

**MINISTERIUM
FÜR INFRASTRUKTUR UND LANDWIRTSCHAFT
DES LANDES BRANDENBURG**



Potsdam, 09.12.2013

40.1 7171/10.32

Planfeststellungsbeschluss

**für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn (BAB) 10
von östlich der Anschlussstelle (AS) Oberkrämer, km 161,625, bis westlich Au-
tobahndreieck (AD) Schwanebeck, km 193,700,
ohne den Streckenabschnitt im Land Berlin von km 186,560 bis km 191,945
einschließlich Umbau der AS Birkenwerder und Mühlenbeck sowie Umbau des
AD Pankow (BAB 10/BAB 114)
einschließlich Ausbau der BAB 114 bis Landesgrenze Berlin – Brandenburg,
km 0,711,
einschließlich landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen, diese zum Teil
trassenfern, in den Gemarkungen Vehlefanze, Eichstädt, Bärenklau (Gemeinde
Oberkrämer), Velten, Falkenhagener-Forst (Stadt Velten), Leegebruch (Ge-
meinde Leegebruch), Borgsdorf, Bergfelde (Stadt Hohen Neuendorf), Birken-**

**werder (Gemeinde Birkenwerder), Mühlenbeck (Gemeinde Mühlenbecker Land),
Lehnitz, Wensickendorf (Stadt Oranienburg), Vogelsang (Stadt Zehdenick) im
Landkreis Oberhavel sowie Schönerlinde, Schönwalde (Gemeinde Wandlitz),
Schwanebeck (Gemeinde Panketal), Ladeburg (Stadt Bernau bei Berlin),
Biesenthal (Amt Biesenthal-Barnim), Lindenberg (Gemeinde Ahrensfelde) im
Landkreis Barnim im Land Brandenburg**

**einschließlich weiterer notwendiger Folgemaßnahmen am untergeordneten
Straßennetz und am Schienennetz**

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	13
I. Sachverhalt	20
I.1 Verfahren	20
I.2 Anhörungsverfahren	21
I.2.1 Auslegung und Bekanntmachung der Planunterlagen	21
I.2.2 Erörterung	23
I.3 Datenschutz	23
II. Verfügender Teil	25
II.1 Planfeststellung	25
II.1.1 Feststellung des Plans	25
II.1.2 Planunterlagen	26
II.1.3 Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen	42
II.1.3.1 Planvorbehalt	42
II.1.3.2 Auflagen	43
II.1.3.2.1 Naturschutzrechtliche Auflagen	43
II.1.3.2.2 Auflagen zur Bauausführung	44
II.1.3.3 Hinweise	46
II.1.3.4 Zusagen	46
II.1.3.5 Klarstellungen	49
II.1.3.6 Waldumwandlung	50
II.1.3.7 Naturschutzrechtliche Ausnahme und Befreiung	50
II.2 Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen	51
II.2.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	51
II.2.2 Einwendungen von Privaten und Stellungnahmen von Verbänden	51
II.2.3 Einwendungsausschluss	51
II.3 Immissionsschutz	54
II.3.1 Immissionsschutz während der Bauausführung	54
II.3.2 Lärmschutz gemäß 16. und 24. BImSchV i.V.m. §§ 41 bis 43 BImSchG	55
II.3.2.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen	55
II.3.2.2 Entschädigungsansprüche	56
II.3.2.2.1 Gebäude	57
II.3.2.2.1.1 Bärenklau	58
II.3.2.2.1.2 Velten-Nord	59
II.3.2.2.1.3 Velten-Süd	59
II.3.2.2.1.4 Velten – Ortslage Pinnower Chaussee	60
II.3.2.2.1.5 Leegebruch	61
II.3.2.2.1.6 Birkenwerder-Nord	62
II.3.2.2.1.7 Birkenwerder-Süd	65
II.3.2.2.1.8 Bergfelde	66
II.3.2.2.1.9 Summt	67

II.3.2.2.1.10	Feldheim.....	68
II.3.2.2.1.11	Buchhorst/ Schönerlinde	68
II.3.2.2.1.12	Neu-Buch	69
II.3.2.2.1.13	Erteilte Baugenehmigungen	69
II.3.2.2.2	Außenwohnbereiche	69
II.3.2.2.3	Übernahmeanspruch	70
II.4.	Wasserrechtliche Erlaubnis.....	71
II.4.1	Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse.....	71
II.4.2	Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis.....	72
II.4.2.1	Allgemein	72
II.4.2.2	Zur Einleitstelle E 10, Bauwerksverzeichnis Nr. 635.....	73
II.4.2.3	Zur Einleitstelle E 5, Bauwerksverzeichnis Nr. 317.....	74
II.4.3	Weitere wasserrechtliche Regelungen	74
II.4.3.1	Straßenoberflächenwasser	74
II.4.3.2	Gewässerbezogene Regelungen.....	74
II.5.	Weitere Entscheidungen	76
II.5.1	Umweltschäden.....	76
II.5.2	Bodenschutz, Abfallrecht und Denkmalschutz	76
II.5.3.	Verkehrsbeeinträchtigungen während der Baudurchführung	77
II.5.4	Skateranlage Birkenwerder	78
II.5.5	Berichtigung der lfd. Nrn. 20, 31, 311, 404B des BV sowie der Nrn. 02.08.6, 03.01.6, 03.02.6, 03.31.6, 10.05.6, 22.02.06 des GV	78
II.6	Umweltverträglichkeitsprüfung	79
II.6.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG	82
II.6.1.1	Umweltauswirkungen des Vorhabens.....	82
II.6.1.1.1	Schutzgut Menschen	82
II.6.1.1.2	Schutzgut Tiere (gleichzeitig Teil der biologischen Vielfalt).....	83
II.6.1.1.3	Schutzgut Pflanzen (gleichzeitig Teil der biologischen Vielfalt).....	83
II.6.1.1.4	Schutzgut Boden.....	83
II.6.1.1.5	Schutzgut Wasser.....	84
II.6.1.1.6	Schutzgut Luft.....	84
II.6.1.1.7	Schutzgut Klima.....	84
II.6.1.1.8	Schutzgut Landschaft	84
II.6.1.1.9	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter.....	85
II.6.1.1.10	Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern	85
II.6.1.2	Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umwelt- auswirkungen vermieden, vermindert, ausgeglichen oder ersetzt werden	85
II.6.1.2.1	Lärmschutzmaßnahmen	85

II.6.1.2.2	Luftreinhaltemaßnahmen.....	85
II.6.1.2.3	Landschaftspflegerische Vermeidungs- und Schutz- maßnahmen	85
II.6.1.2.4	Besondere Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung artenschutzrechtlicher Konflikte.....	86
II.6.1.2.5	Landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen.....	87
II.6.1.2.6	Landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatz- maßnahmen	87
II.6.1.2.7	Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF- Maßnahmen) im Rahmen artenschutzrechtlicher Bestimmungen	89
II.6.2	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG.....	89
II.6.2.1	Einleitung	89
II.6.2.2	Bewertung.....	90
II.6.2.2.1	Schutzgut Mensch.....	91
II.6.2.2.2	Schutzgut Tiere (gleichzeitig Teil der biologischen Vielfalt)	93
II.6.2.2.3	Schutzgut Pflanzen (gleichzeitig Teil der biologischen Vielfalt)	101
II.6.2.2.4	Schutzgut Boden	105
II.6.2.2.5	Schutzgut Wasser	107
II.6.2.2.6	Schutzgut Luft	108
II.6.2.2.7	Schutzgut Klima	109
II.6.2.2.8	Schutzgut Landschaft.....	110
II.6.2.2.9	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	111
II.6.2.2.10	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.....	112
II.6.2.3	Schutzgutübergreifende Gesamteinschätzung.....	113
II.7	Konzentrationswirkung des Planfeststellungs- beschlusses.....	113
III.	Begründender Teil.....	114
III.1	Formalrechtliche Würdigung.....	114
III.1.1	Zuständigkeit	114
III.1.2	Verfahren.....	114
III.1.2.1	Allgemeines.....	114
III.1.2.2	Rügen zum Anhörungsverfahren.....	115
III.1.2.2.1	Form der öffentlichen Bekanntmachung.....	115
III.1.2.2.2	Vollständigkeit und Verständlichkeit der Unterlagen..	116
III.1.2.2.3	Auslegung in der Gemeinde Leegebruch	118
III.1.2.3	Präklusion	121
III.1.2.4	Fehlende Einwendungsbefugnis	123
III.1.2.5	Formunwirksame Einwendungen	123
III.2.	Materiellrechtliche Würdigung	126
III.2.1	Planrechtfertigung.....	126
III.2.1.1	Bestehender Bedarf	127

