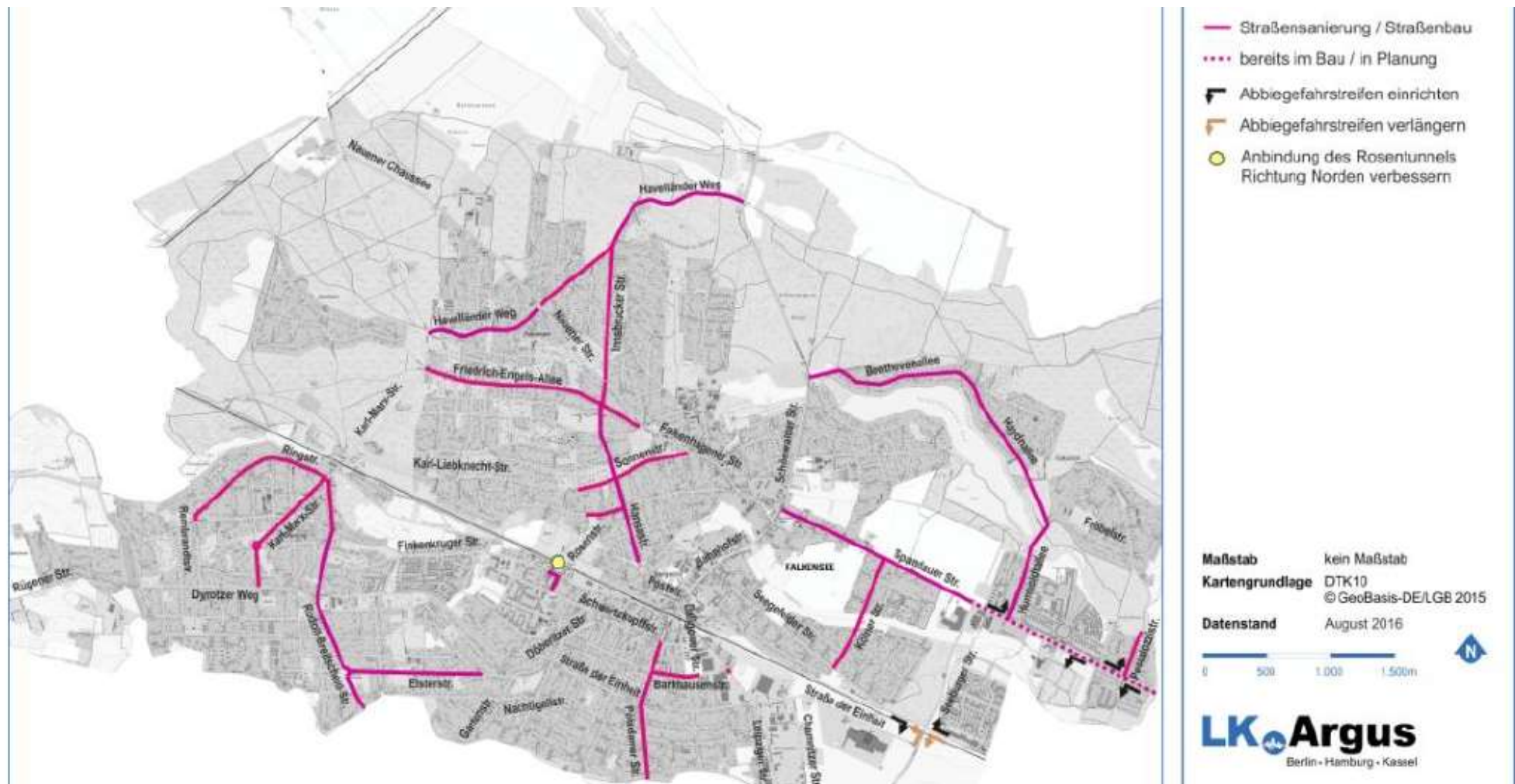
- Seite 65, Abschnitt 2.11 „Auswertung vorhandener Planungen und Untersuchungen“

9	Havelländer Weg	Nauener Straße bis Starnberger Straße	2019 - 2022, Klärung Funktion
10	Havelländer Weg	Starnberger Straße bis Ende Bebauung	2019 - 2022, Klärung Funktion
		Ende Bebauung bis Schönwalder Straße	2019 - 2022, Klärung Funktion

* Die Seitenzahlen in dieser Präsentation beziehen sich auf die Fassung des VEP vom 28.03.2018, die Grundlage für den SVV-Beschluss am 25.04. war. Diese Fassung findet man im Ratsinfosystem unter dem Sitzungsdatum. Im Nachgang wurde offenbar eine bereinigte Lesefassung erstellt, mit Datum 24. Mai 2018 "inklusive beschlossener Änderungen der SVV vom 25.04.2018".

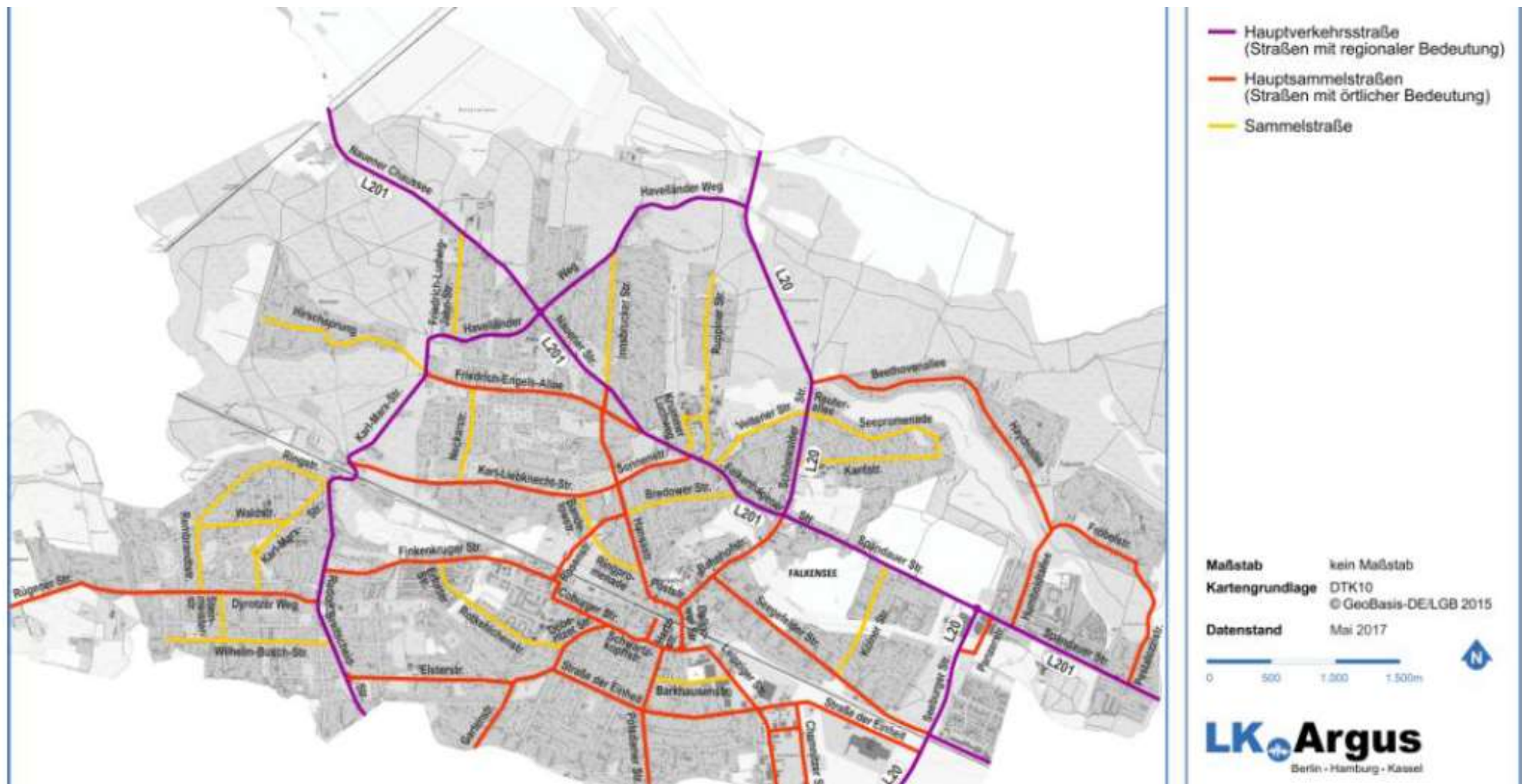
Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Falkensee, LK Argus, 28.03.2018

- Seite 75, Abbildung 58: „Handlungs- und Prüfbedarfe zu Straßenbau und Fahrbahnsanierungen“ enthält den Havelländer Weg



Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Falkensee, LK Argus, 28.03.2018

- Kapitel 4 „Maßnahmenkonzept und Empfehlungen“, Abschnitt 4.1.2 (S. 85/86):
u.a. Einordnung als Hauptverkehrsstraße (Fall mit und ohne Ortsumgehung):
„Straßenzug Havelländer Weg – Karl-Max-Straße – Rudolf-Breitscheid-Straße“



Kapitel 4 „Maßnahmenkonzept und Empfehlungen“, Abschnitt 4.1.2, Zwischenüberschrift „Änderungen der Straßennetzklassifizierung“, Seite 90:

- Zitat: *„Straßenzug Rudolf-Breitscheid-Straße – Karl-Marx-Straße – Havelländer Weg: Der Straßenzug ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindungen in Falkensee. Die Verbindung ist von regionaler Bedeutung und verknüpft Falkensee mit Dallgow-Döberitz und über die Landesstraße L 201 an das weitere Umland. Daher erfolgt eine Einstufung zur Hauptverkehrsstraße. Der Abschnitt des Havelländer Weges zwischen Nauener Straße und Schönwalder Straße ist daher entgegen des Beschluss als Hauptverkehrsstraße einzustufen.“*
- Unklar bleibt, was der Passus „entgegen des Beschluss“ zu bedeuten haben soll. Es wird keine Anbindung an L 20 thematisiert, nur eine Anbindung über die L 201 (= Nauener Straße).
- Eine genaue Begründung, warum der Havelländer Weg an die L 20 als Hauptverkehrsstraße angeschlossen werden soll, ist dem VEP nicht zu entnehmen.

