

**Landesbetrieb Straßenwesen**  
Vorstand Planung, Fachbereich 21  
Stichwort ‚SUP-Beteiligung‘  
Lindenallee 51

15366 Hoppegarten

Hennigsdorf, 10.10.2009

**Einwendungen gegen den Entwurf des Landesstraßenbedarfsplanes 2010:  
L172 Ortsumgehung Hennigsdorf**

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die im Entwurf des Landestraßenbedarfsplanes 2010 aufgenommene Maßnahme „L172 OU Hennigsdorf ortsnaher OU“ erhebe ich folgende Einwendungen:

Ich wohne in Trassennähe und bin durch den möglichen Bau einer (ortsnahen) Ortsumgehung L172 Hennigsdorf betroffen.

Die einzelnen Räumlichkeiten – auch die Schlafräume – liegen zur Trasse hin.

Der Bau einer (ortsnahen) Ortsumgehung Hennigsdorf verstößt gegen meine Rechte, insbesondere die Grundrechte, der Unverletzbarkeit des Eigentums, der Unverletzbarkeit der Gesundheit und der Unverletzbarkeit des Lebens – und zwar aus folgenden Gründen:

1. Beeinträchtigung durch Lärm und Schadstoffe:

Der Straßenbau führt zu erheblichen zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastungen im Raum Hennigsdorf und Nieder Neuendorf. Er verändert das Kleinklima, beeinträchtigt die Frischluftschneise nach Hennigsdorf und nimmt uns als Erholungssuchenden wichtige und gern genutzte Erholungsflächen, indem die Landschaft zerschnitten, das Landschaftsbild durch eine in Hochlage geplante intensiv genutzte Straßentrasse verschandelt und die Erholungsflächen nahe dem Spandauer Forst, unmittelbar an Kleingartenanlagen sowie in der Neuendorfer und Hennigsdorfer Heide weiträumig durch die neuen Lärmbelastungen der Erholungsnutzung entzogen werden.

Im Einzelnen bin ich wie folgt betroffen:

Ich wohne in Hennigsdorf und nutze das Naherholungsgebiet rund um den Spandauer Forst, die Nieder Neuendorfer Kleingartenanlagen, sowie die Neuendorfer und Hennigsdorfer Heide oft, um mich von dem Lärm u.a. der Großstadt Berlin zu erholen. Ich unternehme gern Spaziergänge Richtung Berliner Forst, Teufelsbruchwiesen und Bötzw. Dieser Weg wäre mir künftig durch die Schnellstraße mit all ihren potenziellen Wällen und Böschungen verwehrt. Dies schränkt mich in meinen Grundrechten unangemessen ein, zumal die Straße Umweltbelastungen produziert und aus verkehrlichen Gründen nicht erforderlich ist (siehe unten Punkt 4.).

Im Hinblick auf die Vielzahl der Kraftfahrzeuge wird ein Dauerschall erzeugt, anders als bei Bahnverkehr, der einen zeitweisen Lärm verursacht. Somit ergibt sich für mich keine Ruhe-

oder Regenerierungsphase. Dies bedeutet eine starke physische und psychische Belastung, die über kurz oder lang zu einer gesundheitlichen Schädigung an Körper und Geist führt.

Ich fürchte um meine Nachtruhe. Mit psychischen Folgeerkrankungen durch massive Lärmeinwirkung rechne ich ebenfalls.

Die vorbeifahrenden Kraftfahrzeuge werden Feinstaub aufwirbeln, insbesondere in Straßennähe. Die Belastung der Bewohner wird sich erheblich erhöhen. Während der Bauzeit, beim An- und Abtransport von Aushub, sowie durch Erdarbeiten wird mit großen Staubbelastungen zu rechnen sein. Als erholungssuchender Spaziergänger werde ich in meiner Erholung erheblich gestört und meine Gesundheit belastet.

Ich werde durch die vorbeifahrenden Kraftfahrzeuge, und während der Bauzeit, durch den An- und Abtransport von Aushub und durch Erdarbeiten mit großen Mengen an Feinbelastungen gefährdet und in meiner Gesundheit geschädigt.

Feinstaub und andere Luftschadstoffe aus Autoabgasen, insbesondere Dieselpartikel, belasten und gefährden das Herz. In den letzten Jahren wurde die Öffentlichkeit vor der Gefährdung von Feinstäuben aus Autoabgasen gewarnt, die sowohl eine Schädigung der Lunge als auch eine Verengung der Herzkranzgefäße verursachen, die wiederum für Herzinfarkt und Schlaganfall verantwortlich sind. Eine untere Gefahrenschwelle gibt es nicht.

Außerdem befürchte ich nachteilige Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung für Hennigsdorf im betroffenen Gebiet.

