

Beim Ausbau des Havelländer Wegs als Hauptverkehrsstraße: Analyse der Gesamt-Kfz-Belastung in Falkensee

Basis: IVV-Gutachten „Gesamtstädtisches Kfz-Verkehrsmodell der Stadt Falkensee / Verkehrliche Wirkung der Öffnung des Havelländer Weges ohne Ortsumgehung“ vom Juni 2022

Für eine Untersuchung, ob sich beim Ausbau des Havelländer Wegs als Hauptverkehrsstraße insgesamt eine Mehr- oder Minderbelastung durch Kfz im Falkenseer Stadtgebiet ergibt, müssen nur alle ein-/ausbrechenden Straßen ins Falkenseer Umland mit ihren jeweiligen prognostizierten Zu- oder Abnahmen des Verkehrs an der Stadtgrenze in Summe betrachtet werden. Ergibt die Summe über alle Stadtgrenzen-überschreitenden Straßen einen Wert größer als Null, sind insgesamt in Falkensee mehr Kfz unterwegs; ist der Wert kleiner als Null, würde sich eine Reduktion der Kfz in Summe ergeben.

Verwendet werden aus dem o.g. IVV-Gutachten die Folien Nr. 9 (pdf-Seite 10) und Nr. 10 (pdf-Seite 11). Die Folien zeigen die Differenzbelastungen vom Netzfall 3 ohne OU (also bei Ausbau des Havelländer Wegs) zum Bezugsfall 2030 ohne OU (also Entwicklung ohne Ausbau des Havelländer Wegs) – grün bedeutet Verkehrsabnahme im Vergleich, rot Verkehrszunahme. Straßen ohne Zahlenangabe an der Stadtgrenze besitzen eine Mehr- oder Minderbelastung von weniger als 500 Fahrzeugen (da ab 500 aufgerundet wird auf 1.000, was eine „-1“ oder „1“ in den Grafiken bedeutet). Für Straßen mit dünnen farbigen Linien ohne Zahlenangabe wird eine Ab- oder Zunahme um 250 Kfz angenommen (Mittelwert zwischen 0 und 500).

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**

Exemplarisch werden die Situationen an der Schönwalder/Falkenseer Straße, Spandauer Straße und Seeburger Straße aus den IVV-Folien gezeigt:



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**. Dies betrifft den sog. Quell- und Zielverkehr von und nach Falkensee sowie den Durchgangsverkehr durch Falkensee hindurch. Vereinfacht gesagt werden durch den Ausbau des Havelländer Wegs mehr Fahrzeuge in die Stadt zugeführt bzw. mehr Fahrten innerhalb der Stadt unternommen.

Stellungnahme

Beim Ausbau des Havelländer Wegs als Hauptverkehrsstraße: Analyse der Mehr- und Minder-Belastungen auf einzelnen Straßen in Falkensee

Basis: IVV-Gutachten „Gesamtstädtisches Kfz-Verkehrsmodell der Stadt Falkensee / Verkehrliche Wirkung der Öffnung des Havelländer Weges ohne Ortsumgehung“ vom Juni 2022

In dieser Analyse wurde untersucht, auf welchen Straßen bei einem Ausbau des Havelländer Wegs als Hauptverkehrsstraße jeweils eine **Mehr- oder Minderbelastung** durch Kfz auftritt. Verwendet werden aus dem o.g. IVV-Gutachten die Folien Nr. 9 (pdf-Seite 10) und Nr. 10 (pdf-Seite 11). Die Folien zeigen die Differenzbelastungen vom „Netzfall 3 ohne OU“ (also bei Ausbau des Havelländer Wegs) zum Bezugsfall 2030 ohne OU (also Entwicklung ohne Ausbau des Havelländer Wegs) – grün bedeutet Verkehrsabnahme im Vergleich, rot Verkehrszunahme. Die Differenzbelastungen sind in 1.000 Kfz angegeben. Straßen mit farbigen Linien ohne Zahlenangabe besitzen eine Mehr- oder Minderbelastung von weniger als 500 Fahrzeugen (da ab 500 aufgerundet wird auf 1.000, was eine „-1“ oder „1“ in den Grafiken bedeutet).