III.2.1.2	Verkehrsprognose	129
III.2.2	Alternativenprüfung	130
III.2.3	Natur und Landschaft	131
III.2.3.1	Eingriffsregelung nach §§ 13 ff. BNatSchG	132
III.2.3.1.1	Eingriff	133
III.2.3.1.2	Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen sowie Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen	133
III.2.3.2	Ausgleichsmaßnahmen	136
III.2.3.3	Ersatzmaßnahmen	137
III.2.3.4	Berücksichtigung agrarstruktureller Belange bei der Inanspruchnahme land- oder forstwirtschaftlich genutzter Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG)	138
III.2.3.5	Ergebnis	138
III.2.3.6	Einwendungen	140
III.2.3.6.1	Allgemeine Bedenken	140
III.2.3.6.2	Wildwechsel	140
III.2.3.6.3	Verlärmung von Erholungsgebieten	140
III.2.3.6.4	Ersatzmaßnahmen auf der Militärliegenschaft Vogelsang	141
III.2.3.7	Gebietsschutz	141
III.2.3.7.1	Natura 2000	141
III.2.3.7.1.1	FFH-Gebiet „Briesetal“ (DE 3246-302)	142
III.2.3.7.1.2	FFH-Gebiet „Toter See“ (DE 3346-303)	144
III.2.3.7.1.3	FFH-Gebiet „Tegeler Fließtal“ (DE 3346-304)	144
III.2.3.7.1.4	Maßnahmen zur Kohärenzsicherung Natura 2000	146
III.2.3.7.2	Vogelschutzgebiete	146
III.2.3.7.3	Sonstige Schutzgebiete	146
III.2.3.7.4	Einwendungen	149
III.2.3.8	Artenschutz	149
III.2.3.8.1	Rechtlicher Rahmen	149
III.2.3.8.2	Bestandserfassung	151
III.2.3.8.3	Beurteilung der Verbotstatbestände	151
III.2.3.8.3.1	Biber (<i>Castor fiber</i>)	152
III.2.3.8.3.2	Fischotter (<i>Lutra lutra</i>)	153
III.2.3.8.3.3	Fledermäuse	154
III.2.3.8.3.4	Zauneidechse (<i>Lacerta agilis</i>)	157
III.2.3.8.3.5	Glattnatter (<i>Coronella austriaca</i>)	159
III.2.3.8.3.6	Kammolch (<i>Triturus cristatus</i>)	160
III.2.3.8.3.7	Knoblauchkröte (<i>Pelobates fuscus</i>)	161
III.2.3.8.3.8	Rotbauchunke (<i>Bombina bombina</i>)	162
III.2.3.8.3.9	Moorfrosch (<i>Rana arvalis</i>)	162
III.2.3.8.3.10	Kleine Flussmuschel (<i>Unio crassus</i>)	163

III.2.3.8.3.11	Nachtkerzenschwärmer (Proserpinus proserpina).....	164
III.2.3.8.3.12	Europäische Vogelarten.....	164
III.2.3.8.3.13	Berücksichtigung von Art. 5 VRL	166
III.2.3.8.3.14	Pflanzen	167
III.2.3.8.3.15	Ergebnis zu der Beurteilung der Verbotstat- bestände	167
III.2.3.8.4	Ausnahmeentscheidung gemäß § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 BNatSchG.....	167
III.2.3.8.4.1	Zauneidechse (<i>Lacerta agilis</i>).....	167
III.2.3.8.4.2	Beutelmeise (<i>Remiz pendulinus</i>)	168
III.2.3.8.4.3	Rohrschwirl (<i>Locustella luscinioides</i>)	169
III.2.3.8.4.4	Glattnatter, Kammolch, Knoblauchkröte, Moorfrosch, kleine Flusmuschel.....	169
III.2.3.8.5	Einwendungen.....	170
III.2.3.8.5.1	Allgemeine Einwendungen	170
III.2.3.8.5.2	Wildwechselbrücken – Querungsmöglichkeiten für Großsäuger	170
III.2.3.8.5.3	Sonstige Querungsmöglichkeiten für die Fauna, insbesondere für den Fischotter, insbesondere im „Briesetal“.....	170
III.2.3.8.5.4	Fledermäuse.....	171
III.2.3.8.5.5	Biber	172
III.2.3.8.5.6	Störche und Kraniche	172
III.2.3.8.6	Stellungnahme des LUA bzw. des LUGV	172
III.2.3.9	Waldumwandlung nach LWaldG	173
III.2.4	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	174
III.2.4.1	Grundlagen und Durchführung.....	174
III.2.4.2	Bewertung der Umweltauswirkungen	176
III.2.4.3	Einwendungen und Stellungnahmen.....	177
III.2.4.3.1	Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.....	177
III.2.4.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung in die Planung integriert	178
III.2.5	Schallimmissionen	178
III.2.5.1	Einwendungen zur schalltechnischen Berechnung	180
III.2.5.2	Aktiver Schallschutz	184
III.2.5.2.1	Allgemeine Forderungen	188
III.2.5.2.1.1	Geschwindigkeitsbegrenzung	189
III.2.5.2.1.2	Änderung der Gradienten	190
III.2.5.2.1.3	Anlegung eines Schutzwaldes	190
III.2.5.2.1.4	Weitere Maßnahmen	191
III.2.5.2.1.5	Nicht näher untersuchte Objekte	191
III.2.5.2.1.6	Einwender ohne Grenzwertüberschreitungen.....	194
III.2.5.2.1.7	Einwender mit Grenzwertüberschreitungen.....	196

III.2.5.2.1.8	Einwender mit Übernahmeanspruch	198
III.2.5.2.1.9	Außenwohnbereiche	200
III.2.5.2.1.10	Fortlaufende Messungen.....	201
III.2.5.2.1.11	Variantenprüfung.....	201
III.2.5.2.2	Bewertung der Schallschutzkonzepte für die Ortslagen	202
III.2.5.2.2.1	Bärenklau	203
III.2.5.2.2.2	Velten	206
III.2.5.2.2.3	Velten – Ortslagen Borgsdorfer Weg/ Leegebrucher Weg und Bernsteinsee	210
III.2.5.2.2.4	Leegebruch	212
III.2.5.2.2.5	Birkenwerder/ Borgsdorf.....	217
III.2.5.2.2.6	Bergfelde (Stadt Hohen Neuendorf)	226
III.2.5.2.2.7	Mühlenbecker Land (Summt, Feldheim)	229
III.2.5.2.2.8	Buchhorst	233
III.2.5.2.2.9	AD Pankow	236
III.2.5.2.2.10	Neu Buch/ Rastanlage Kappgraben	236
III.2.5.2.2.11	Weitere Ortslagen.....	240
III.2.6	Baustellenimmissionen	240
III.2.7	Weitere Immissionen.....	241
III.2.7.1	Schutz vor Luftschadstoffen.....	241
III.2.7.2	Luftreinhalteplan Birkenwerder	244
III.2.7.3	Erschütterungen	244
III.2.8	Vereinbarkeit mit der Raumplanung.....	245
III.2.8.1	Raumordnung und Landesplanung.....	245
III.2.8.2	Gemeindliche Planungshoheit	246
III.2.8.2.1	Allgemeines	246
III.2.8.2.2	Einwendungen der Gemeinden.....	247
III.2.8.2.2.1	Birkenwerder	247
III.2.8.2.2.2	Hohen Neuendorf	250
III.2.8.2.2.3	Velten	250
III.2.8.2.2.4	Mühlenbecker Land.....	251
III.2.8.2.2.5	Panketal	251
III.2.9	Bauwerke	251
III.2.9.1	Rastanlagen und -plätze	251
III.2.9.1.1	Rastanlage Kappgraben	251
III.2.9.1.2	Vorhandener Rastplatz bei Bergfelde	255
III.2.9.2	Brückenbauwerke	256
III.2.9.2.1	Wegfallende Brückenbauwerke	256
III.2.9.2.1.1	BW 83 Ü1 (Zehnrutenwegbrücke).....	256
III.2.9.2.1.2	BW 86 Ü2.....	258
III.2.9.2.2	Einwendungen zu weiteren Brückenbauwerken	259
III.2.9.2.2.1	BW 75 Ü2 (Anschlussstelle Oberkrämer).....	259
III.2.9.2.2.2	BW 78 (L 172)	260