Kapitel 4 „Maßnahmenkonzept und Empfehlungen“, Abschnitt 4.3, Abschnitt „Maßnahmenbewertung, Maßnahmenempfehlungen und Prioritätenreihung“, Seite 141 Handlungskatalog zum Kfz-Verkehr:

- Unter „Einordnung als Hauptverkehrsstraße“ ist in einer Tabelle benannt:

Straßenzug Havelländer Weg - Karl-Marx-Straße -
Rudolf-Breitscheid-Straße

- Die Tabelle enthält die Fußnote (Zitat) „**Bei jeder Straßenplanung ist der mögliche und notwendige Straßenbau im Einzelfall zu untersuchen**“.
→ Dies betrifft dann auch den Havelländer Weg

³⁰ Bei jeder Straßenplanung ist der mögliche und notwendige Straßenbau im Einzelfall zu untersuchen.

Seite 78

- Zielfeld 4 - Stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs
 - Verstärkung des Kfz-Verkehrs,
 - Bündelung des Kfz-Verkehrs auf einem attraktiven und leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetz,
 - Entlastung der Wohngebiete von gebietsfremden Kfz-Verkehren,
 - Verringerung der Durchgangsverkehre,

Seite 79

4.1 Maßnahmenkonzept auf gesamstädtischer Ebene

4.1.1 Generelle Strategien zur Kfz-Verkehrsvermeidung

Um langfristig ein leistungsfähiges Straßennetz zu gewährleisten und um den Belangen des verkehrlichen Immissionsschutzes Rechnung zu tragen, sind Strategien zur Reduzierung von Fahrtenanzahl oder Fahrtenlänge des Kfz-Verkehrs unumgänglich.

VEP in der Stadtverordnetenversammlung (SVV)



bisf.de

- **33. Tagung der SVV Falkensee am 25. April 2018, TOP 8, Drucksache (DS) 7310 zum VEP**
- **Beschlussvorschlag in Auszügen als Screenshot:**

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt:

- 1) Die 2. Novellierung des Verkehrsentwicklungsplans wird in der vorliegenden Form / mit folgenden Änderungen beschlossen (siehe Anlage).
- 2) Die Verwaltung wird beauftragt, die Bürger über den Endstand der 2. Novellierung des Verkehrsentwicklungsplans über die Internetseite zu informieren und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.
- 4) Die Verwaltung wird beauftragt, umgehend mit der erneuten Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes zu beginnen. Ziel der Fortschreibung ist die vertiefende Untersuchung von mit der vorliegenden Fassung aufgezeigten Schwerpunkten. Dazu sind geeignete externe Planer und/oder Gutachter einzubeziehen.
- 8) Die Erstellung eines gesamtstädtischen Verkehrsmodells ist zu prüfen.
- 9) Zum Ausbau des Havelländer Weges sind die Auswirkungen der Maßnahme mit und ohne Nordumfahrung auf die Verkehrsströme im Falkenseer Straßennetz, vor allem auf die Straßen: Bahnhofstraße, Schönwalder Straße, Falkenhagener Straße, Veltener Straße, Nauener Straße, Karl-Marx-Straße, Rudolf-Breitscheid-Straße zu untersuchen, sowie die Verkehrsbelastung des Havelländer Weges zu berücksichtigen.

- **Niederschrift zur 33. Tagung der SVV Falkensee am 25. April 2018:**

Der Bürgermeister widerspricht der Äußerung von Herrn Jabbour, dass in diesem VEP nichts drinstehe. Dieser VEP enthalte so viele Maßnahmen, dass man sich die Frage stellen müsse, wie diese abgearbeitet werden können. Man habe viele Themenkreise die unstrittig sind und man habe andere Themenkreise, die nicht in der Tiefe untersucht worden sind, wie man sich das vorgestellt habe. Deshalb stehe in der Vorlage bereits einiges drin, was man

- **Dem Beschlussvorschlag wurde in der SVV mehrheitlich zugestimmt**

- **36. Tagung der SVV Falkensee am 26. September 2018, Drucksache (DS) 7404 zum HVLW**
- **Beschlussvorschlag der SPD in Auszügen als Screenshot:**

Ausbau des Straßenzuges Karl-Marx-Straße – Havelländer Weg zwischen Friedrich-Engels-Allee und Falkenseer Straße (L20 nach Schönwalde) Hauptverkehrsstraße

- Gemäß Protokoll zur SVV-Sitzung gab es Ablehnung und Zustimmung zu diesem Vorschlag. Insbesondere sollte nach Meinung einiger Beteiligter nicht gleich der Ausbau beschlossen werden. Der Baudezernent Herr Zylla wird so zitiert:

Herr Zylla erklärte, dass man den Antrag zunächst als Instrument nutzen sollte, um den Arbeitsstand zu erreichen und sachgerecht entscheiden zu können.

- Und der Bürgermeister Herr Müller sagte:

Er wies nochmals darauf hin, dass damit nicht der Ausbau selbst beschlossen werden soll, sondern die Planung.

Havelländer Weg in der Stadtverordnetenversammlung (SVV)



bisf.de

- **36. Tagung der SVV Falkensee am 26. September 2018, Drucksache (DS) 7404 zum HVLW**

- Nach der Diskussion wurde der Beschlussvorschlag mit einem geänderten Text eingebracht:

Im Ergebnis wurde im Antragstext von Herrn Kissing folgende Änderung bekanntgegeben:

*„**Planung** des Straßenzuges Karl-Marx-Straße- Havelländer Weg zwischen Friedrich-Engels-Allee und Falkenseer Straße (L 20 nach Schönwalde) **als** Hauptverkehrsstraße.“*

- **Der Beschluss wurde so angenommen.**
- Anmerkung BISF: Da der Begriff „Ausbau“ in „Planung“ geändert wurde, dürfte in Anbetracht der Beschlusslage zum VEP und bei Fehlen eines Verkehrsmodells zur Beurteilung der Auswirkungen mit der „Planung“ nicht eine Ausbauplanung/Umsetzungsplanung gemeint gewesen sein, sondern eine Grundlagen-, Varianten- bzw. konzeptionelle Planung

Havelländer Weg im Masterplan Hauptstraßenbau

Masterplan Hauptstraßenbau Falkensee 2022-2036

- Beratung im Bauausschuss am 14.03.2022
- Korb 1 = vordringlich, in den nächsten Jahren (2022 – 2026)
- Kein Beschluss

Abschnitt	Bereich von	Bereich bis	Fahrbahnbefestigung	Zustand	Kategorie	Länge (m)	Korb
Rudolf-Breitscheid-Straße	Ortseingang Dallgow	Elsterplatz	Asphalt	schlecht	4	1.898,98	1
Rudolf-Breitscheid-Straße	Elsterplatz	Finkenkruger Straße	Asphalt	schlecht	4	0,00	2
Rudolf-Breitscheid-Straße	Finkenkruger Straße	Karl-Marx-Straße	Asphalt	schlecht	4	0,00	2
Karl-Marx-Straße	Rudolf-Breitscheid-Str.	Karl-Liebknecht-Straße	Asphalt	mäßig	2	360,86	
Karl-Marx-Straße	Karl-Liebknecht-Straße	Friedrich-Engels-Allee	Asphalt	schlecht	4	953,09	
Karl-Marx-Straße	Friedrich-Engels-Allee	Rathenaustraße	Asphalt	schlecht	4	280,20	1
Havelländer Weg	Rathenaustraße	Friedrich-Ludwig-Jahn-S	Asphalt	schlecht	4	198,57	1
Havelländer Weg	Friedrich-Ludwig-Jahn-S	Nauener Straße	Asphalt	schlecht	4	741,54	1
Havelländer Weg	Nauener Straße	Starnberger Straße	Asphalt	schlecht	4	787,29	1
Havelländer Weg	Starnberger Straße	Ende Bebauung	Provisorisch	schlecht	4	429,25	1
Havelländer Weg	Ende Bebauung	Schönwalder Straße	Schotter	schlecht	4	791,45	1



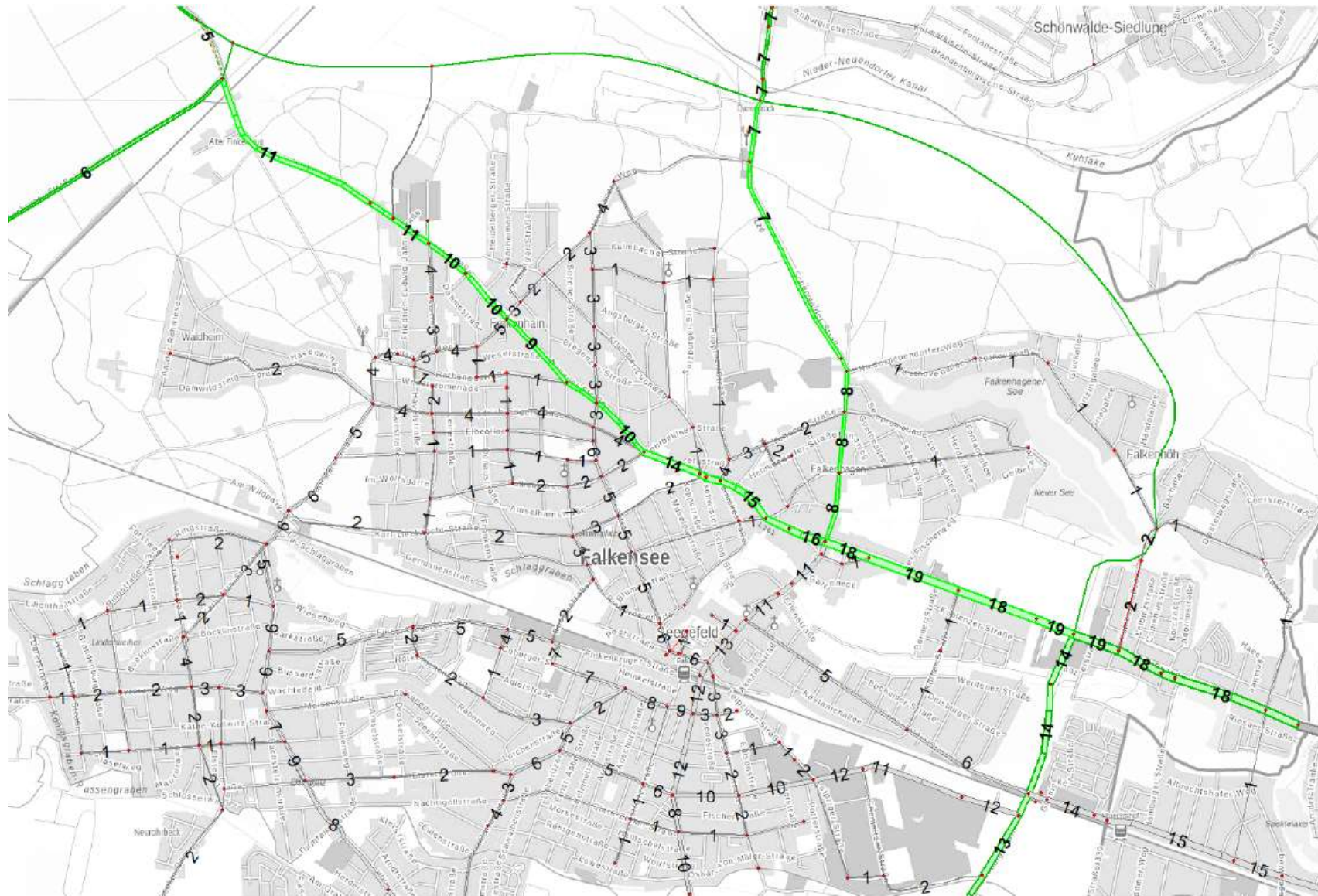
Havelländer Weg	Nauener Straße	Starnberger Straße
Havelländer Weg	Starnberger Straße	Ende Bebauung
Havelländer Weg	Ende Bebauung	Schönwalder Straße