In der Analyse wurden alle Straßen betrachtet, die von IVV mit mindestens +2 (Zunahme) oder -2 (Abnahme) bewertet wurden. „+2“ steht übersetzt für 2.000 Fahrzeuge, faktisch können es aber durch die Rundungen bei den Zahlen im Ursprung 1.600 oder 2.400 Fahrzeuge sein. Wegen der Grobheit der Zahlen und der damit einhergehenden Ungenauigkeit wurden Straßen mit Belastungen von +1 oder -1 nicht betrachtet. Denn es ist unklar, ob diese Straßen mit beispielsweise 600 oder 1.400 Fahrzeugen belastet würden. Bei solch kleinen Zahlen würde eine Aufnahme in die Gesamtbetrachtung zu Verfälschungen führen. Vom Planungsbüro liegen neben den Folien keine absoluten Zahlen für alle Straßen vor.

Es ergibt sich bei Begutachtung der mit mindestens +2 oder -2 bewerteten Straßenabschnitte folgendes Bild. In der grauen Querzeile sind in der untenstehenden Tabelle die betroffenen Straßen aufgeführt, in den Zeilen darunter die Querstraßen, die zu den Kreuzungspunkten mit der jeweiligen Straße führen, an dem die Mehr- oder Minderbelastung einen anderen Wert annimmt. In der zweiten Spalte sind die Längen der jeweiligen Straßenabschnitte zwischen den Querstraßen in Metern genannt, in der dritten Spalte die auf den IVV-Folien hinterlegten Zahlen, die eine Zunahme (rot) oder Abnahme (grün) bei Ausbau des Havelländer Wegs darstellen. In der letzten Spalte wurde eine Gewichtung vorgenommen, in der die Länge der Straßenabschnitte mit der dazugehörigen Zu- oder Abnahme bewertet (multipliziert) wurde. Kurze Streckenabschnitte gehen anteilig geringer in die Summe ein als lange Streckenabschnitte.

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
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.			

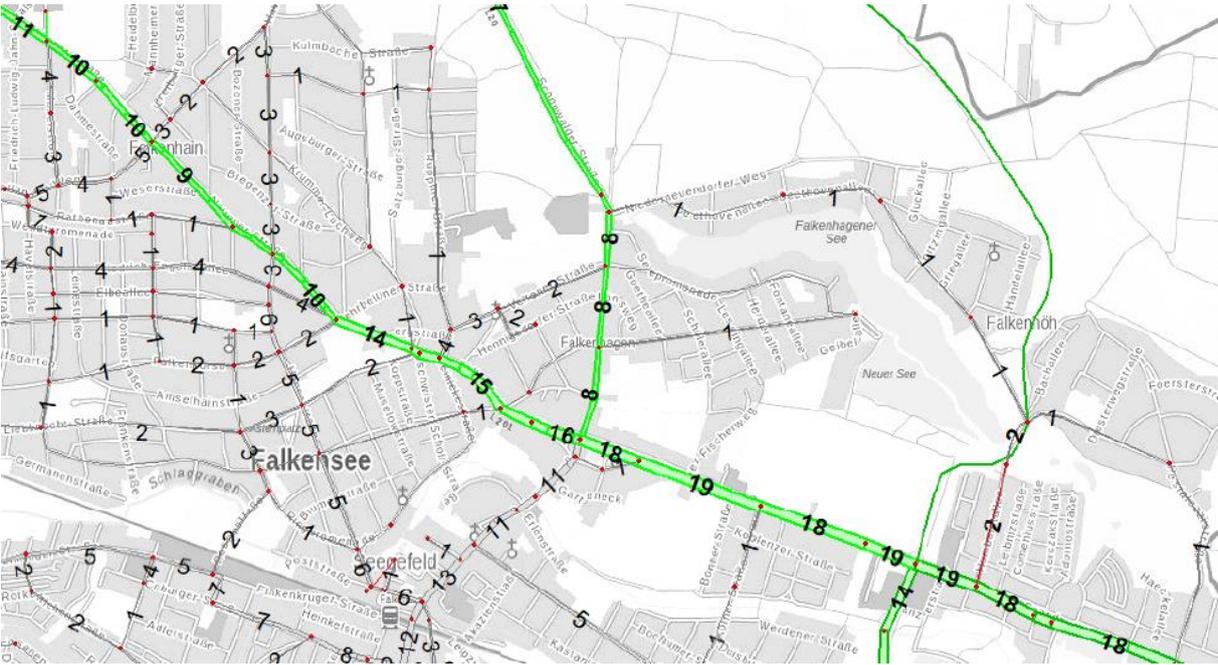
Ergebnis	m Länge insgesamt	Länge * Anzahl Fahrzeuge
Zunahme des Verkehrs	11.400	32.700
<i>" (ohne L 20 in Schönwalde)</i>	<i>8.600</i>	<i>26.100</i>
Abnahme des Verkehrs	5.000	-14.200