III.2.9.2.2.3	BW 81 (Oder-Havel-Kanal).....	260
III.2.9.2.2.4	BW 81 Ü1	261
III.2.9.2.2.5	BW 81 Ü2 (Anschlussstelle Birkenwerder)	261
III.2.9.2.2.6	BW81 Ü3 (Wensickendorfer Weg).....	262
III.2.9.2.2.7	BW 82 Ü1 (Bahnbrücke).....	263
III.2.9.2.2.8	BW 82 Ü2	263
III.2.9.2.2.9	BW 83 (L 21).....	264
III.2.9.2.2.10	BW 86	264
III.2.9.2.2.11	BW 90 Ü1.....	265
III.2.9.2.2.12	Veränderungen an weiteren Brückenbauwerken	265
III.2.9.3	Skateranlage Birkenwerder	266
III.2.10	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.....	267
III.2.10.1	Bundes-/ Landesämter und -betriebe.....	267
III.2.10.1.1	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben.....	267
III.2.10.1.2	Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe....	267
III.2.10.1.3	Landesvermessung und Geobasis- information Brandenburg (LVGB)	267
III.2.10.1.4	Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum; Abteilung Denkmalpflege	268
III.2.10.1.5	Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Abteilung Bodendenkmalpflege	268
III.2.10.1.6	Brandenburgischer Landesbetrieb für Liegen- schaften und Bauen.....	269
III.2.10.1.7	Landesbetrieb Forst Brandenburg – Oberförsterei Bernau	269
III.2.10.1.8	Landesbetrieb Forst Brandenburg – Oberförsterei Borgsdorf	270
III.2.10.1.9	Landesamt für ländliche Entwicklung, Land- wirtschaft und Flurneuordnung – Prenzlau	271
III.2.10.1.10	Landesamt für ländliche Entwicklung, Landwirt- schaft und Flurneuordnung – Neuruppin.....	271
III.2.10.1.11	Landesamt für Arbeitsschutz	272
III.2.10.1.12	Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV).....	273
III.2.10.2	Wehrbereichsverwaltung Ost.....	273
III.2.10.3	Zentraldienst der Polizei – Kampfmittelbeseitigung.....	273
III.2.10.4	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin- Brandenburg	274
III.2.10.5	Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales (vormals: Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz)	274
III.2.10.6	Senatsverwaltung für Finanzen.....	274

III.2.10.7	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (vormals: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung)	275
III.2.10.8	Berliner Forsten	276
III.2.10.9	Polizeipräsidium Frankfurt (Oder) – Schutzbereich Barnim.....	276
III.2.10.10	Polizeipräsidium Frankfurt (Oder) – Schutzbereich Uckermark	276
III.2.10.11	Brandenburgische Boden Gesellschaft.....	277
III.2.10.12	Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH	277
III.2.10.13	Evangelische Kirche – Berlin Brandenburg – schlesische Oberlausitz	277
III.2.10.14	Landkreis Oberhavel.....	280
III.2.10.15	Landkreis Barnim	281
III.2.10.16	Leitungsträger	282
III.2.10.16.1	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH	282
III.2.10.16.2	Arcor AG & Co. KG	283
III.2.10.16.3	Vattenfall/ 50Hertz.....	283
III.2.10.16.3.1	Vattenfall.....	283
III.2.10.16.3.2	50Hertz Transmission GmbH (im Folgenden 50Hertz)	283
III.2.10.16.4	NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG	286
III.2.10.16.5	EWE Netz GmbH	287
III.2.10.16.6	GDMcom	288
III.2.10.16.7	GDF Suez.....	290
III.2.10.16.8	E.DIS AG (vormals E.ON edis AG)	290
III.2.10.16.9	Elektrizitätsversorgungsgesellschaft Velten mbH (EVV).....	291
III.2.10.16.10	Kabel Deutschland	292
III.2.10.16.11	Versatel	292
III.2.10.16.12	Telecolumbus	292
III.2.10.17	Wasserverbände und –behörden.....	293
III.2.10.17.1	Wasser- und Bodenverband „Schnelle Havel“	293
III.2.10.17.2	Wasser- und Bodenverband „Finowfließ“	294
III.2.10.17.3	Osthavelländische Trinkwasserversorgung und Abwasserbehandlung GmbH.....	294
III.2.10.17.4	Zweckverband Fließtal	295
III.2.10.17.5	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde.....	295
III.2.10.17.6	Wasser Nord GmbH.....	296
III.2.10.17.7	Niederbarnimer Wasser- und Abwasserzweck- verband	296
III.2.10.17.8	Stadt Hohen Neuendorf.....	296
III.2.10.17.9	Berliner Wasserbetriebe	297

III.2.10.18 Eisenbahn.....	297
III.2.10.18.1 DB Energie GmbH.....	297
III.2.10.18.2 DB Services Immobilien GmbH.....	298
III.2.10.18.3 DB Systel GmbH.....	299
III.2.10.18.4 Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB)	299
III.2.10.18.5 Bundeseisenbahnvermögen	300
III.2.10.18.6 Landeseisenbahnaufsicht des Landes Brandenburg	300
III.2.10.19 Sonstige Träger öffentlicher Belange	300
III.2.10.19.1 IHK Potsdam.....	300
III.2.10.19.2 IHK Ostbrandenburg	300
III.2.11 Eigentum	301
III.2.11.1 Allgemeine Regelungen / Klarstellungen	301
III.2.11.1.1 Verkehrsflächenbereinigungsgesetz.....	301
III.2.11.1.2 Maßgeblichkeit der Lagepläne.....	302
III.2.11.2 Eigentumsentzug	302
III.2.11.2.1 Vom Vorhaben betroffene Einwender	305
III.2.11.2.2 Bodenreformflächen	308
III.2.11.2.3 Übernahme von Restgrundstücken	308
III.2.11.3 Vorübergehende Inanspruchnahme.....	308
III.2.11.4 Flächen für Kompensationsmaßnahmen	310
III.2.11.5 Wertminderung.....	312
III.2.11.6 Eigentumsbetroffenheit der Gemeinden.....	313
III.2.11.6.1 Eigentumsbetroffenheit Birkenwerder.....	313
III.2.11.6.2 Beeinträchtigung städtisches Eigentum Hohen Neuendorf	313
III.2.11.6.3 Beeinträchtigung städtisches Eigentum Velten.....	314
III.2.11.6.4 Grundstücke der Stadt Bernau	314
III.2.11.7 Umwege für die Landwirtschaft.....	314
III.2.12 Anschlüsse, Anbindungen, Querungen und Wegen	315
III.2.12.1 Anschlussstellen und Anbindungen	315
III.2.12.1.1 Wiederherstellung der Anschlussstelle Velten.....	315
III.2.12.1.2 Schaffung einer Anschlussstelle Germendorfer Straße.....	315
III.2.12.1.3 Anbindung der B 96 und der L 20	316
III.2.12.1.4 Lichtsignalanlagen an untergeordneten Straßen	316
III.2.12.1.5 Anbindung der geplanten L 20 (neu)	316
III.2.12.1.6 Wiederherstellung aller Wegeverbindungen	317
III.2.12.2 Querungen	317
III.2.12.2.1 Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Rad- fahrer im Bereich Velten	317
III.2.12.2.2 Querung der Abfahrt Birkenwerder.....	317
III.2.12.3 Wege.....	317
III.2.12.3.1 Radwege	317