Asphalt	schlecht	4	787,29	1
Provisorisch	schlecht	4	429,25	1
Schotter	schlecht	4	791,45	1

- Beschlüsse rund um den Havelländer Weg
- **Die Verkehrszahlen von IVV**
- Weitere verkehrliche Aspekte

IVV-Folie 4: Kfz-Belastungen - Analyse 2015 (Ausgangslage)

[1.000 Kfz/Werktag]



Zwei unterschiedliche Fälle Prognose 2030 (Definition IVV-Folie 6)



bisf.de

„Bezugsfall“ 2030 ohne OU Falkensee (IVV-Folie 7):

- Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 und der Straßenverkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg (ohne Ortsumfahrung Falkensee) und
- Maßnahmen des Masterplans Haupterschließungsstraßen sind unterstellt (ohne Maßnahmen im Straßenzug Havelländer Weg)

→ Fall ohne Ausbau des östlichen Havelländer Wegs

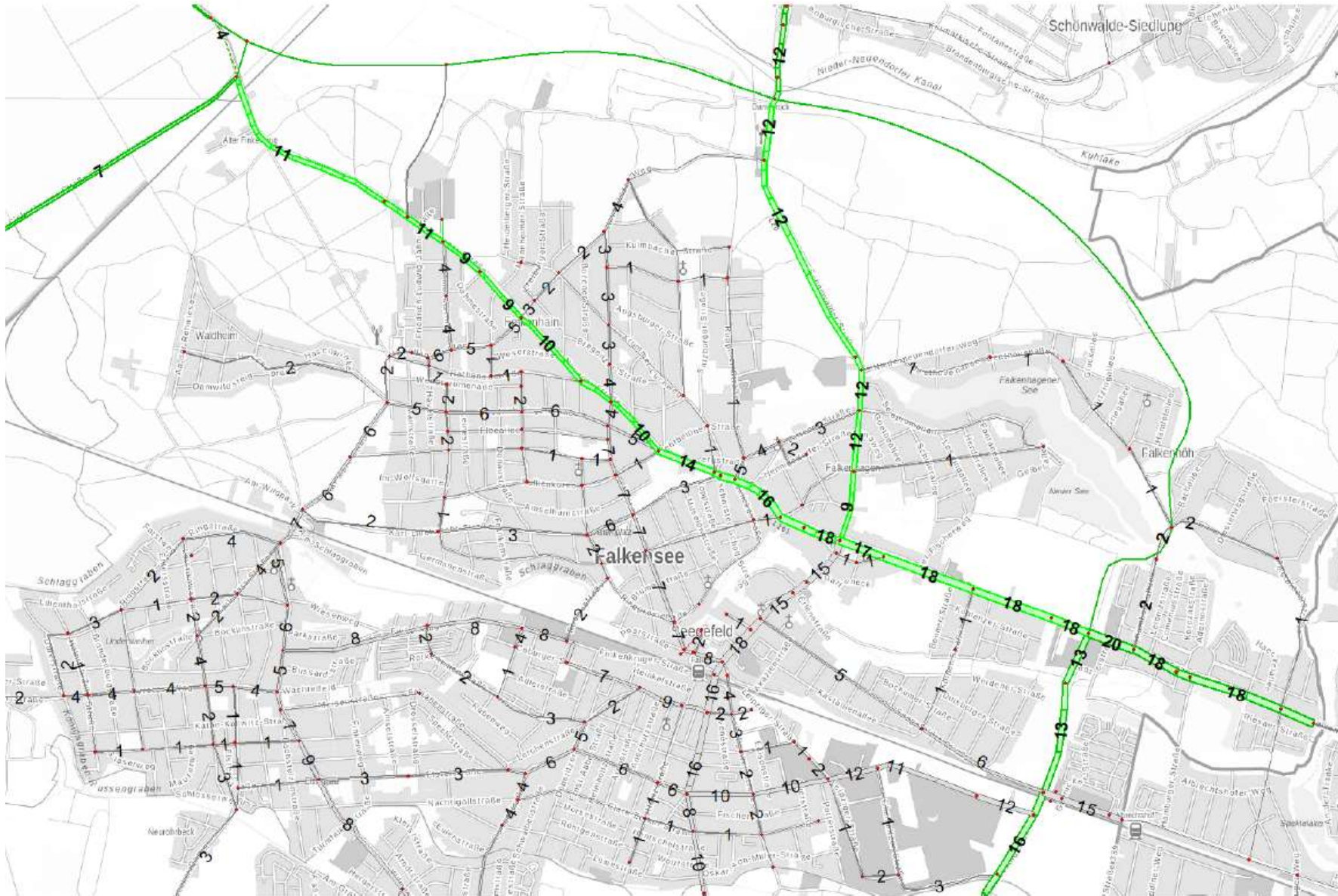
„Netzfall 3“ ohne OU Falkensee (nicht als Grafik bei IVV dargestellt):

- Öffnung des Havelländer Weges mit funktionsgerechtem Ausbau des Straßenzuges Schönwalder Str. – Ortsgrenze Dallgow entsprechend Masterplan und mit
- zusätzlicher Umgestaltung der Falkenhagener Straße zwischen Nauener Straße und Rathauskreuzung (z.B. Querungshilfen / Linksabbiegespuren)

→ Fall mit Ausbau des östlichen Havelländer Wegs (neues Netz)

IVV-Folie 7: Kfz-Belastungen – Bezugsfall 2030 ohne OU Falkensee (ohne Ausbau HVLW)

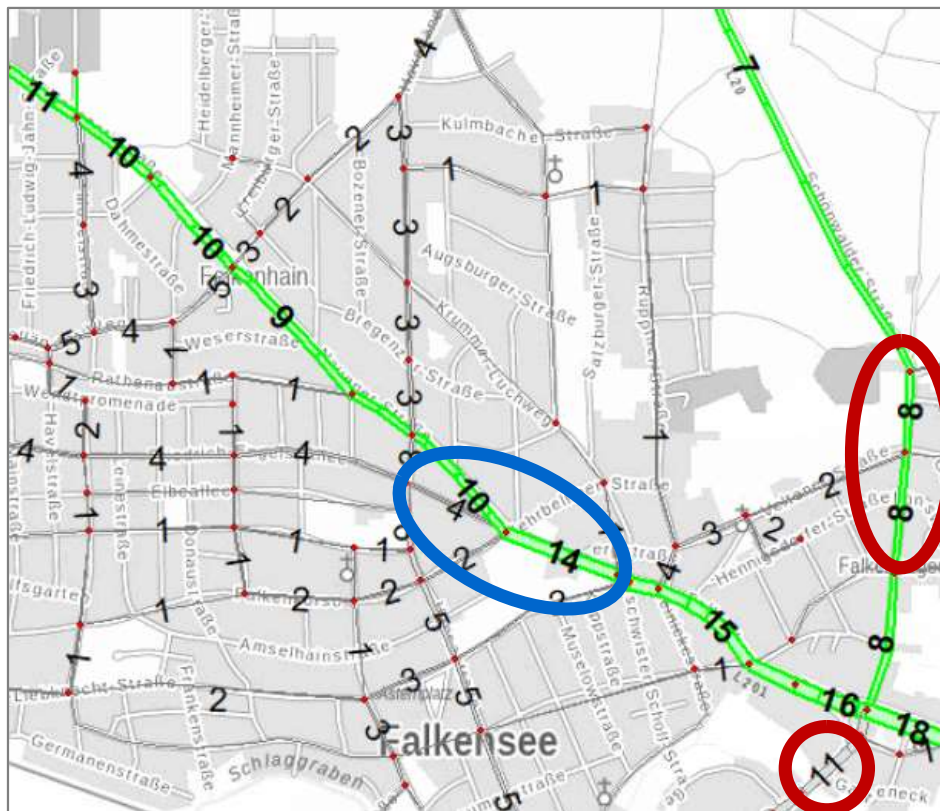
[1.000 Kfz/Werktag]



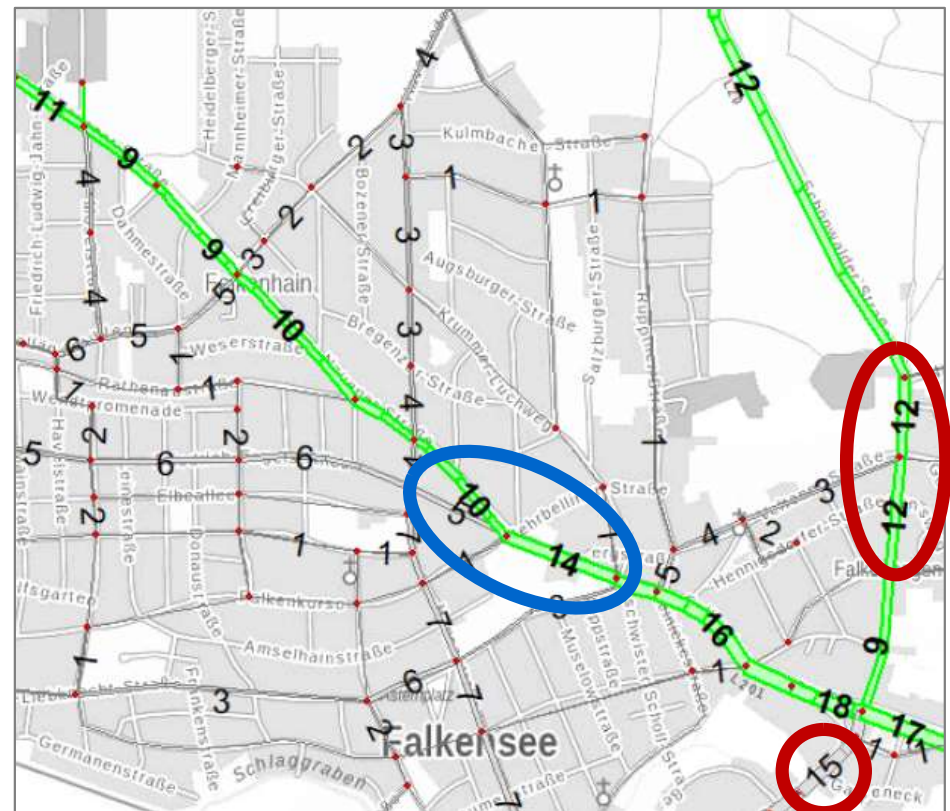
Prognostizierte Entwicklungen 2015 zu 2030 im Bezugsfall (ohne Ausbau HVLW)