Nach den Daten von IVV würde sich also bei diesem Vorgehen auf einer Straßenlänge von nur 5.000 Metern eine spürbare **Entlastung** durch Abnahme des Kfz-Verkehrs ergeben, hingegen auf einer Straßenlänge von 11.400 Metern (wenn man die L 20 in Schönwalde dazu nimmt) bzw. 8.600 Metern (wenn man die L 20 in Schönwalde nicht dazu nimmt) eine spürbare **Mehrbelastung** durch Zunahme des Verkehrs. Die Mehrbelastung überwiegt in dieser Betrachtungsweise relativ deutlich.

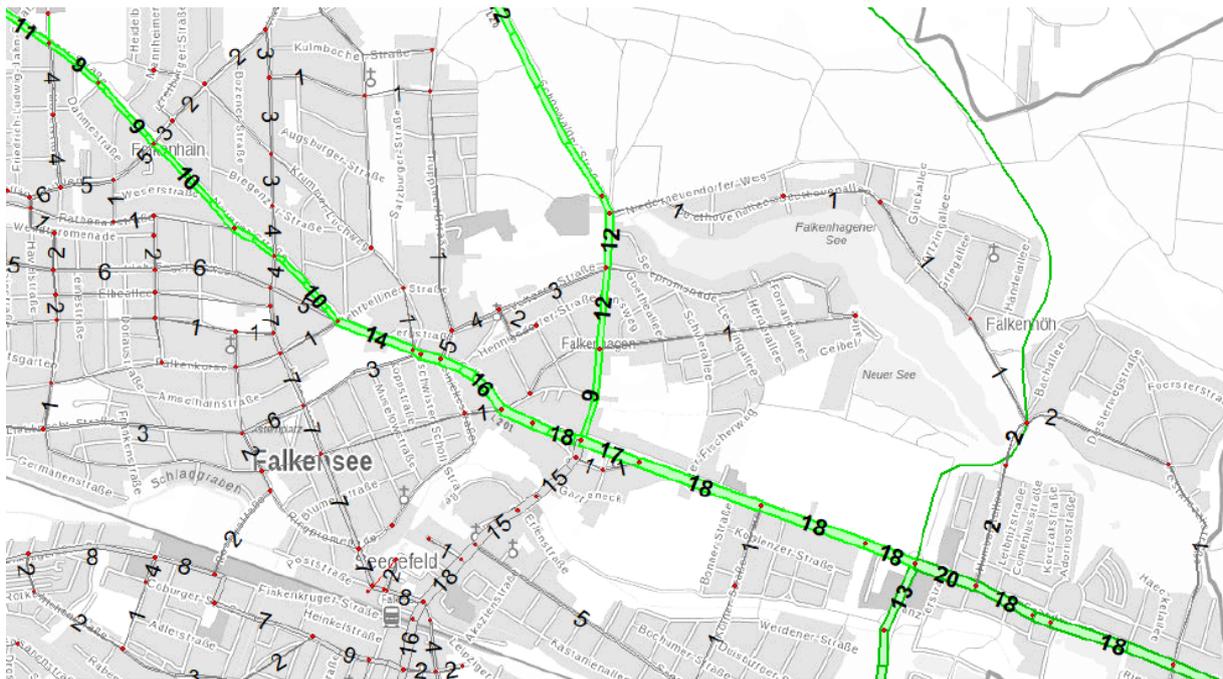
Die höchste Entlastung (-5) ergibt sich aus den IVV-Zahlen im Falkenseer Stadtgebiet auf einer Länge von 550 m. Die höchste Mehrbelastung (+8) liegt im Waldgebiet am Havelländer Weg vor (900 m), die zweithöchste im bewohnten Gebiet (+5) auf einer Länge von 750 m.