III.2.12.3.2	Radwege an der B 96	318
III.2.12.3.3	Berücksichtigung des nicht motorisierten Verkehrs	318
III.2.13	Sonstige Frage- und Problemstellungen	318
III.2.13.1	Verkehrsbezogene Einwendungen	318
III.2.13.1.1	Umleitungen und Verkehrsführungen während der Bauzeit	318
III.2.13.1.2	Überholverbot für Lkw	319
III.2.13.1.3	Finanzierung des öffentlichen Personennah- verkehrs	319
III.2.13.1.4	Unfallrisiko.....	319
III.2.13.2	Umweltbezogene Einwendungen	319
III.2.13.2.1	Umweltmaut	319
III.2.13.2.2	Umweltzone	320
III.2.13.3	Einwendungen zu Kartenmaterialien	320
III.2.13.4	Verschiedene Einwendungen	320
III.2.13.4.1	Wiederherstellung einer Grundstückszufahrt	321
III.2.13.4.2	Straßenbeleuchtung in Birkenwerder	321
III.2.13.4.3	Elektroanlagen in Kleingartenanlage „Am Mühlenfeld	321
III.2.13.4.4	Einbeziehung von externen Gutachtern	321
III.2.13.4.5	Kriminalität an der Raststätte Bergfelde	322
III.2.13.4.6	Kommerzielle Nutzung des Waldbrandschutz- streifens.....	322
III.2.13.4.7	Waldbrandgefahr.....	322
III.2.13.4.8	Gebietstausch der Stadt Velten.....	322
III.2.13.4.9	Parkplatz an der Anschlussstelle Mühlenbeck	322
IV.	Auslegungshinweise	324
V.	Rechtsbehelfsbelehrung	326

Gender Disclaimer:

Die im Text gewählte männliche Form bezieht grundsätzlich gleichermaßen weibliche Personen ein. Auf eine Doppelbezeichnung wurde aufgrund einfacherer Lesbarkeit verzichtet.

Abkürzungsverzeichnis

µg	Mikrogramm (Einheit für Masse)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
4. BImSchV	Vierte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen)
5. BImSchV	Fünfte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionsschutz- und Störfallbeauftragte)
ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AD	Autobahndreieck
AG	Aktiengesellschaft
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
ATV-DVWK	Deutscher Verein für Wasserwirtschaft, Abwasser, und Abfall e.V.
Aufl.	Auflage
AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen –
B	Bundesstraße (hier: B ...)
B.	Beschluss
BAB	Bundesautobahn (hier: BAB ...)
BauGB	Baugesetzbuch (in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004, BGBl. I S. 2414; zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 11.06.2013, BGBl. I S. 1548)
BbgDSchG	Gesetz über den Schutz und die Pflege der Denkmale im Land Brandenburg (Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz; in der Fassung vom

BbgNatSchAG	24.05.2004, GVBl. I/04 S. 215) Brandenburgisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (Brandenburgisches Naturschutzausführungsgesetz; in der Fassung vom 21.01.2013, GVBl. I Nr. 3; zuletzt geändert durch Berichtigung vom 16.05.2013, GVBl. I Nr. 21)
BbgUVPG	Gesetz über die Prüfung von Umweltauswirkungen bei bestimmten Vorhaben, Plänen und Programmen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung; in der Fassung vom 01.07.2002, GVBl. I S. 62; zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 29.11.2010, GVBl. I Nr. 39)
BbgWG	Brandenburgisches Wassergesetz (in der Fassung der Bekanntmachung vom 02.03.2012, GVBl. I Nr. 20)
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz; in der Fassung vom 17.03.1998, BGBl. I S. 502; zuletzt geändert durch Art. 5 Abs. 30 des Gesetzes vom 24.02.2012, BGBl. I S. 212)
Beck-OK	Beck'scher Onlinekommentar
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BHO	Bundeshaushaltsordnung
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz; in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013, BGBl. I S. 1274)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz; in der Fassung vom 29.07.2009, BGBl. I S. 2542; zuletzt geändert durch Artt. 2 Abs. 12, 4 Abs. 100 des Gesetzes vom 07.08.2013, BGBl. I S. 3154)
BOS	Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben
BT-Drs.	Bundestagsdrucksache
BTR RCStB	Brandenburgische Technische Richtlinien für die Verwertung von Recycling-Baustoffen im Straßenbau
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

	e.V.
BV	Bauwerksverzeichnis
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
BW	Bauwerk
BWaldG	Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (Bundeswaldgesetz; in der Fassung vom 02.05.1975, BGBl. I S. 1037; zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 31.07.2010, BGBl. I S. 1050)
BWB	Berliner Wasserbetriebe
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa (ungefähr)
CEF-Maßnahmen	continuous ecological functionality-measures (Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion)
d.h.	das heißt
DB	Deutsche Bahn
dB	Dezibel
DIN	Deutsches Institut für Normung e.V.
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt (Fachzeitschrift)
EBKrG	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz; in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.03.1971, BGBl. I S. 337; zuletzt geändert durch Art. 281 der Verordnung vom 31.10.2006, BGBl. I S. 2407)
EEC	European Economic Community (Europäische Wirtschaftsgemeinschaft)
EG	Europäische Gemeinschaft
EMB	Energie Mark Brandenburg GmbH (vormals Erdgas Mark Brandenburg GmbH)
ERS	Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen
etc.	et cetera (und so weiter)
EU	Europäische Union
evtl.	eventuell
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FStrAbG	Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz)
FStrG	Bundesfernstraßengesetz (in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.06.2007, BGBl. I S. 1206; zuletzt geändert durch Art. 7 des Geset-

	zes vom 31.05.2013 BGBl. I S. 1388)
FStrZV	Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz (Fernstraßenzuständigkeitsverordnung)
GASAG	Berliner Gaswerke Aktiengesellschaft
GB.	Gerichtsbescheid(e)
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GG	Grundgesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GmbH & Co. KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
GV	Grunderwerbsverzeichnis
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
ha	Hektar (Flächeneinheit)
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
HHW	Höchster bisher gemessener/ bekannter Wasserstand
Hs.	Halbsatz
i. S. d.	im Sinne des (der)
i. S. v.	im Sinne von
ID	Identifikator
IHK	Industrie- und Handelskammer
i.V.m.	in Verbindung mit
IVU-RL	Richtlinie über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
K	Kreisstraße
Kap.	Kapitel
KG	Kommanditgesellschaft
km	Km (Längeneinheit)
km/h	Km pro Stunde (Einheit der Geschwindigkeit)
KrWG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz; in der Fassung vom 24.02.2012, BGBl. I S. 212; zuletzt geändert durch § 44 des Gesetzes vom 22.05.2013 BGBl. I S. 1324)
kV	Kilovolt (Einheit für elektrische Spannung)
L	Landesstraße (hier: L ...)
LAGA-TR	Technische Regeln der Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall
LBP	landschaftspflegerischer Begleitplan
lfd.	laufende
LImSchG	Landesimmissionsschutzgesetz Brandenburg (in

	der Fassung vom 22.07.1999, GVBl. I S. 386; zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 7 des Gesetzes vom 15.07.2010, GVBl. I Nr. 28)
Lkw	Lastkraftwagen
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LUA	Landesumweltamt Brandenburg
LUGV	Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz
LVGB	Landesbetrieb Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg
LWaldG	Waldgesetz des Landes Brandenburg (in der Fassung vom 20.04.2004, GVBl. I S. 137; zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 27.0.2009, GVBl. I S. 175, 184)
m	Meter (Längeneinheit)
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
m/s	Meter pro Sekunde (Einheit der Geschwindigkeit)
m ²	Quadratmeter (Flächeneinheit)
m ³	Kubikmeter (Einheit für Volumen)
MLC	Military Load Class (Militärische Lastenklasse)
MLUR	Ministerium für Landwirtschaft, Wirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NABU	Naturschutzbund Deutschland e.V.
NBB	Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG
NEB	Niederbarnimer Eisenbahn AG
NJOZ	Neue Juristische Online-Zeitschrift (Fachzeitschrift)
Nr(n).	Nummer(n)
NSG	Naturschutzgebiet
NuR	Natur und Recht (Fachzeitschrift)
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (Fachzeitschrift)
NVwZ-RR	NVwZ-Rechtsprechungs-Report Verwaltungsrecht (Fachzeitschrift)
o.g.	oben genannt(e, r, es)
OPA	Offenporiger Asphalt
OVG	Oberverwaltungsgericht
PA	Planabschnitt
PFB	Planfeststellungsbeschluss
Pkw	Personenkraftwagen