[1.000 Kfz/Werks tag]

Analyse 2015

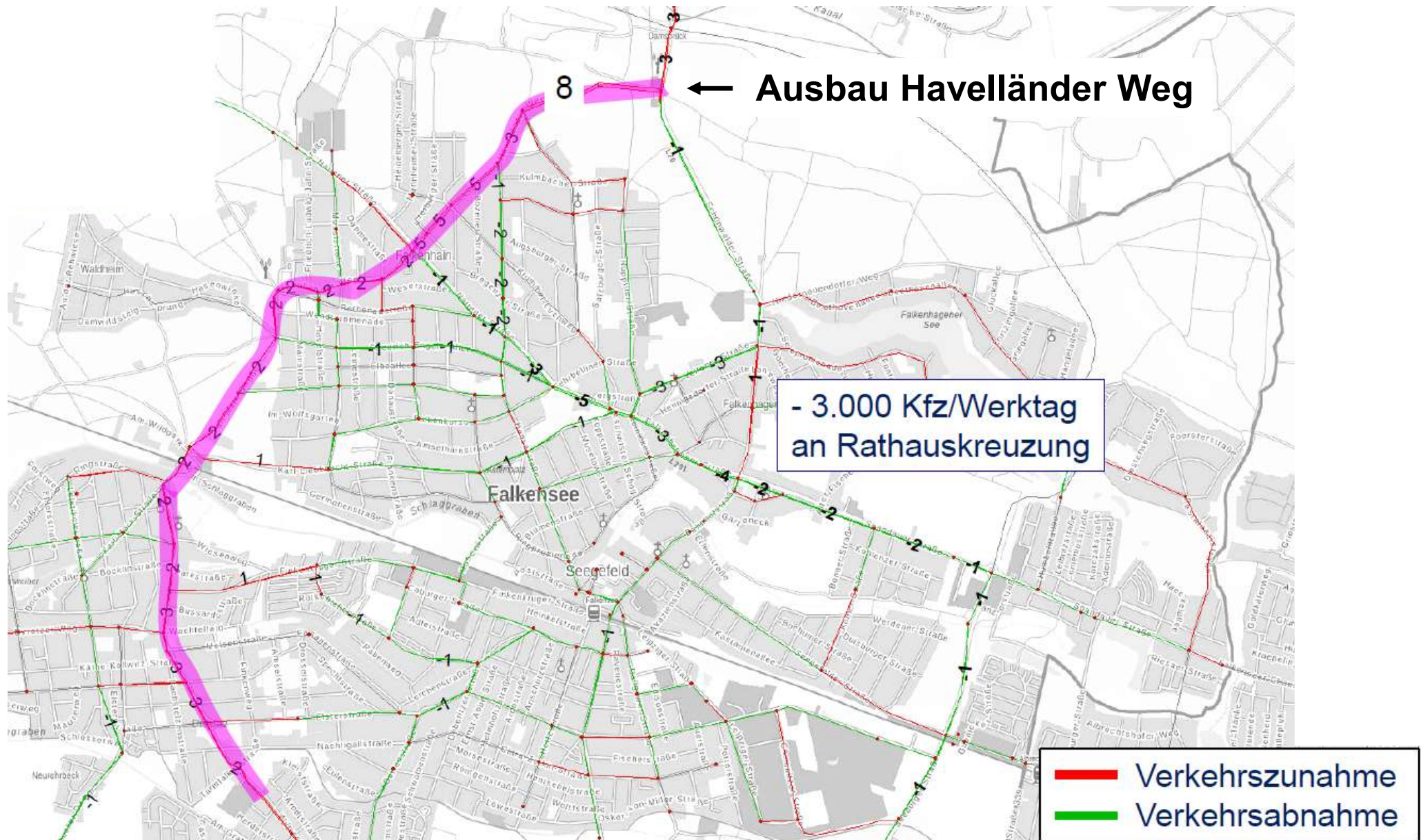


Bezugsfall 2030



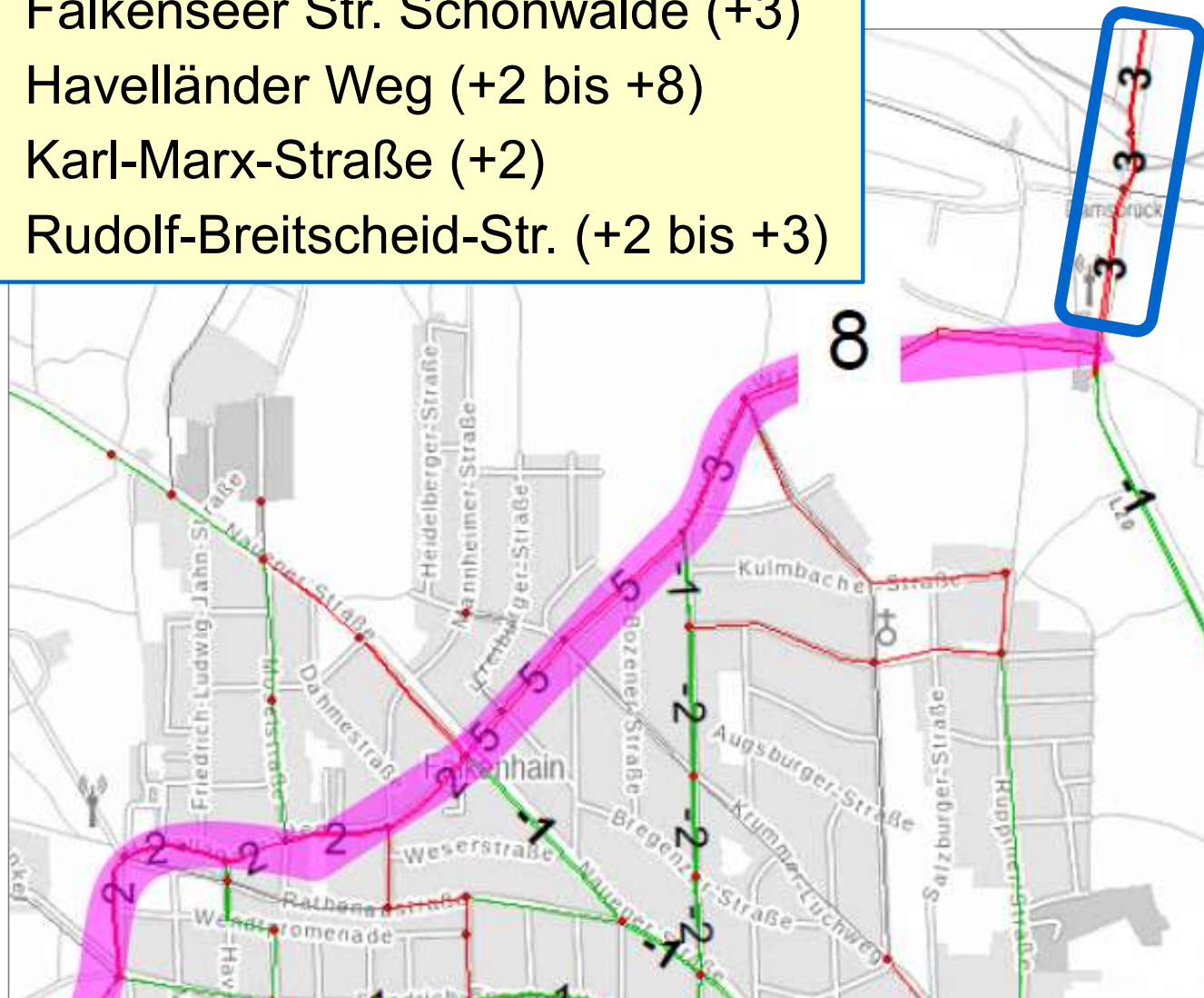
- Auf Straßenzug Nauener Straße – Falkenhagener Straße (bis Kreisverkehr Spandauer Platz) kaum/keine Änderungen von 2015 zu 2030, keine Zunahme
- Auf Straßenzug Schönwalder Straße – Bahnhofstraße spürbare Zunahme des Verkehrs um ca. 4.000 Kfz/Tag

IVV-Folie 9: Differenzbelastungen (Netzfall 3/Ausbau – Bezugsfall 2030 ohne OU)



Differenzbelastungen (Netzfall 3 zum Bezugsfall): **Zunahme** auf einigen Straßen

Mehrbelastungen v.a. auf
Falkenseer Str. Schönwalde (+3)
Havelländer Weg (+2 bis +8)
Karl-Marx-Straße (+2)
Rudolf-Breitscheid-Str. (+2 bis +3)



Differenzbelastungen (Netzfall 3 zum Bezugsfall): **Abnahme** und **Zunahme** (1/3)

Straße mit Abschnitten nach Querstraßen	m Länge Straße pro Abschnitt	Zu-/Abnahme in Tsd. Fzg.	Gewichtung Länge * Fzg.
nach IVV-Folien			
Nauener Straße / Falkenhagener Straße			
Hansastr.			
	450	-3	-1.350
Fr.-Engels-Allee			
	550	-5	-2.750
Ruppiner Str.			
	350	-3	-1.050
Bredower Str.			
	400	-4	-1.600
Bahnhof-/Schönwalder Str.			
	1.500	-2	-3.000
Hellweg Auffahrt			
Innsbrucker Straße			
Rothenburger Str.			
	800	-2	-1.600
Nauener Str.			
Veltener Straße			
Ganze Länge			
	950	-3	-2.850

Differenzbelastungen (Netzfall 3 zum Bezugsfall): **Abnahme** und **Zunahme** (2/3)

Straße mit Abschnitten nach Querstraßen	m Länge Straße pro Abschnitt	Zu-/Abnahme in Tsd. Fzg.	Gewichtung Länge * Fzg.
Havelländer Weg / Rudolf-Breitscheid-Straße			
L 20 (Falkenseer Str.)			
	900	+8	7.200
Regensburger Str.			
	350	+3	1.050
Innsbrucker Str.			
	750	+5	3.750
Nauener Str.			
	1.200	+2	2.400
Fr.-Engels-Allee			
	1.300	+2	2.600
Rudolf-Br / Karl-Marx-Str.			
	700	+2	1.400
Finkenkruger Str.			
	900	+3	2.700
Elsterstr.			
	2.500	+2	5.000
B 5 (durch Dallgow)			
L 20 Richtung Schönwalde			
HVLW / Falkenseer Str.			
	1.000	+3	3.000
Straße der Jugend			
	1.800	+2	3.600
Fehrbelliner Str.			