Bemerkenswert ist im Übrigen, dass nach den IVV-Zahlen die Verkehrsbelastung in West-Ost-Richtung auf der Landesstraße L 201 (Nauener – Falkenhagener – Spandauer Straße) **vom Ausgangsjahr 2015 bis zum Prognosejahr 2030** kaum bis gar nicht zunimmt. Dies zeigt der Vergleich der absoluten Belastungszahlen auf den IVV-Folien 4 (pdf-Seite 5) im Jahr 2015 zum Bezugsfall 2030 ohne OU Falkensee und ohne Ausbau Havelländer Weg (Folie 7, pdf-Seite 8). Der genannte Straßenzug erstreckt sich von links oben nach rechts unten auf den Karten.

Absolute Zahlen 2015:

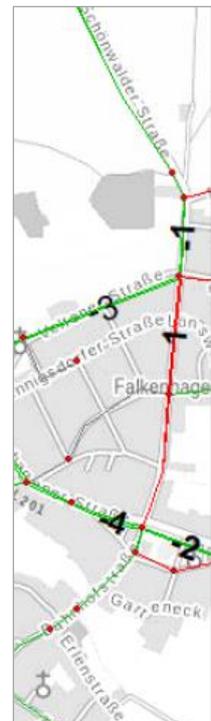


Absolute Zahlen Prognose 2030 (ohne Ausbau Havelländer Weg):



Sichtbar wird, dass die **Belastungszahlen kaum variieren**, teilweise zunehmen und teilweise sogar abnehmen. Dieses Ergebnis stellt die Notwendigkeit einer Entlastung auf der L 201 klar in Frage. Jedenfalls ist es nicht so, dass auf der West-Ost-Achse der Straßenzug und die „Rathaus-Kreuzung“ künftig stärker durch Mehrverkehr belastet werden würden.

In Nord-Süd-Richtung (L 20 Schönwalder Straße und Bahnhofstraße) wird hingegen von 2015 bis zum Prognosehorizont 2030 eine Zunahme des Verkehrs erwartet (Vergleich der beiden Grafiken oben; möglicherweise durch das Baugebiet Erlenbruch in Schönwalde). Die Differenzbetrachtung zum „Netzfall 3“ mit dem Ausbau des Havelländer Wegs im Jahr 2030 (Folie 9, pdf-Seite 10) zeigt jedoch hierfür **keinerlei Lösung**, da sich die Belastung auf diesen beiden Straßen mit dem Ausbau nicht wesentlich ändern würde (siehe kleiner Ausschnitt rechts: Änderung um +1 oben und < -1 unten). Mit anderen Worten: Der Ausbau des Havelländer Weges hilft nicht bei der Reduzierung der Kfz-Belastung auf der Schönwalder Straße, der Bahnhofstraße und der Rathaus-Kreuzung in Nord-Süd-Richtung sowie im Übrigen auch nicht hinsichtlich der Belastung des Kreisverkehrs am Spandauer Platz.



Zusammengefasst heißt dies: In West-Ost-Richtung würde der Ausbau des Havelländer Weges eine Kfz-Entlastung schaffen, wo sie mangels Zunahme des Verkehrs bis 2030 gar nicht zwingend nötig erscheint, und in Nord-Süd-Richtung, wo eine Entlastung wegen der prognostizierten Zunahme des Verkehrs wünschenswert wäre, verspricht sie keinerlei Linderung.

Schließlich folgt noch eine **Gegenüberstellung**, wie sich im Jahr **2030** in der Prognose der Kfz-Verkehr auf den „großen“ Straßen gemäß IVV bei einem Ausbau des Havelländer Weges **in absoluten Zahlen** entwickeln würde. Hierzu werden die absoluten Belastungszahlen ohne Ausbau in 2030 (IVV-Folie 7, pdf-Seite 8) mit den Differenzbelastungen, die sich bei einem Ausbau ergeben würden (Folien Nr. 9 und 10/pdf-Seiten 10 und 11), addiert. Dargestellt sind wie eingangs die Straßen mit Mehr- oder Minderbelastungen ab +2 bzw. -2 aufwärts.