PlafeR 07	Planfeststellungsrichtlinien 2007 - Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz
PM	Particulate Matter (Einheit zur Bemessung von Feinstaub)
PWC-Anlage	Unbewirtschaftete Rastanlagen bestehend aus Parkplätzen und eventuell einer WC-Anlage
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
RAS	Richtlinien für die Anlage von Straßen
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten, Ausgabe 2002
RL	Richtlinie
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLuS 2012	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen
Rn.	Randnummer(n)
ROG	Raumordnungsgesetz (in der Fassung vom 22.12.2008, BGBl. I S. 2986; zuletzt geändert durch Art. 9 des Gesetzes vom 31.07.2009 BGBl. I S. 2585)
RoV	Raumordnungsverordnung
RQ	Regelquerschnitt
Rs.	Rechtssache
s.	siehe
S.	Seite
SDW	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V.
Slg.	Sammlung
sog.	so genannt(e, er, es)
st. Rspr.	ständige Rechtsprechung
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
t.	Tonne(n)
Tab.	Tabelle(n)
Tk-Linien	Telekommunikationslinien
TWSZ	Trinkwasserschutzzone
U.	Urteil
u.a.	unter anderem
u.Ä.	und Ähnliche(s)
UPR	Umwelt und Planungsrecht (Fachzeitschrift)
USchadG	Gesetz über die Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden (Umweltschadengesetz; in der Fassung vom 10.05.2007, BGBl. I S. 666; zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 23.07.2013, BGBl. I S. 2565)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung

UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02..2010, BGBl. I S. 94; zuletzt geändert durch Art. 10 des Gesetzes vom 25.07.2013, BGBl. I S. 2749)
v.	vom, von
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VkBl.	Verkehrsblatt (Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VNG	Verbundnetz Gas Aktiengesellschaft
VO	Verordnung
VRL	Richtlinie über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung (in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.03.1991, BGBl. I S. 686; zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 10.10.2013, BGBl. I S. 3786)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes (in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003, BGBl. I S. 102; zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 25.07.2013, BGBl. I S. 2749)
VwVfGBbg	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Brandenburg (in der Fassung vom 07.07.2009, GVBl. I S. 262, 264; zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes vom 16.05.2013, GVBl. I Nr. 18)
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz) (in der Neufassung der Bekanntmachung vom 31.07.2009, BGBl. I S. 2585; zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 07.08.2013, BGBl. I S. 3154)
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt
z. B.	zum Beispiel
Ziff.	Ziffer

I. Sachverhalt

I.1 Verfahren

Mit Schreiben vom 14.12.2004 beantragte der Vorhabenträger bei der Anhörungsbehörde (dem Landesamt für Bauen und Verkehr) für den 6-streifigen Ausbau der BAB 10 von östlich der AS Oberkrämer, km 161,625, bis westlich AD Schwanebeck (seit 16.11.2013 AD Barnim, im Folgenden weiter AD Schwanebeck), km 193,700, die Durchführung eines Anhörungsverfahrens (Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens). Gegen die daraufhin bekanntgemachten Planunterlagen wurden Bedenken und Einwendungen erhoben, die der Vorhabenträger zum Anlass nahm, seine Planunterlagen zu optimieren.

Mit Schreiben vom 08.12.2008 beantragte der Vorhabenträger bei der Anhörungsbehörde nunmehr

- den Abbruch des seit dem 14.12.2004 laufenden Verfahrens,
- die Durchführung eines neuen Anhörungsverfahrens auf der Grundlage von § 17a FStrG i.V.m. §§ 1 ff. VwVfGBbg i.V.m. § 73 VwVfG für das hiermit festgestellte Straßenbauvorhaben.

Die Anhörungsbehörde kontrollierte zunächst die Vollständigkeit der eingereichten Planunterlagen und veranlasste Anfang 2009 die Einholung der Stellungnahmen der Behörden nach § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 73 Abs. 2 VwVfG sowie die Auslegung des Plans (§ 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 73 Abs. 1 S. 2 VwVfG) in den Gemeinden (§ 10 Abs. 2 und § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 73 Abs. 3 VwVfG, § 17a Nr. 1 FStrG). Die gemäß § 17a Nr. 2 FStrG zu beteiligenden Vereinigungen wurden unterrichtet und erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme.

Zusammen mit der Auslegung des Plans wurde der Abschluss des bis dahin laufenden Verfahrens gemäß damaligem § 69 Abs. 3 VwVfGBbg (heute § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 69 Abs. 3 VwVfG) bekannt gemacht.

Im Verlauf des Anhörungsverfahrens legte der Vorhabenträger Deckblätter mit Planänderungen vor. Nach ihrer Kontrolle bezog die Anhörungsbehörde die Deckblätter in das Anhörungsverfahren ein, verbunden mit ergänzenden Verfahrensschritten.

Soweit durch die in Nr. II dieses Planfeststellungsbeschlusses genannten Planänderungen der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt wurden, ist diesen gemäß § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg, § 73 Abs. 8 VwVfG die Änderung mitgeteilt und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen gegeben worden. Dies gilt ebenfalls für die gemäß § 17a Nr. 6 FStrG zu beteiligenden Vereinigungen.

Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens übergab die Anhörungsbehörde den Straßenbauplan, die Einwendungen und die Stellungnahmen der Behörden und Stellen zusammen mit ihrem Anhörungsbericht der Planfeststellungsbehörde.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Prüfung des Verfahrens zum Ergebnis, dass das Planfeststellungsverfahren unter Beachtung der gesetzlich vorgeschriebenen Förmlichkeiten durchgeführt wurde. Unabhängig davon wird auf § 17e Abs. 6 S. 2 FStrG und § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. §§ 45 und 46 VwVfG hingewiesen.

I.2. Anhörungsverfahren

I.2.1 Auslegung und Bekanntmachung der Planunterlagen

Die Planunterlagen lagen

- a) vom 14.04.2009 bis 13.05.2009:
 - im Bezirk Pankow von Berlin (Rückleitungsschreiben vom 02.06.2009)
 - in der Stadt Oranienburg (Rückleitungsschreiben vom 15.05.2009)
 - in der Gemeinde Leegebruch (Rückleitungsschreiben vom 28.05.2009)
 - in der Gemeinde Birkenwerder (Rückleitungsschreiben vom 28.05.2009)
 - in der Gemeinde Panketal (Rückleitungsschreiben vom 26.03.2009)
 - in der Gemeinde Wandlitz (Rückleitungsschreiben vom 24.03.2009)
 - in der Gemeinde Ahrensfelde (Rückleitungsschreiben vom 15.06.2009)
 - in der Gemeinde Mühlenbecker Land (Rückleitungsschreiben vom 24.06.2009)
 - in der Gemeinde Oberkrämer (Rückleitungsschreiben vom 09.07.2009)
 - in der Stadt Velten (Rückleitungsschreiben vom 28.05.2009)
 - in der Stadt Zehdenick (Rückleitungsschreiben vom 12.05.2009)
 - in der Stadt Hohen Neuendorf (Rückleitungsschreiben vom 28.05.2009)

- b) vom 04.05.2009 bis 04.06.2009
 - in der Stadt Bernau (Rückleitungsschreiben vom 21.04.2009)
 - im Amt Biesenthal-Barnim (Rückleitungsschreiben vom 24.06.2009)

öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden aus.

Zeit und Ort der Auslegung waren vorher ortsüblich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der Ausschlussfrist des § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 73 Abs. 4 VwVfG Einwendungen gegen den Plan schriftlich erhoben oder mündlich zur Niederschrift gegeben werden konnten. Weiter wurde in der Bekanntmachung darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Frist Einwendungen ausgeschlossen sind.

Fristablauf war in den Kommunen, in denen der Plan vom 14.04.2009 bis 13.05.2009 ausgelegen hatte der 27.05.2009 und in den Kommunen, in denen der Plan vom 04.05.2009 bis 04.06.2009 ausgelegen hatte der 18.06.2009.

Im Zuge der Erörterung hat der Vorhabenträger den Plan geändert und den geänderten Plan (Deckblattplanung A) der Anhörungsbehörde mit Datum vom 17.12.2010 übergeben.

Der geänderte Plan hat in den Stadtverwaltungen

- Velten und
- Hohen Neuendorf,

sowie in den Gemeindeverwaltungen

- Panketal,
- Oberkrämer,
- Mühlenbecker Land und
- Birkenwerder

jeweils in der Zeit vom 16.05.2011 bis zum 15.06.2011 öffentlich zu Jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen. Die Einwendungsfrist für die Planänderung endete in allen Kommunen am 29.06.2011.