Differenzbelastungen (Netzfall 3 zum Bezugsfall): **Abnahme** und **Zunahme** (3/3)



Straße mit Abschnitten nach Querstraßen	m Länge Straße pro Abschnitt	Zu-/Abnahme in Tsd. Fzg.	Gewichtung Länge * Fzg.
Ergebnis			
	m Länge insgesamt		Länge * Anzahl Fahrzeuge
Zunahme des Verkehrs	11.400		32.700
<i>" (ohne L 20 in Schönwalde)</i>	<i>8.600</i>		<i>26.100</i>
Abnahme des Verkehrs	5.000		-14.200



Durch Ausbau Havelländer Weg bis zur L 20 Mehrbelastungen (+2 und mehr) **auf längeren Streckenabschnitten** als Entlastungen (-2 und mehr)

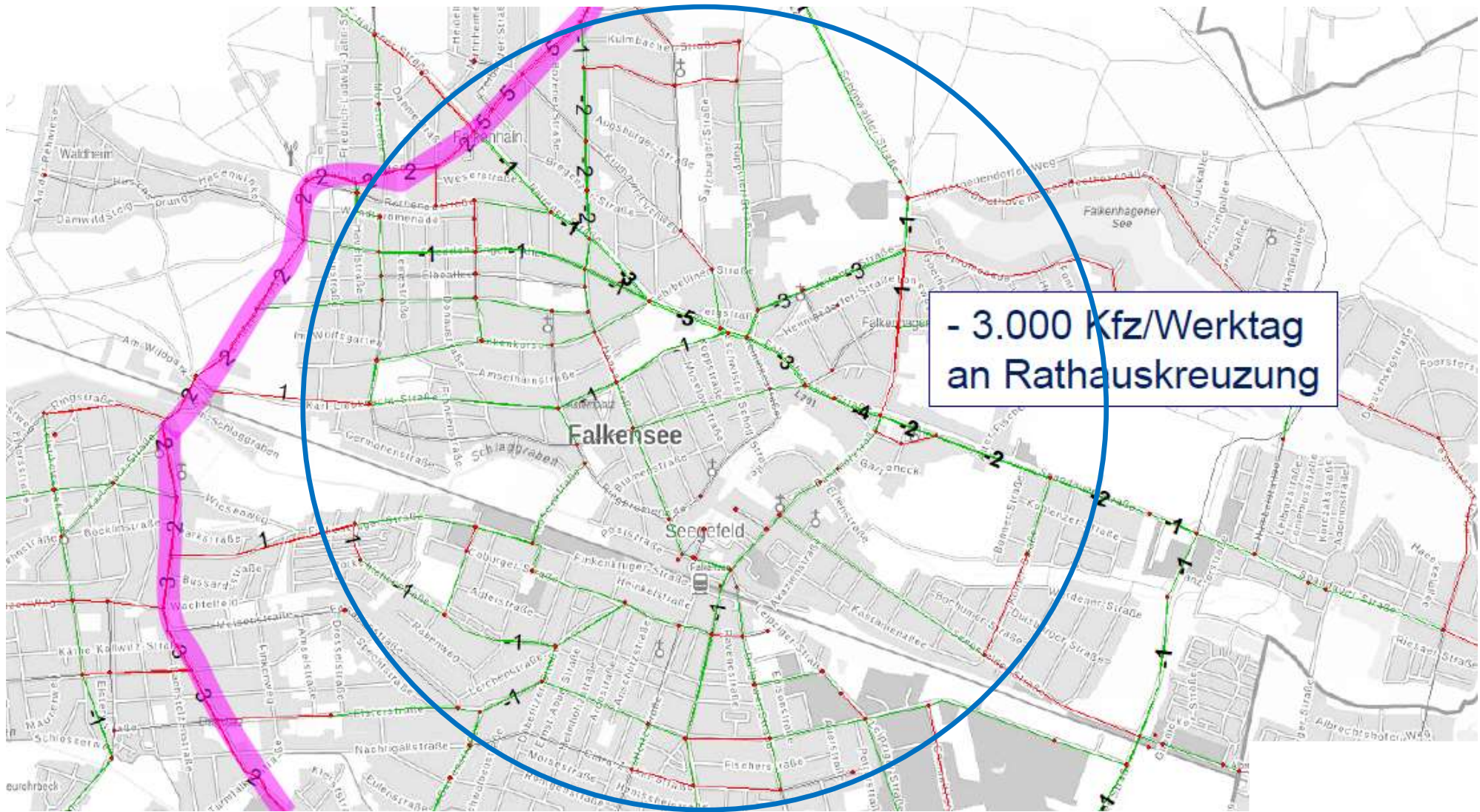
Aus dem SVV-Beschluss zum VEP 2018

- 9) Zum Ausbau des Havelländer Weges sind die Auswirkungen der Maßnahme mit und ohne Nordumfahrung auf die Verkehrsströme im Falkenseer Straßennetz, vor allem auf die Straßen: Bahnhofstraße, Schönwalder Straße, Falkenhagener Straße, Veltener Straße, Nauener Straße, Karl-Marx-Straße, Rudolf-Breitscheid-Straße zu untersuchen, sowie die Verkehrsbelastung des Havelländer Weges zu berücksichtigen.



Bahnhofstraße	keine wesentliche Änderung
Schönwalder Straße	keine wesentliche Änderung
Falkenhagener Straße	Abnahme 14-18 → 9-16 Tsd. Fahrzeuge/Tag
Veltener Straße	Abnahme 4 → 1
Nauener Straße	Abnahme 10 → 7
Karl-Marx-Straße	Zunahme 5-6 → 7-8
Rudolf-Breitscheid-Straße	Zunahme 6-8 → 8-11
Havelländer Weg	Zunahme 1-5 → 7-9

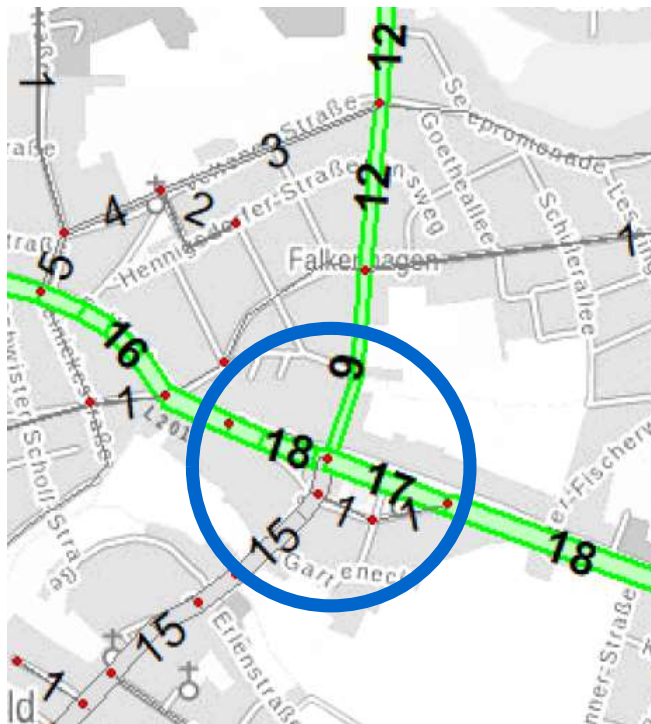
Differenz (Netzfall 3 zum Bezugsfall): **Abnahme** und **Zunahme** auf Nebenstraßen



Geringe Mehr- und Minderbelastungen (+/- 1 und weniger) auf mehreren Straßen in Falkensee; Entlastung ca. 6.000 Fahrten pro Tag laut IVV

Differenzbelastungen (Netzfall 3/Ausbau zum Bezugsfall) an der „Rathaus-Kreuzung“

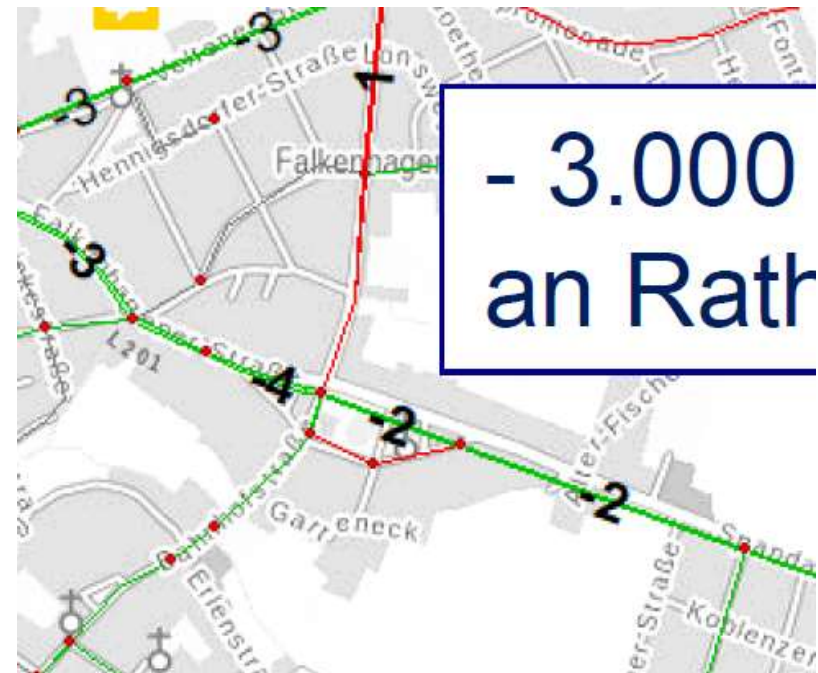
Bezugsfall 2030 ohne OU Falkensee (ohne Ausbau HVLW)



Prognostizierte absolute Kfz-Belastung der Kreuzung ermittelt sich, da jedes zufahrende Fahrzeug auch wieder abfährt, aus Summe der zulaufenden Straßen, also $9 + 17 + 15 + 18 = 59$ Tsd. geteilt durch 2 = **29,5 Tsd. Fahrzeuge**