## 2. Zerstörung von Lebensqualität

Die oben bereits angeführten Belastungen mit Lärm und Feinstaub bedeuten für mich eine gesundheitliche Schädigung bzw. Beeinträchtigung und damit auch eine Zerstörung von Lebensqualität.

- Durch eine (ortsnahe) Ortsumgehung sinkt mein Freizeitwert, durch Verkehrslärm und Abgase.
- Ich benutze meinen Garten zu Erholungszwecken und zum Anbau von Nutz- und Zierpflanzen. Die Aufenthalts- und Nutzqualität im Garten sinkt erheblich durch vermehrte Abgase und zunehmenden Lärm.
- Die betroffenen Wohngebiete liegen bisher noch in bzw. an einem Erholungs- und Landschaftsschutzgebiet. Diese werden ihre Schutzwürdigkeit einbüßen, wenn eine ortsnahe Ortsumgehung gebaut wird und vermehrt Lärm und Feinstaub die Schutzgebiete belasten.
- Da in Trassennähe noch kaum etwas wachsen kann und auch offensichtlich aus Sicherheitsgründen auch nicht darf, wird durch den Bau einer ortsnahen Ortsumgehung die Landschaft und die gesamten Wohngebiete verschandelt und entwertet, dann eher einem Sperrgebiet ähneln.

## 3. Zerstörung meiner Eigentumswerte

- Die oben aufgeführten Beeinträchtigungen bringen zum Ausdruck, dass durch die ortsnahe Ortsumgehung Wohngebiete entwertet werden und zu erheblichen Wertverlusten führen wird. Es ist jetzt bereits erkennbar, dass überall dort, wo die Trasse in der Nähe von Wohngebieten verlaufen soll, der Immobilienverkauf ins Stocken geraten ist. Mieter bringen zum Ausdruck, dass sie für den Fall, dass die ortsnahe Ortsumgehung kommt, das Mietverhältnis kündigen werden. Nachmieter werden dann nur noch eine reduzierte Miete zahlen.
- Die Wohngegend wird in der Nähe der ortsnahen Ortsumgehung erheblich an Attraktivität einbüßen. Dies bedeutet, dass Grundbesitz erheblich an Wert verlieren wird.
- Durch den Blick auf evtl. Schallschutzwälle und auf die Trasse verringert sich meine Wohn- und Lebensqualität erheblich. Die Werte meiner Immobilien verringern sich somit. Schadenersatz behalte ich mir vor.
- Ich befürchte Schäden an meiner Immobilie. Ich werde den Verursacher für die Schäden, auch für die zukünftigen Schäden, welche nachweislich durch die Erschütterungen der Bauarbeiten und Fahrzeuge entstehen, in Haftung nehmen.

## 4. Nicht nachvollziehbare Alternativenprüfung:

Die Bevorzugung der ortsnahen Variante gegenüber der ortsfernen lehne ich ab. Dies ergibt sich aus den nachfolgenden Gründen:

### **L 172 Ortsnahe OU Hennigsdorf (Variante 2)**

Die ortsnahe Ortsumgehung Hennigsdorf würde ausgedehnte sehr ruhige Wohn-, Erholungs- und Naturschutzgebiete auf gesamter Länge des westlichen Ortsrands (7 km) durch Verkehrslärm, Luftschadstoffe, Trennwirkungen und Versiegelung neu belasten. Die Nieder Neuendorfer und Hennigsdorfer Bürgerinnen und Bürger wären durch die zwischen Wohngebieten und Wald verlaufende Schnellstraße von ihren Erholungsgebieten regelrecht abgeschnitten. Die geringe Entlastung der Ortsdurchfahrt, an der nur wenige Menschen wohnen, steht in keinem akzeptablen Verhältnis zu der Neubelastung, die einem viel größeren Teil der Hennigsdorfer Bevölkerung durch die ortsnahe Umgehung zugemutet wird.

**Ich lehne aus diesen Gründen die ortsnahe OU Hennigsdorf ab.**

### **Vergleich der ortsnahen und ortsfernen Variante (Varianten 1 und 2)**

Im Umweltbericht wurden zur Bewertung der Alternativen keine Quantifizierungen der Auswirkungsintensität vorgenommen. Die ortsferne und die ortsnahe Variante der OU Hennigsdorf haben bei der umweltfachlichen Bewertung gleich abgeschnitten. Dennoch wurde die ortsnahe Variante bevorzugt. Die Begründung dafür (Bonus durch Linienoptimierung) ist nicht nachvollziehbar. Die Frage nach der Anzahl der von Neuverlärmung und Trennwirkungen betroffenen Einwohner sowie die Frage, auf welcher Länge das jeweilige FFH-Gebiet tangiert wird, sind beim Vergleich dieser beiden Varianten nicht beantwortet worden.