Die Auslegung der geänderten Planunterlagen ist vorher ortsüblich bekannt gemacht worden (siehe Rückleitungsschreiben der Stadt Hohen Neuendorf vom 28.04.2011 und 30.06.2011, der Gemeinde Birkenwerder vom 19.05.2011 und 18.07.2011, der Gemeinde Oberkrämer vom 03.05.2011 und 30.06.2011, der Stadt Velten vom 19.05.2011, der Gemeinde Panketal vom 05.05.2011 und 30.06.2011 und der Gemeinde Mühlenbecker Land vom 23.05.2011). In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der Ausschlussfrist des § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 73 Abs. 4 VwVfG Einwendungen gegen den Plan schriftlich erhoben oder mündlich zur Niederschrift gegeben werden konnten.

Den von der Deckblattplanung B Betroffenen sind nach § 73 Abs. 8 VwVfG die Änderungen der Planunterlagen durch die Anhörungsbehörde mitgeteilt worden. Ihnen ist die Gelegenheit zur Einwendung gegen die Planänderung gegeben worden. Dabei wurden sie darauf hingewiesen, dass sie innerhalb von zwei Wochen nach Erhalt des Schreibens bei der Anhörungsbehörde schriftlich oder zur Niederschrift Einwendungen erheben können und verspätet eingegangene Einwendungen ausgeschlossen sind.

Die nicht ortsansässig Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt waren, sind entsprechend § 17a Nr. 4 FStrG mit dem Hinweis nach § 73 Abs. 5 S. 2 VwVfG von der Auslegung der Pläne individuell benachrichtigt worden.

Parallel zur Auslegung leitete die Anhörungsbehörde die Planunterlagen den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme innerhalb der gesetzten Frist zu.

Folgende anerkannte Verbände sind von der Auslegung der Planunterlagen gemäß § 17a Nr. 2, 6 FStrG unterrichtet worden und erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme:

- Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR für das Land Brandenburg als Vertreter des BUND, NABU, der Grünen Liga, NaturFreunde und Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V. (SDW)
- AG Gebiets- und Artenschutz e.V. (Mitglied im NABU Deutschland)
- Landesjagdverband Brandenburg e.V.

In der Benachrichtigung wurden sie gemäß § 17a Nr. 7 S. 3 FStrG auf den Ablauf der Stellungnahmefrist hingewiesen.

I.2.2 Erörterung

Die Erörterungstermine zu den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange haben am 14.06.2011, 15.06.2011, 16.06.2011, 21.06.2011 und am 22.06.2011 bei der Anhörungsbehörde stattgefunden.

Die Erörterungstermine zu den Einwendungen haben am 27.10.2011, 28.10.2011, 01.11.2011, 02.11.2011, 03.11.2011, 08.11.2011, 09.11.2011, 10.11.2011, 23.11.2011, 29.11.2011, 30.11.2011, 01.12.2011 im „Dorfkrug Bärenklau“, in Oberkrämer, Ortsteil Bärenklau, stattgefunden sowie am 06.12.2011, 07.12.2011, 08.12.2011, 13.12.2001 und am 14.12.2011 im „Summter Storch“ in Mühlenbeck-Summt.

Die Erörterungstermine wurden vorher in den jeweils betroffenen Städten, Gemeinden und Ämtern ortsüblich bekannt gemacht. Von den Erörterungsveranstaltungen fertigte die Anhörungsbehörde ein Ergebnisprotokoll.

Die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen sind – zusammen mit den übrigen Anhörungsunterlagen – in die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde eingeflossen.

I.3 Datenschutz

Aus Gründen des Datenschutzes verzichtet die Planfeststellungsbehörde in diesem Planfeststellungsbeschluss auf die Wiedergabe der Namen privater Personen.

Alle Einwendungen wurden verschlüsselt. Die Einwender erhalten von den Gemeinden im Rahmen der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses ihre persönliche ID-Nummer, sodass sie im Planfeststellungsbeschluss nachvollziehen können, welche Entscheidung auf ihre Einwendung ergangen ist.

Soweit erforderlich, wurde zur Identifikation Bezug genommen auf

- die jeweiligen Einwendungsschreiben,
- die Angaben von Straße und Hausnummer,
- Katasterangaben zu den Grundstücken und/ oder
- die lfd. Nrn. des GV (vgl. Nr. II.1.2.14.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Zur weiteren Anonymisierung werden die privaten Personen im Nachfolgenden nur in der Pluralform angesprochen (z. B. die Einwender, die Grundstückseigentümer, die Betroffenen, etc.).

II. Verfügender Teil

II.1 Planfeststellung

II.1.1 Feststellung des Plans

Der Plan der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Land Brandenburg, dieses vertreten durch den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn (BAB 10) von östlich der Anschlussstelle Oberkrämer, km 161,625 bis westlich Autobahndreieck Schwanebeck, km 193,700, ohne den Streckenabschnitt im Land Berlin von km 186,560 bis km 191,945 einschließlich des Umbaus der Anschlussstellen Birkenwerder und Mühlenbeck sowie Umbau des Autobahndreiecks Pankow (BAB 10/BAB 114) einschließlich des Ausbaus der BAB 114 bis Landesgrenze Berlin-Brandenburg km 0,711, wird gemäß den unter Ziffer II.1.2 aufgeführten Unterlagen nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

Der festgestellte Plan umfasst zudem den Ausbau der B96/L20 von km 0,014 bis 0,550 und der L 21 von km 0,109894 bis km 0,450, landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen, diese zum Teil trassenfern, in den Gemarkungen Vehlefanze, Eichstädt, Bärenklau (Gemeinde Oberkrämer), Velten, Falkenhagener-Forst (Stadt Velten), Leegebruch (Gemeinde Leegebruch), Borgsdorf, Bergfelde (Stadt Hohen Neuendorf), Birkenwerder (Gemeinde Birkenwerder), Mühlenbeck (Gemeinde Mühlenbecker Land), Lehnitz, Wensickendorf (Stadt Oranienburg), Vogelsang (Stadt Zehdenick) im Landkreis Oberhavel sowie Schönerlinde, Schönwalde (Gemeinde Wandlitz), Schwanebeck (Gemeinde Panketal), Ladeburg (Stadt Bernau bei Berlin), Biesenthal (Amt Biesenthal-Barnim), Lindenberg (Gemeinde Ahrensfelde) im Landkreis Barnim im Land Brandenburg, sowie weitere notwendige Folgemaßnahmen am untergeordneten Straßennetz und am Schienennetz.

Wesentliche Rechtsgrundlagen dieses Planfeststellungsbeschlusses sind:

- das Bundesfernstraßengesetz (FStrG in der Bekanntmachung der Neufassung vom 28.06.2007, BGBl. I S. 1206; zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 31.05.2013, BGBl. I S. 1388),
- das Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Brandenburg (VwVfGBbg in der Fassung vom 07.07.2009, GVBl. I S. 262, 264; geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 16.05.2013, GVBl. I/13, Nr. 18) i.V.m. dem Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003, BGBl. I S. 102; zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 25.07.2013, BGBl. I S. 2749).

II.1.2 Planunterlagen

Der hiermit festgestellte Straßenbauplan umfasst die vom Vorhabenträger am 24.11.2008 erstellten Unterlagen (15 Ordner) sowie die im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens erstellten Deckblätter (10 Deckblattordner Deckblatt A; 4 Deckblattordner Deckblatt B sowie 2 Deckblattordner Deckblatt C). Er bildet die Grundlage für die detailscharfe Ausführungsplanung und Bauausführung.