Reduktion um 8,9 %, keine Entlastung in Nord-Süd-Richtung

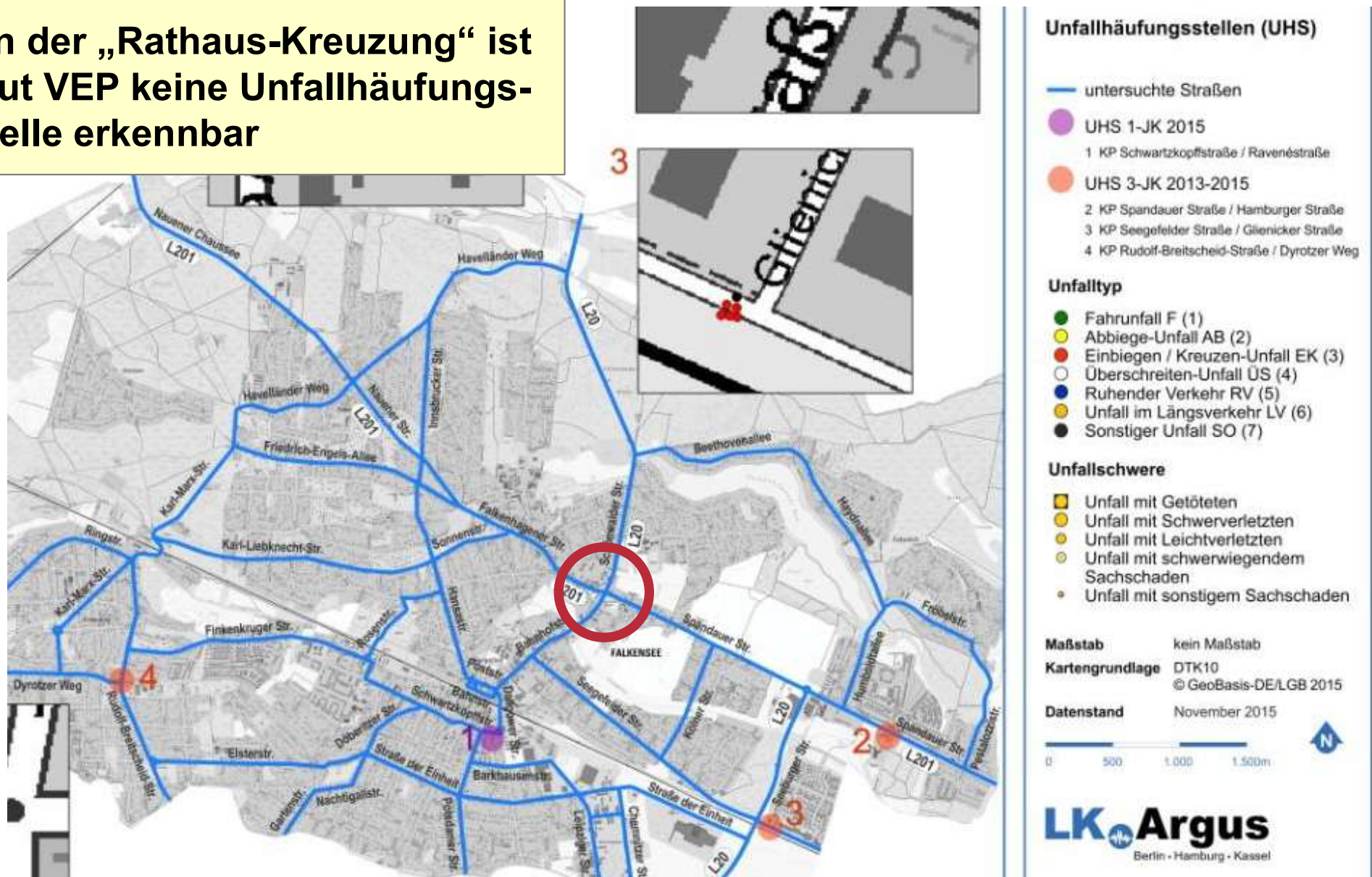
Differenzbelastungen Netzfall 3 ohne OU zum Bezugsfall 2030



Für Bahnhofstraße (Betrag unter „-1“) Entlastung um 250 Kfz angenommen (Mittelwert zwischen 0 und 500).
Prognostizierte **Reduktion**: $+1 - 2 - 0,25 - 4$ Tsd. = $-5,25$ Tsd. geteilt durch 2 = **-2,625 Tsd. Fahrzeuge** (in der Grafik gerundet „3.000 Kfz“)

VEP Falkensee, Abbildung 49 (Seite 58): Unfallhäufungsstellen in der Stadt

An der „Rathaus-Kreuzung“ ist laut VEP keine Unfallhäufungsstelle erkennbar



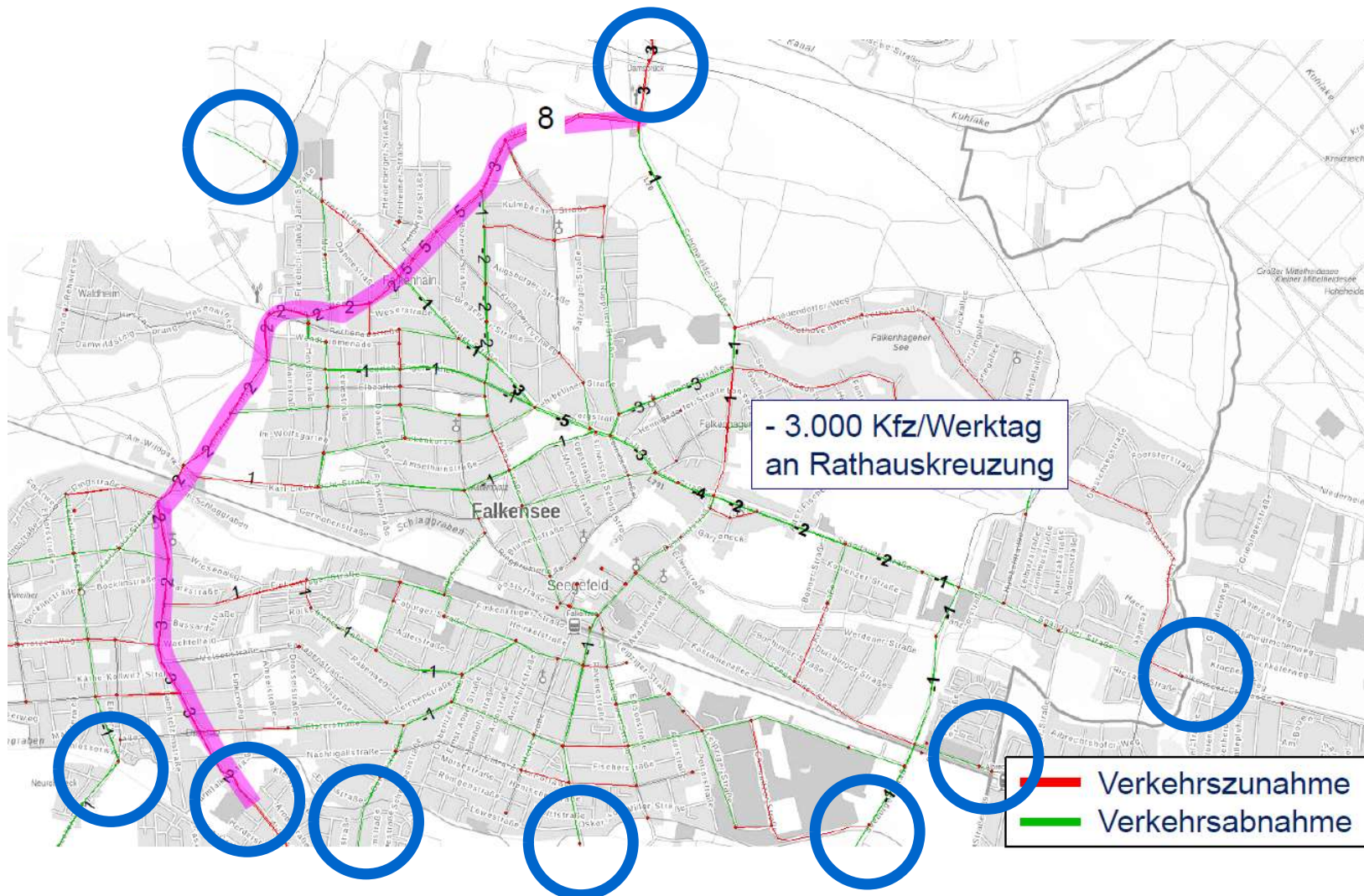
Differenz (Netzfall 3 zum Bezugsfall 2030), Folie 10: Verlagerungen Umland / Falkensee

- Zwischen Schönwalde-Siedlung, Pausin und Paaren sowie zwischen Pausin und A 10 nimmt der Verkehr leicht ab
- Zwischen Falkensee und Brieselang, Falkensee und Dallgow sowie zwischen Velten, Schönwalde und Falkensee nimmt er leicht zu



Differenz (Netzfall 3 zum Bezugsfall 2030): Verkehr insgesamt in Falkensee

- Frage, ob sich beim Ausbau des Havelländer Wegs als Hauptverkehrsstraße insgesamt eine Mehr- oder Minderbelastung durch Kfz im Falkenseer Stadtgebiet ergibt
- Alle ein-/ausbrechenden Straßen mit ihren jeweiligen Zu- oder Abnahmen ansehen



Differenz (Netzfall 3 zum Bezugsfall 2030): Verkehr insgesamt in Falkensee



bisf.de

- Frage, ob sich beim Ausbau des Havelländer Wegs als Hauptverkehrsstraße insgesamt eine Mehr- oder Minderbelastung durch Kfz im Falkenseer Stadtgebiet ergibt
- Alle ein-/ausbrechenden Straßen mit ihren jeweiligen Zu- oder Abnahmen ansehen

Über alle ein-/ausbrechenden Straßen Falkensees ergeben sich folgende Werte:

Schönwalder/Falkenseer Straße (L 20 Nord)	+ 3.000 Kfz
Spandauer Straße (Berlin)	+ 250 Kfz
Seegefelder Straße	– 250 Kfz
Seeburger Straße (L 20 Süd)	– 1.000 Kfz
Potsdamer Straße	– 250 Kfz
Gartenstraße	– 250 Kfz
Rudolf-Breitscheid-Straße	+ 2.000 Kfz
Rohrbecker Weg	– 1.000 Kfz
Nauener Straße (L 201)	– 250 Kfz

Summe: **plus 2.250 Kfz**

Da die Summe mit plus 2.250 Kfz einen Wert größer als Null annimmt, folgt aus dem Ausbau des Havelländer Wegs eine leichte Mehrbelastung durch Kfz im Falkenseer Stadtgebiet