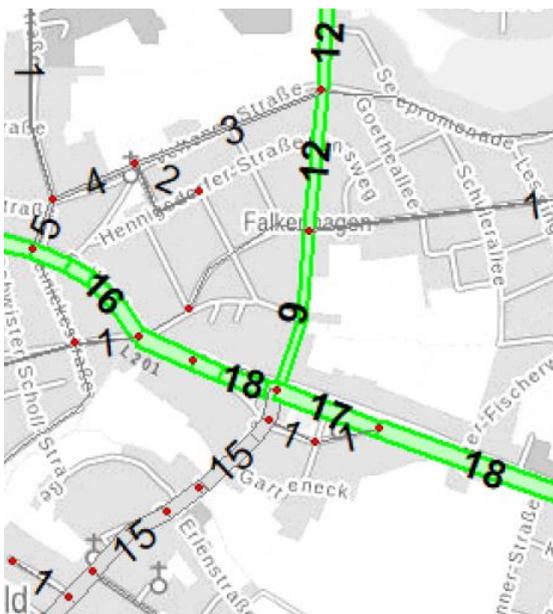
Straße mit Abschnitten nach Querstraßen	Bezugsfall 2030 ohne OU und ohne HVLW (tlw. gemittelt) nach IVV-Folien	Zu-/Abnahme bei Ausbau HVLW in Tsd. Fzg. nach IVV-Folien	Netzfall 2030 mit Ausbau HVLW (Summe)
Nauener Straße / Falkenhagener Straße			
Hansastr.			
	10	-3	7
Fr.-Engels-Allee			
	14	-5	9
Ruppiner Str.			
	16	-3	13
Bredower Str.			
	18	-4	14
Bahnhof-/Schönwalder Str.			
	18	-2	16
Hellweg Auffahrt			
Havelländer Weg / Rudolf-Breitscheid-Straße			
L 20 (Falkenseer Str.)			
	1	+8	9
Regensburger Str.			
	4	+3	7
Innsbrucker Str.			
	2	+5	7
Nauener Str.			
	5	+2	7
Fr.-Engels-Allee			
	6	+2	8
Rudolf-Br / Karl-Marx-Str.			
	6	+2	8
Finkenkruger Str.			
	8	+3	11
Elsterstr.			
	8	+2	10
B 5 (durch Dallgow)			
L 20 Richtung Schönwalde			
HVLW / Falkenseer Str.			
	12	+3	15
Straße der Jugend			
	12	+2	14
Fehrbelliner Str.			

Durch die gegenläufigen Entwicklungen bei einem Ausbau des Havelländer Weges würde der Kfz-Verkehr auf der L 20 in Schönwalde (Zunahme) mit 14-15 Tsd. Fahrzeugen ein Niveau erreichen wie auf der Nauener bzw. Falkenhagener Straße rund um die Rathaus-Kreuzung (dort Abnahme). Auf dem Straßenzug Havelländer Weg / Rudolf-Breitscheid-Straße würden im südlichen Teil durch den Mehrverkehr mit 10-11 Tsd. Fahrzeugen auch zweistellige Zahlen generiert werden, die Richtung Dallgow die Belastung auf der Potsdamer Straße erreichen bzw. leicht übertreffen würden.

Beim Ausbau des Havelländer Wegs als Hauptverkehrsstraße: Analyse der Belastung der Rathaus-Kreuzung

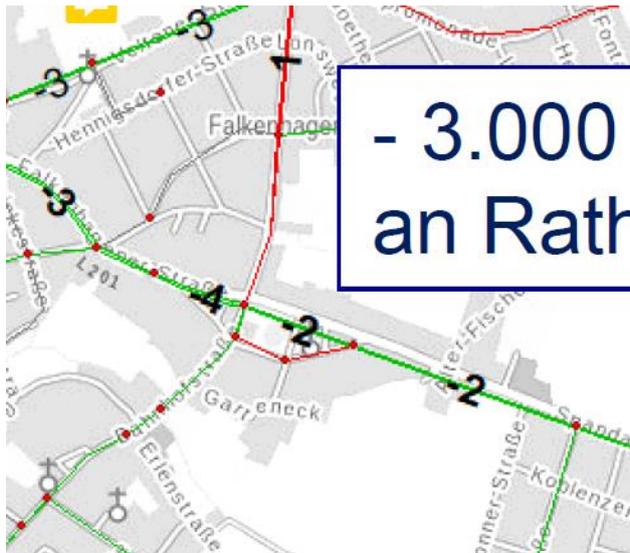
Basis: IVV-Gutachten „Gesamtstädtisches Kfz-Verkehrsmodell der Stadt Falkensee / Verkehrliche Wirkung der Öffnung des Havelländer Weges ohne Ortsumgehung“ vom Juni 2022