Unterlage-Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Blatt – Nr./ Seiten	Maßstab
1	Erläuterungsbericht vom 24.11.2008 geändert durch die Deckblätter 1A, 2A, 4A, 4.1A, 5A, 5.1-5.5A, 6A- 8A, 10A, 11A, 21A, 22A, 22.1A, 23A, 24A, 24.1A, 25A-29A, 29.1A, 30A, 30.1A, 31A, 32A-39A, 39.1A, 47A-55A, 55.1A, 56A, 57A, 57.1A, 58A-60A, 60.1A, Anlage 1, Anlage 2 vom 15.12.2010	1-63	
2	Übersichtskarte vom 24.11.2008 ersetzt durch das Deckblatt vom 15.12.2010	1 1A	1:100.00 0 1:100.00 0
3	Übersichtslagepläne vom 24.11.2008 ersetzt durch die Deckblätter vom 15.12.2010 geändert durch die Deckblätter vom 04.06.2012	1-8 1A-8A 5B-8B	1:5.000 1:5.000 1:5.000
4	Übersichtshöhenpläne vom 24.11.2008 ersetzt durch die Deckblätter vom 15.12.2010	1-8 1-8A	1:5.000/5 00 1:5.000/5 00
6	Straßenquerschnitte vom 24.11.2008 geändert durch das Deckblatt vom 15.12.2010	1-9 1A	1:50/100 1:50/100
7	Lagepläne vom 24.11.2008 geändert durch die Deckblätter vom 15.12.2010 geändert durch die Deckblätter vom 04.06.2012 geändert durch die Deckblätter vom 30.01.2013	1-3, 3.1, 4-28 1A-3A, 3.1A, 4A-28A 1B-3B, 3.1B, 4B, 5B, 10B- 24B, 24.1B, 25-28B 27B, 28B	1:1.000 1:1.000 1:500 (3.1A) 1:1.000 1:500 1:1.000
10	Bauwerksverzeichnis vom 24.11.2008 (lfd. Nrn. 1-64, 300-494, 601-656, 901-908, 1001-1043, 1101-1112) mit Inhaltsverzeichnis durch Deckblätter vom 15.12.2010 werden ge-	1-470 1-16 2A, 9A, 10A,	

	<p>ändert die lfd. Nrn. 2A, 6A, 7A, 10A-12A, 18A, 19A, 21A-25A, 28A, 30A, 32A, 39A, 43A, 44A, 47A, 52A-56A, 58A, 59A, 306A, 309A-313A, 315A-319A, 321A, 323A, 326A, 328A, 330A, 331A, 335A-337A, 341A-347A, 352A, 354A-357A, 359A-361A, 364A, 367A-369A, 374A, 375A, 377A,378A, 386A, 387A, 393A, 397A, 398A, 405A, 410A, 413A-415A, 417A, 419A-423A, 425A, 428A, 429A, 431A, 433A, 436A, 438A, 442A, 445A, 448A-452A, 454A, 457A-466A, 470A, 473A, 474A, 478A, 479A, 482A, 484A, 486A-491A, 601A-605A, 607A, 610A, 614A, 616A-621A, 625A-628A, 630A, 631A, 635A, 639A, 641A, 646A, 648A 653A, 901A, 905A, 908A, 1004A, 1010A-1018A, 1020A, 1024A, 1038A, 1040A, 1104A,</p>	<p>15A, 17A, 24A, 25A, 28A-32A, 36A, 38A, 41A, 49A, 54A, 55A, 58A, 63A-67A, 69A, 70A, 76A, 84A, 89A, 91A-94A, 96A-98A, 100A, 101A, 104A, 107A, 110A, 112A, 114A, 115A, 119A-121A, 125A-130A, 133A, 138A, 141A, 142A, 144A, 146A, 148A-150A, 154A, 157A-159A, 165A, 166A, 168A, 169A, 177A, 178A, 187A, 192A, 193A, 203A, 210A, 213A, 215A, 216A, 219A, 221A-223A, 225A, 226A, 228A, 231A, 232A, 234A, 236A, 239A, 241A, 245A, 249A, 252A-256A, 259A, 262A, 263A, 265A-272A, 276A, 280A, 281A, 285A, 286A, 289A,</p>	
--	---	---	--

	<p>durch Deckblätter vom 15.12.2010 entfallen die lfd. Nrn. 48, 1007, durch Deckblätter vom 15.12.2010 werden eingefügt die lfd. Nrn. 65-71, 495-544, 657-664, 909, 1044-1047</p> <p>durch Deckblätter vom 04.06.2012 werden geändert die lfd. Nrn. 7B, 10B, 50B, 52B, 310B, 397B, 38B, 404B, 436B, 452B, 470B, 478B, 529B, 602B, 604B, 613B, 639B, 643B, 655B, 658B, 901B, 907B, 908B, 1001B, 1037B</p>	291A, 293A- 298A, 302A-307A, 310A, 313A, 317A, 319A- 324A, 328A- 331A, 333A, 334A, 338A, 342A, 344A, 350A, 353A, 359A, 363A, 364A, 369A, 372A, 373A, 378A, 385A- 387A, 389A, 393A, 398A, 401A, 407A, 409A, 412A, 419A, 444A, 448A, 452A, 457A 59A, 381A 75.1A-75.7A, 301.1A- 301.35A, 301.37A- 301.40A, 301.42A, 301.44A- 301.49A, 301.51A- 301.53A, 301.55A, 362.1A- 362.8A, 372.1A, 451.1A- 451.5A 10B, 11B, 15B, 62B, 64B, 92B, 193B, 194B, 203B, 240B,	
--	--	--	--

	<p>durch Deckblätter vom 04.06.2012 werden eingefügt die lfd. Nrn. 545-548, 649, 650, 665-669</p> <p>durch Deckblätter vom 14.11.2013 werden geändert die lfd. Nrn. 4, 12A, 32A, 39A, 317A, 390, 393A, 402, 415A, 436B, 497, 501, 519, 604B, 613B, 635A</p> <p>durch Deckblatt vom 14.11.2013 wird eingefügt die lfd. Nr. 4.1 mit Inhaltsverzeichnis vom 15.12.2010 mit Inhaltsverzeichnis vom 06.04.2012</p>	<p>257B, 258B, 277B, 286B, 302.35B, 302.36B, 303B, 305B, 307B, 317B, 343B, 347B, 355B, 355.1B, 356B, 356.1B, 362B, 363.2B, 363.2.1B, 364B-366B, 372B, 373B, 375B, 376B, 444B, 445B 302.56B- 302.61B, 363.9B- 363.15B 7C, 17C, 41C, 42C, 49C, 50C, 98C, 99C, 185C, 187C, 188C, 199C, 200C, 216C, 217C, 240C, 240.1C, 302.3C, 302.7C, 302.25C, 307C, 317C, 338C7.1C</p> <p>1-11 1-12</p>	
11	Ergebnisse schalltechnischer Untersuchungen		
11.1	Erläuterungsbericht vom 24.11.2008 geändert durch die Deckblätter vom 15.12.2010	1-18 4A, 6A-10A, 10.1A, 11A-	

	geändert durch die Deckblätter vom 04.06.2012	16A, 16.1A, 17A, 18A 12B, 13B	
	mit Anlagen:		
	1.) Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BIm-SchV	1	
	2.) Erläuterung zur Vorgehensweise bei schalltechnischen Untersuchungen	1-4	
	3.) Erläuterung zur Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen	1	
	4.) Zusammenstellung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen geändert durch die Deckblätter vom 15.12.2010	1-12 1A-14A	
11.2	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen vom 24.11.2008	598	
	mit Inhaltsverzeichnis	1	
	geändert durch Deckblätter vom 15.12.2010 mit Inhaltsverzeichnis vom 15.12.2010	560 1	
11.2.1	Emissionspegel vom 24.11.2008	1-11	
	ersetzt durch Deckblätter vom 15.12.2010	1A-11A	
11.2.2	Beurteilungspegel vom 24.11.2008		
	Bereich Bärenklau ersetzt durch Deckblätter vom 15.12.2010	1-25 1A-25A	
	Bereich Velten Nord ersetzt durch Deckblätter vom 15.12.2010	1-8 1A-9A	
	Bereich Velten Süd ersetzt durch Deckblätter vom 15.12.2010	1-22 1A-25A	
	Bereich Leegebruch ersetzt durch Anlage 1 „Ergänzung zu der Abwägungsunterlage zu den Lärmschutzmaßnahmen für die Ortslage Leegebruch“, Januar 2012	1-6 Seite 1 - 24	
	Bereich Bernsteinsee Velten ersetzt durch Deckblätter vom 15.12.2010	1-4 1A-4A	
	Bereich Birkenwerder Nord ersetzt durch Deckblätter vom 15.12.2010	1-124 1A-126A	
	Bereich Birkenwerder Süd ersetzt durch Deckblätter vom 15.12.2010 geändert durch Deckblätter vom 06.04.2012	1-212 1A-214A 1B, 36B, 37B	
	Bereich Bergfelde ersetzt durch Deckblätter vom 15.12.2010 geändert durch Deckblätter vom 04.06.2012	1-53 1A-55A 1B, 32.1B, 36.1B, 48.1B	
	Bereich Summt	1-52	