Fazit zum Ausbau Havelländer Weg gemäß IVV (Folie 12)



bisf.de

- „Der Ausbau des Havelländer Weges beeinflusst auch ohne eine Verkehrswirksamkeit der Ortsumgehung die Verkehrssituation in Falkensee und führt in den höchstbelastetsten Abschnitten (z.B. Rathauskreuzung) zu Entlastungen
- Verkehrliche Effekte werden durch hohe Gesamtbelastung des innerstädtischen Straßennetzes und Kaskadeneffekte gemindert
- Scheinbar geringe Belastungsveränderungen entfalten in den Spitzenstunden überproportionale Wirkungen hinsichtlich der Verkehrsqualität
- Ausbau des Straßenzuges des Havelländer Weges bis nach Dallgow-Döberitz führt zu Verlagerungen im Kfz-Verkehr
- Damit wird die Voraussetzung für eine Neuordnung der Verkehrsflächen und den Ausbau alternativer Verkehrsmittel geschaffen.“

Anmerkung - Auftrag der Stadt an IVV war (Folie 1):

„Welche verkehrlichen Wirkungen treten in Falkensee bei Öffnung des Havelländer Weges mit funktionsgerechtem Ausbau des Straßenzuges Schönwalder Str. - Ortsgrenze Dallgow ... *zwischen Nauener Straße und Rathauskreuzung* auf?“

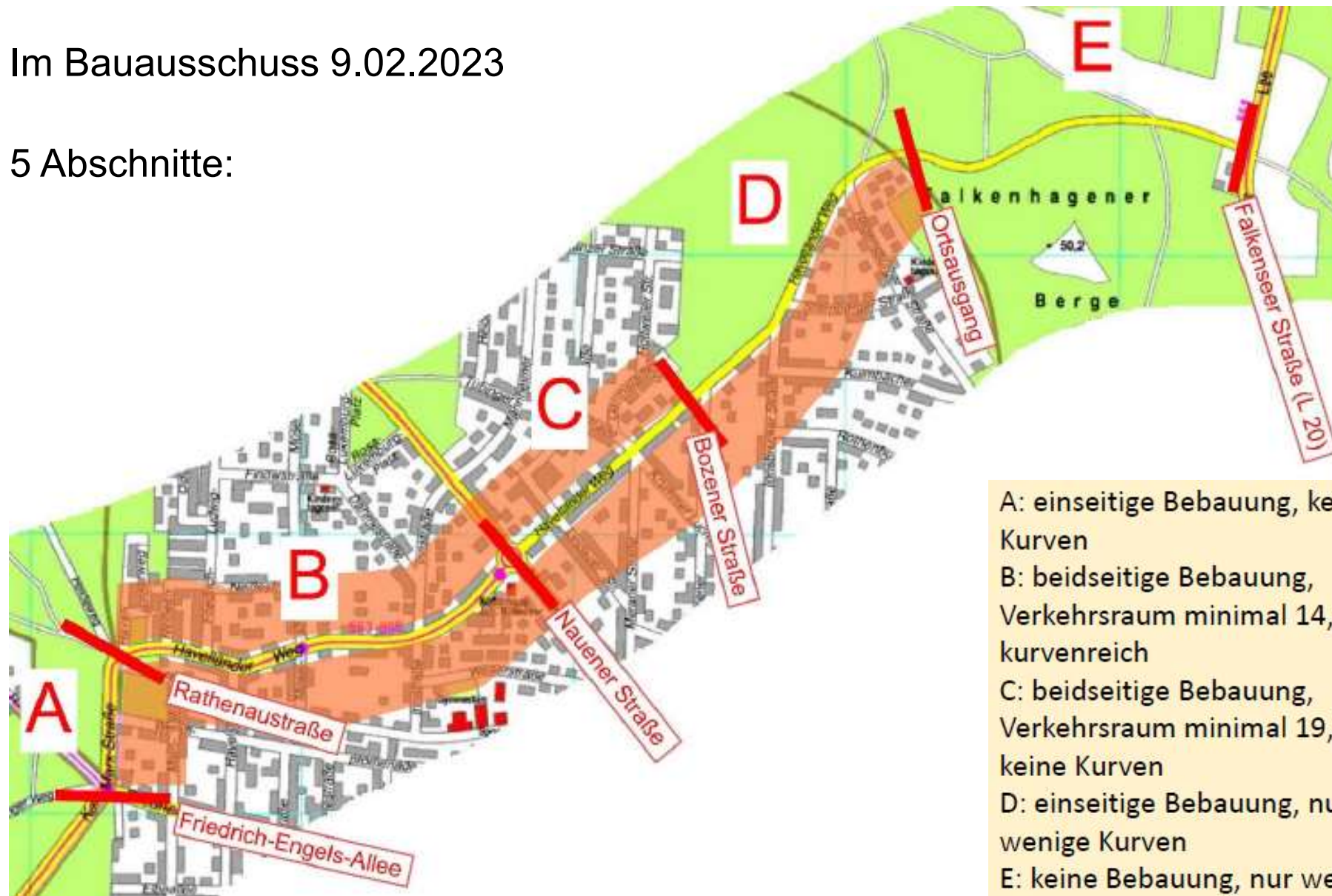
→ Zum restlichen Stadtgebiet hat die Stadt Falkensee gar keine Frage an IVV gestellt ...

- Beschlüsse rund um den Havelländer Weg
- Die Verkehrszahlen von IVV
- **Weitere verkehrliche Aspekte**

Ausbauplanung Havelländer Weg (Vorplanung laut Planungsbüro)

Im Bauausschuss 9.02.2023

5 Abschnitte:



- A: einseitige Bebauung, keine Kurven
- B: beidseitige Bebauung, Verkehrsraum minimal 14,95 m, kurvenreich
- C: beidseitige Bebauung, Verkehrsraum minimal 19,90 m, keine Kurven
- D: einseitige Bebauung, nur wenige Kurven
- E: keine Bebauung, nur wenige Kurven

Als Rahmen bei der Straßenplanung zu berücksichtigen



bisf.de

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK)

- **Leitziele:** Falkensee erhält und stärkt den grünen Charakter
- **Leitsätze:**
 - Gesundheit, Natur-, Ressourcen- und Klimaschutz werden groß geschrieben.
 - Falkensee leistet einen aktiven Beitrag zum kommunalen Klimaschutz.
 - Bei Verdichtung und Neubau wird das grüne Erscheinungsbild der Stadt erhalten.
 - Gewässer, Grün- und Freiräume werden weiter qualifiziert, vernetzt und neue Zugänge geschaffen.
 - Falkensee schützt seinen reichen Wald- und Baumbestand.

Lärmaktionsplan (LAP)

- Zitat: In § 47d Abs. 2 BImSchG wird ausgeführt: „Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.“
- Aus dem Beschluss der SVV Falkensee (27. Mai 2020):
(3. ergänzt) **3. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, zeitnah „ruhige Gebiete“ und „städtische Ruhe- und Erholungsräume“ als wohnortnahe Erholungsflächen zu identifizieren, dazu eine intensive Öffentlichkeitsbeteiligung zu betreiben und die Vorschläge und Hinweise der Öffentlichkeit in die fortzuschreibende Lärmaktionsplanung einzubeziehen. Die Stadtverwaltung wird darüber hinaus**

Zu den IVV-Unterlagen gibt es ein aktuelles Papier des Stadtplanungsamtes



bisf.de

Papier des Stadtplanungsamtes (DII/61) vom 24.02.2023 zu I. Beschlusslage, II. Verkehrsentwicklungsplanung und III. verkehrlichen Auswirkungen im Detail → im Stadtentwicklungsausschuss (ASUKM) am 17.04.2023

- Einseitige Darstellung der positiven Effekte
- Vier Fragen der Stadt und (nicht vollständige) Antworten von IVV
 - 1. Im Bestand wird angeblich Verkehr der nördlich liegenden Gemeinden nach Potsdam, insbesondere in Spitzenzeiten, auf sehr umwegige Routen verdrängt. Mit dem Ausbau könnte dieser Verkehr wieder die „normalen“ Routen nutzen. IVV bestätigt den Mehrverkehr in Falkensee. (!)
 - 2. Entlastung der Falkenhagener Straße führe zur Rückverlagerung von Verkehr, der in Spitzenstunden auch in die benachbarten Wohngebiete verdrängt wird. Entlastungswirkungen von ca. 6.000 Fahrten pro Tag. // Die Verträglichkeit von Verkehrsbelastungen hängt maßgeblich vom gewählten Ausbaustandard der Straße ab und ist im Havelländer Weg angemessen auszubilden. (?)
 - 3. Scheinbar geringe Belastungsveränderungen entfalten in Spitzenstunden eine überproportionale Wirkung. (In den anderen Zeiten ist sie unterproportional.)
 - 4. Zur absoluten Verkehrsbelastung der Rathauskreuzung: „Von einem Verkehrskollaps ist nicht auszugehen.“

Ratsinformationssystem (<https://www.falkensee.de/ratsinfo/index.php>)

- Stadtverordnetenversammlung Falkensee am 25. April 2018 zum VEP
- Stadtverordnetenversammlung Falkensee am 26. September 2018 zum Antrag Ausbau Havelländer Weg
- Ausschuss Stadtentwicklung/Umwelt/Klima und Mobilität (ASUKM) 7.06.2022 zum Verkehrsmodell bzgl. Ausbau Havelländer Weg
- Bauausschuss-Sitzung am 09.02.2023 mit der Vorstellung der Planungen zum Ausbau des Havelländer Wegs / Karl-Marx-Straße
- ASUKM 6.03.2023 zu Nachfragen zum Verkehrsmodell → verschoben auf Sitzung am 17.04.2023

Vielen Dank!



bisf.de



Zu III. - Frage 1

- **Frage 1:** Lässt sich aus dem Modell ableiten, dass durch den Ausbau des Havelländer Weges im Vergleich zum Referenzmodell neuer Verkehr in die Stadt gezogen wird oder handelt es sich nur um eine Umverteilung der Verkehrsmengen?
- **Beantwortung durch IVV:** Im Bestand wird aus Gründen der aus der hohen Auslastung resultierenden signifikanten Reisezeitverluste z.B. Verkehr der nördlich liegenden Gemeinden nach Potsdam, insbesondere in den Spitzenzeiten auf sehr umwegige Routen verdrängt. Mit Verringerung der Widerstände in den Spitzenzeiten kann dieser Verkehr wieder die „normalen“ Routen nutzen. Es handelt sich nicht um „Neuverkehr“ im eigentlichen Sinne. Auch Einwohner von Falkensee sind in den Nachbargemeinden von ähnlichen Effekten berührt. Die Größenordnung beträgt hierbei nicht 5.000 Fahrzeuge pro Tag, sondern deutlich weniger (unter 2.000) (Erklärung nachfolgend).
- **Frage:** Wie sind die laut IVV-Modell zusätzlichen 3.000 Kfz/Tag aus Schönwalde in eine Abwägung bzgl. der Funktion des HVLW eingeflossen?
- **Dieser Verkehr wird laut IVV aus den nördlichen Gemeinden (z.B. der moderat belasteten L16) nach Falkensee umgeleitet. Aus Falkenseer Sicht ist handelt es sich dabei um „Neuverkehr“ wobei es egal ist, ob es sich um Verkehr durch Umverteilung von Verkehrsmengen handelt oder sog. induzierten Verkehr.**