Die Prognose der Kfz-Belastungen im Bezugsfall 2030 ohne Ortsumgehung (OU) Falkensee – also im Fall ohne Ausbau des Havelländer Wegs – stellt sich rund um die „**Rathaus-Kreuzung**“ gemäß IVV wie folgt dar (Folie Nr. 7, pdf-Seite 8):



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

Bei einem Ausbau des Havelländer Wegs als Hauptverkehrsstraße im „Netzfall 3“ würde sich laut IVV-Gutachten folgende Entlastung der Rathaus-Kreuzung ergeben (Folie Nr. 9, pdf-Seite 10). Die Folie zeigt die Differenzbelastungen Netzfall 3 ohne OU (also bei Ausbau des Havelländer Wegs) zum Bezugsfall 2030 ohne OU (also Entwicklung ohne Ausbau des Havelländer Wegs) – grün bedeutet Verkehrsabnahme im Vergleich, rot Verkehrszunahme. Straßen ohne Zahlenangabe besitzen eine Mehr- oder Minderbelastung von weniger als 500 Fahrzeugen (da ab 500 aufgerundet wird auf 1.000, was eine „-1“ oder „1“ bedeutet).



Für die Bahnhofstraße (dünne grüne Linie) wird eine Entlastung um 250 Kfz angenommen (Mittelwert zwischen 0 und 500). Die prognostizierte Reduktion ermittelt sich wie oben rechnerisch aus $+1 - 2 - 0,25 - 4$ Tsd. = $-5,25$ Tsd. Fahrzeuge geteilt durch 2 = **-2,625 Tsd. Fahrzeuge**. (Dies sind die prominent in der Grafik gerundet angegebenen „3.000 Kfz“.)

Die **Reduktion** gegenüber dem Bezugsfall beträgt an der Rathaus-Kreuzung bei einem Ausbau des Havelländer Wegs also $-2,625$ Tsd. geteilt durch 29,5 Tsd. Fahrzeuge gleich **-8,9 %**.

Sehen wir uns zum Vergleich den „**Netto-Kreisel**“ (Kreisverkehr Nauener Straße / Havelländer Weg) an. Dieser würde bei einem Ausbau des Havelländer Wegs eine Zunahme des Verkehrs bekommen (vgl. Folie Nr. 9, pdf-Seite 10).



Für die Nauener Straße Richtung Nordwesten (links des Kreisverkehrs) werden für die dünne rote Linie ohne Angabe wieder wie oben 250 Kfz angenommen. Die Mehrbelastung ergibt sich in der Prognose rechnerisch so: $+5 - 1 + 2 + 0,25 = 6,25$ Tsd. Fahrzeuge geteilt durch 2 = **3,125 Tsd. Fahrzeuge Zunahme**.

Die Absolutbelastung sähe im Fall ohne Ausbau der Havelländer Wegs so aus (Folie Nr. 7, pdf-Seite 8):



Rechnerisch ergibt sich im Ausgangspunkt eine Gesamtbelastung von $3 + 10 + 5 + 9 = 27$ Tsd. Fahrzeuge geteilt durch $2 = \mathbf{13,5}$ Tsd. Fahrzeuge.

Die Kfz-**Zunahme** am Kreisverkehr bei einem Ausbau des Havelländer Wegs beträgt also $3,125$ geteilt durch $13,5$ Tsd. Fahrzeuge = **+23,15 %**. Absolut gesehen würde sich die Belastung am Kreisverkehr auf $13,5 + 3,125 = 16,625$ Tsd. Fahrzeuge erhöhen.

Zusammenfassung:

Die „Rathaus-Kreuzung“ würde im Prognosefall (Netzfall 3) bei einem Ausbau des Havelländer Wegs eine Abnahme um $2,625$ Tsd. Fahrzeuge erhalten, dies entspricht $-8,9 \%$.

Der „Netto-Kreisel“ würde im Prognosefall (Netzfall 3) bei einem Ausbau des Havelländer Wegs eine Zunahme um $3,125$ Tsd. Fahrzeuge erhalten, dies entspricht $+23,15 \%$.

Die Kfz-Zunahme am „Netto-Kreisel“ ist absolut gesehen und auch prozentual höher als die Reduktion an der „Rathaus-Kreuzung“.