In einer überschlägigen Abschätzung komme ich zu dem Ergebnis, dass die ortsferne Variante maximal 50 direkt betroffene Haushalte erzeugt, die ortsnahe jedoch mehr als 700. Darüber hinaus ist in den Karten zu erkennen, dass die ortsnahe Variante das betreffende FFH-Gebiet auf einer deutlich längeren Strecke tangiert als die ortsferne Variante. **Der Umweltbericht ist daher um einen vertieften und quantifizierten Direktvergleich der ortsnahen und ortsfernen Variante zu ergänzen. Nimmt man diesen vor, kommt man zu dem Ergebnis, dass die ortsferne Variante vorzugswürdig ist.**

Mit der Gemeinsamen Landesplanung (GL) und Berlin-Spandau sollte geklärt werden, ob bei der Umweltbewertung der ortsfernen Variante der OU Hennigsdorf das Interesse Berlins an der Schließung und Entsiegelung der Schönwalder Allee berücksichtigt werden kann. Die Schönwalder Allee verläuft quer durch das FFH-Gebiet „Spandauer Forst“. Mit der ortsfernen OU Hennigsdorf besteht die Möglichkeit der von Berlin-Spandau gewünschten Schließung der Schönwalder Allee, weil Schönwalde (Siedlung und Dorf) dann über die OU Hennigsdorf zu erreichen wäre. In der Umweltbewertung sollte die Entsiegelung der Schönwalder Allee mit der Neuversiegelung der ortsfernen OU Hennigsdorf bilanziert werden.

Beim Vergleich der ortsnahen und der ortsfernen OU Hennigsdorf ist der ortsnahen Variante ein Bonus zugerechnet worden, weil gegenüber einer Trassen-Vorüberlegung eine optimierte Linienführung gefunden werden konnte. Dieser Bonus ist nicht gerechtfertigt, weil

1. das betroffene Wasserschutzgebiet schon durch die OU Bötzw/Marwitz/Velten bekannt war und bereits in die Trassen-Vorüberlegung hätte mit einbezogen werden müssen und
2. die ortsferne OU Hennigsdorf schließlich auch nicht erst durchs FFH-Gebiet geführt wurde, um sie dann durch die Bündelung mit der Stromtrasse durch Kiefern-Monokultur außerhalb des FFH-Gebiets zu optimieren und damit einen Bonus zu erringen. Diese Linienführung war von vornherein gut überlegt. Dies würde vielmehr ebenso einen Bonus für die ortsferne Variante rechtfertigen, zumal dies die kostengünstigste ist und sie durch Synergieeffekte mit der geplanten L 20n OU Bötzw/Marwitz/Velten sowie durch die mögliche Schließung der Schönwalder Allee für die Länder Brandenburg und Berlin Vorteile bietet.

**Der Bonus der ortsnahen Variante ist daher ungerechtfertigt; jedenfalls ist bei Zugrundelegung dieser Methodik der ortsfernen Variante ebenfalls ein Bonus aus den oben genannten Gründen zuzurechnen.**

### **Bewertung der Varianten zur OU Hennigsdorf**

Im Ergebnis ergibt sich somit folgender Variantenvergleich:

(Bewertungspunkte: sehr günstig +2    günstig +1    neutral 0    ungünstig -1    sehr ungünstig -2)

	<b>Variante 1 ortsfern</b>	<b>Variante 2 ortsnah</b>
Entlastung OD L172 / L171	1	2
Neubelastung Lärm	1	-2
Erzeugung Trennwirkungen	-1	-2
Neubelastung Natur und Landschaft	-2	-2
Erzeugung Neuverkehr	-1	-1
Effekte für Handel und Dienstleistungen	0	-2
Kosten	1	-1
<b>Summe</b>	<b>-1</b>	<b>-8</b>
BONUS / MALUS	Entsiegelung Schönwalder Allee (Berlin) 1	
<b>Gesamteffekt</b>	<b>0</b>	<b>-8</b>

**Ich fordere, dass die ortsnaher Ortsumgehung L172 nicht gebaut wird. Es sind vorrangig alle verkehrs- und lärmindernden Maßnahmen auszuschöpfen, die zu einer Entlastung des Verkehrs in und durch Hennigsdorf beitragen. Außerdem kann durch eine ortsferne Ortsumgehung L172 Hennigsdorf den Anforderungen an bestehende und zukünftige Verkehrsströme besser gerecht werden. Diese Variante ist zudem kostengünstiger und schont so den Landeshaushalt.**

Mit freundlichen Grüßen