Zu III. - Frage 2

- **Frage 2:** Es ist für Laien schwer beurteilbar, wie viele zusätzliche Kfz der Havelländer Weg "vertragen" kann und damit ob 8.000 Kfz pro Tag eine zu starke Belastung der Anwohner darstellt. Ebenso ist schwer einzuschätzen, wie hilfreich eine Entlastung von 3.000 Kfz an der Rathauskreuzung ist. Die Vergleiche mit der Nauener und der Schönwalder Straße scheinen nicht ganz zu passen, weil diese schon in der 2015er Analyse 7-8 bzw. 9-15 Tsd. Kfz getragen haben und es heute - also 8 Jahre später - deutlich mehr sein dürften. Gibt es sinnvolle Vergleichsmaßstäbe, anhand derer man das Ausmaß der Belastung auf der einen, sowie der Entlastung auf der anderen Seite näher beurteilen kann?
- **Beantwortung durch IVV:** Die resultierenden Entlastungswirkungen auf der Rathauskreuzung können nicht direkt mit der zusätzlichen Belastung im Havelländer Weg verglichen werden. Die Entlastung der Falkenhagener Straße führt zur Rückverlagerung von Verkehr, der durch die hohen Widerstände im Zuge des Straßenzuges in den Spitzenstunden auch in die benachbarten Wohngebiete verdrängt wird (z.B. Veltener Straße und andere Parallelstraßen). Im Ergebnis kommt es zu Entlastungswirkungen auf diesen Netzelementen von ca. 6.000 Fahrten pro Tag. Die Verträglichkeit von Verkehrsbelastungen hängt maßgeblich von dem gewählten Ausbaustandard der Straße ab (Anliegerweg ist anders zu bewerten als Hauptsammelstraße) und ist im Havelländer Weg angemessen auszubilden.

Zu III. - Frage 2

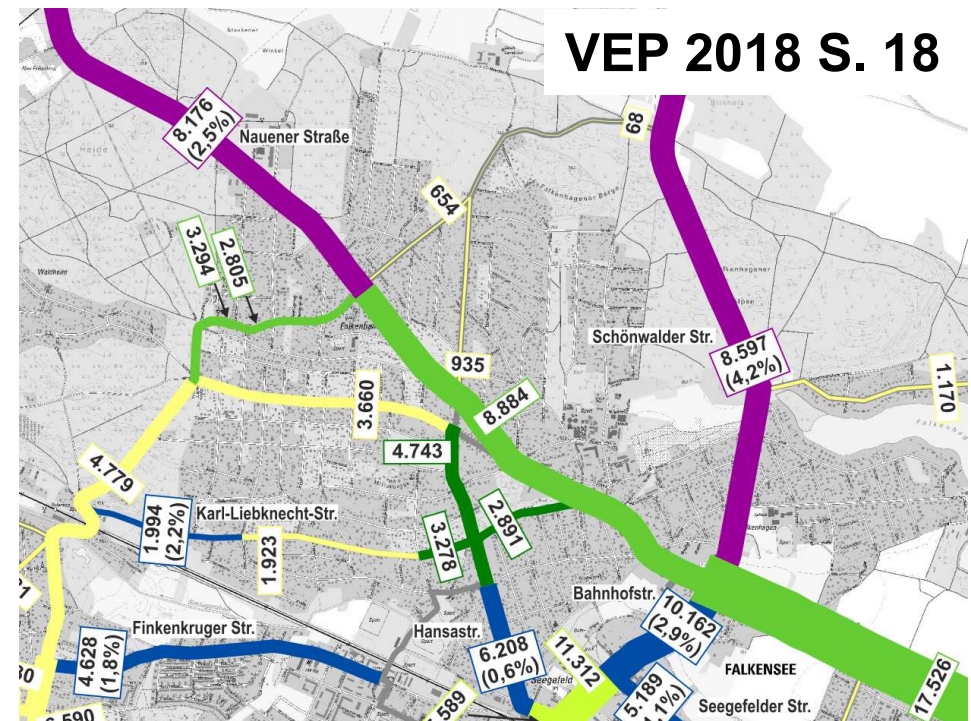
- Fragen:
 - Findet tatsächlich noch Ausweichverkehr in die Veltener Str. statt?
Verkehrszahlen Veltener (2018): 864 Kfz/Tag vs. 2-3.000 Kfz/Tag lt. IVV?
 - Es wird behauptet, dass sich die Verkehrsmengen in der Falkenhagener und Schönwalder Straße gegenüber 2015 weiter erhöht hat, stimmt das?
 - IVV sagt: *„Die Entlastung der Falkenhagener Straße führt zur Rückverlagerung von Verkehr, der durch die hohen Widerstände im Zuge des Straßenzuges in den Spitzenstunden auch in die benachbarten Wohngebiete verdrängt wird“.*
 - Dazu sagt der VEP 2002 auf S. 51 (4.3 Zusammenfassender Zielrahmen):
 - *„umweltgerechte Führung des motorisierten Individualverkehrs,, ... „durch Widerstände für den motorisierten Individualverkehr in empfindlichen Bereichen“* umsetzen
 - Und VEP 2002 S. 61 (5.1.3 Potentiale zur Verlagerung von Kfz-Verkehren):
 - *„Hierzu ist es notwendig, im städtischen Straßennetz Widerstände einzubauen, die die Fahrzeiten verlängern und dem Straßennetz einen Urbanen Charakter geben.“*
 - Solche Betrachtungen fehlen im VEP 2018
 - Wenn *„Die Verträglichkeit von Verkehrsbelastungen maßgeblich von dem gewählten Ausbaustandard der Straße abhängt,“* stellt sich die Frage, wann der Ausbaustandard für den HVLW diskutiert und festgelegt wurde?

Zu III. - Frage 3

- **Frage 3:** Im Fazit des Foliensatzes (vgl. ASUKM 07.06.2022, Folie 12) steht, dass scheinbar geringe Belastungsveränderungen in Spitzenstunden eine überproportionale Wirkung entfalten. Bezieht es sich auch auf die Rathauskreuzung? Wodurch entsteht die Überproportionalität der Wirkung?
- **Beantwortung durch IVV:** Bei Auslastungen von Netzelementen an der Auslastungsgrenze generieren vergleichsweise geringe Belastungsveränderungen überproportionale Veränderungen der Verlustzeiten (vergleiche Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015)). Eine Belastungsveränderung von 3.000 Kfz/Tag führt zu einer spürbaren Verringerung der Stauerscheinungen an der Rathauskreuzung. Genauere Nachweise könnten nach Methodik HBS geführt werden.
- **Frage: Warum soll bei einer prognostizierten Belastung der Rathauskreuzung von 30.000 Kfz/Tag eine 9%-ige Verringerung (3.000 Kfz/Tag) zur „Verringerung der Stauerscheinungen“ führen?**
- **Frage: wie wird die dem gegenüber überproportionale Zusatzbelastung am Kreisverkehr Nauener/HVLW bewertet?**
 - **Prognose ohne Ausbau: 13.500 Kfz/Tag**
 - **nach Ausbau: 16.625 Kfz/Tag = +23%**

Zu III. - Frage 3 – Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsentwicklung

- Der VEP 2002 prognostiziert per Landesstraßenbedarfsplan für 2012 ein Verkehrsaufkommen von
 - 14.000 Kfz/Tag in der Nauener Str. und
 - 13.000 Kfz/Tag in der Schönwalder Str.
- Verkehrszahlen im VEP 2018:
 - Nauener Straße (L 201), östlich der Stadtgrenze:
 - Für 2015: 8.500 Kfz/Tag
 - Für 2016: 8.200 Kfz/Tag
 - Schönwalder Str.:
 - Für 2015: 8.500 Kfz/Tag
 - Für 2016: 8.600 Kfz/Tag
- Es ist wohl anzunehmen, dass der Ausbau der B5 im Jahr 2003 wesentlich zu einer Verkehrsverringerung in Falkensee beigetragen hat
- **Frage: wie wurde diese Verkehrsentwicklung bei der Ausbauplanung für den HVLW berücksichtigt?**



Zu III. - Frage 4

- **Frage 4:** Wie sieht die absolute Verkehrsbelastung der Rathauskreuzung (in 1.000 Kfz pro Tag) für das auf Folie 9 dargestellte Referenzszenario aus und ab welchen absoluten Zahlen ist von einer Überlastung und von einem Verkehrskollaps auszugehen?
- **Beantwortung durch IVV:** Von einem Verkehrskollaps ist nicht auszugehen, da steigende Belastungen entsprechend der aktuellen Ergebnisse der Netzsimulation primär zu einer weiteren Verdrängung von Verkehr in die parallelen Anliegerstraßen führen würde. Verdrängung von Durchgangsverkehr wird hierbei nur bedingt erfolgen, da in den Spitzenstunden durch die bestehenden Verdrängungseffekte fast ausschließlich Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von Falkensee geführt wird.
- **Frage: Warum kann die IVV die Frage nach der absoluten Verkehrsbelastung nicht beantworten? Diese kann ohne Weiteres ermittelt werden, siehe Frage 3.**

Zusammenfassung und weitere Punkte

- Die Ausführungen zum Ausbau des HVLW hinterlassen den Eindruck, dass weiter an der „Auto-gerechten Stadt“ gearbeitet wird
- Alternativen zum Ausbau, bspw. bzgl. der Ausbaustandards als Anliegerstr, wurden entsprechend nicht betrachtet
- Bevor die Funktion des HVLW geklärt wurde, ist ein Planungsbüro mit einem vorab festgelegtem Ausbaustandard beauftragt worden
- Die verkehrlichen Auswirkungen werden nur sehr einseitig diskutiert
- Es wird negiert, dass es zu mehr Verkehr in Falkensee kommt, obwohl es Schwarz auf Weiß aus dem IVV-Gutachten hervorgeht
- Entlastungen an einigen Stellen im Straßennetz führen zu erheblichen Mehrbelastungen an anderen Stellen, diese Tatsachen wurden bisher nicht abgewogen
- Es gibt einen ungeklärten Prozess, wie der HVLW von einer Haupteinfahrungsstraße zu einer Hauptverkehrsstraße wurde