	ersetzt durch Deckblatt 10A vom 15.12.2010	1A-53A	
	Bereich Mühlenbeck (Feldheim) ersetzt durch Deckblatt 11A vom 15.12.2010	1-59 1A-60A	
	Bereich Buchhorst/ Schönerlinde ersetzt durch Deckblätter 12A und 13A vom 15.12.2010	1-8 1A-8A	
	Bereich AD Pankow ersetzt durch Deckblätter vom 15.12.2010	1-3 1A-3A	
	Bereich Neu Buch/ Gewerbepark Lindenberg ersetzt durch Deckblätter vom 15.12.2010	1-11 1A-16A	
	Bereich Lkw – Parkplätze Rastanlage Kappgraben eingefügt durch Deckblätter vom 15.12.2010	1A-2A	
11.3	Übersichtslagepläne vom 24.11.2008 ersetzt durch Deckblätter vom 15.12.2010	1-5 1A-5A	1:10.000
11.4	Lagepläne Schallschutzmaßnahmen und Pegel- listen vom 24.11.2008 geändert durch Deckblätter vom 15.12.2010 geändert durch Deckblätter vom 04.06.2012	1-17 1A-17A 8B, 9B	1:2.500 (Blatt 1, 1A) 1:1.250 (Blätter 2- 13, 2A- 13A, 8B, 9B) 1:2.000 (Blätter 14-17, 14A-17A)
11.5	Ergänzung zu der Abwägungsunterlage zu den Lärmschutzmaßnahmen für die Ortslage Lee- gebruch eingefügt durch Deckblatt von Januar 2013	Seite 1 - 24	
11.6	Ergänzung zum Arbeitspapier „Schalltechnische Untersuchung zur Auswirkung der durchgängi- gen 6-Streifigkeit der A 10 im AD Kreuz Orani- enburg auf die Bebauung der Ortslage Velten südlich der A 10 und östlich der A 111, Pinno- wer Chaussee und Leegebrucher Weg“ eingefügt durch Deckblatt von Januar 2013	Seite 1 - 8	
11L	Ergebnisse der luftschadstofftechnischen Unter- suchung		
11L.1	Erläuterungsbericht vom 24.11.2008 geändert durch Deckblätter vom 15.12.2010	1-10 1A-2A, 2.1A,	

		3A, 3.1A, 4A, 5A, 5.1A, 6A- 9A, 9.1A, 10A	
11L.2	Ergebnisse der luftschadstofftechnischen Berechnungen vom 24.11.2008 geändert durch Deckblätter vom 15.12.2010	1-37 1-40	
	mit Anhang:		
	6-streifiger Ausbau der BAB 10 östlich AS Oberkrämer bis westlich AD Schwanebeck – Abschätzung der PM _{2,5} -Konzentrationen mit Inhaltsverzeichnis eingefügt durch das Deckblatt vom 15.12.2010	1-16 1	
12	Ergebnisse landschaftspflegerischer Begleitplan		
12.0	Abschnitt 0 (km 161,6-169,2)		
12.0.0	Erläuterungsbericht vom 24.11.2008	1-103	
	geändert durch Deckblätter vom 15.10.2010	17A, 18A, 59A, 60A, 65A, 67A- 71A, 74A, 75A, 81A, 82A, 85.1A 72B, 73B, 75B, 79B, 82B-84B, 102B	
	geändert durch Deckblätter vom 04.06.2012		
	mit Inhaltsverzeichnis	1-2	
	Maßnahmeblätter	86-103	
	geändert durch Deckblätter vom 15.10.2010	87A, 92A- 94A, 96A- 98A, 100A, 103A, 103.1A 102B	
	geändert durch Deckblatt vom 04.06.2012		
	mit Anlagen:	22	
	1.) Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG für die Planfeststellung geändert durch Deckblätter vom 15.10.2010 geändert durch Deckblätter vom 04.06.2012	0-12 9A-12A 1B, 5B, 9B, 12B	
	2.) Avifaunistische Sonderuntersuchungen	10	
12.0.1	Bestands- und Konfliktpläne vom 24.11.2008 ersetzt durch Deckblätter vom 15.12.2010	1-2 1A-2A	1:5.000 1:5.000
12.0.2.1	Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (trassennah) vom 24.11.2008	1-2	1:5.000

	ersetzt durch Deckblätter vom 15.12.2010	1A-2A	1:5.000
12.0.3.1	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen (trassennah) vom 24.11.2008 geändert durch Deckblätter vom 15.12.2010	1-8 1A-6A, 8A	1:1.000 1:1.000
12.0.3.2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (extern) Geändert durch Deckblatt vom 04.06.2012	1 1B	1:12.500
12.0.4	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	0-112	
12.1	Abschnitt 1 (km 169,2-183,9)		
12.1.0	Erläuterungsbericht vom 24.11.2008 geändert durch Deckblätter vom 15.12.2010 geändert durch Deckblätter vom 04.06.2012 geändert durch Deckblätter vom 11.03.2013	1-193 5A-11A, 13A, 31A, 43A, 45A, 46A, 48A, 49A, 51A-53A, 55A, 67A, 73A, 82-84A, 86A, 89A- 104A, 104.1A, 107A, 108A, 111A, 112A, 114A-118A, 120A-129A, 131A, 132A, 134A, 136A, 140A-142A, 144-146A, 146.1A, 146.2A, 147A-151A, 153A, 155A- 158A, 160A, 160.1A, 160.2A, 161A-164A, 167A-171A, 173A-186A, 189A-191A, 193A 86B, 87B, 91B-98B, 115B-118B,	

		120B-122B, 124B, 145B, 148B, 149B, 151B, 155B, 174B-179B, 189B, 189.1B- 189.15B, 190B-193B ohne 192B 9C, 83C	
	mit Inhaltsverzeichnis geändert durch Deckblatt vom 15.12.2010 geändert durch Deckblätter vom 04.06.2012	B-E EA CB-EB	
	mit Anlagen:		
	1.) Übersichtskarte mit Natura 2000 - Gebieten	1	1:25.000
	2.) Biotopbeschreibung geändert durch Deckblatt vom 15.12.2010 geändert durch Deckblätter vom 04.06.2012	1-68 2A, 51A, 56A, 57A, 66A 19B, 22B, 40B, 43B, 58B	
	3.) Baumkataster geändert durch Deckblätter vom 15.12.2010	1-4 4A, 4.1A	
	4.) Ameisenkataster	1-2	
	5.) Erfassung und Bewertung der Herpetofauna im Bereich der Autobahn 10 (km 169,1 – 183,9)	1-118	
	6.) Erfassung und Bewertung der Fledermaus- fauna für den LBP zum Vorhaben „Ausbau der BAB 10 zwischen km 169,1 und 184“	1-24	
	7.) Naturschutzfachliche Bewertung, Auswei- sung und Bilanzierung von Kompensationsmaß- nahmen Garnison Vogelsang geändert durch Deckblatt vom 15.12.2010 geändert durch Deckblatt vom 04.06.2012	1-70 63A 60B, 63B, 70B	
	mit Anhängen:		
	Anhang 1: Naturschutzfachliche Bewertung Vo- gelsang Biotopbeschreibung	1-36	
	Anhang 2:		
	Karte 1 - Schutzgebietslageplan	1	1:50.000
	Karte 2 - Bestandskarte	1	1:5.000

	Karte 2a - Bestandskarte mit Biotopnummerierungen Karte 3 - Biotopkomplexe/ Gebäude Karte 4 – Entwicklungskonzeption/ Maßnahmen geändert durch Deckblatt vom 04.06.2012	1 1 1 1	1:5.000 1:5.000 1:10.000 1:5.000
	Anhang 3: Artenschutzprüfung nachgewiesener Fledermäuse und Vögel	1-56	
	8.) Maßnahmeblätter geändert durch Deckblätter vom 15.12.2010 geändert durch Deckblätter vom 04.06.2012	1-75 2A-42A, 42.1A, 43A, 44A, 44.1A, 44.2A, 45A- 75A, 75.1A- 75.4A 13B, 27B, 28B, 61B, 62B	
	9.) Allgemein verständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG geändert durch Deckblätter vom 04.06.2012	1-28 16B, 20B, 20.1B	
	10.) Brutvogelkartierung 2007 Bericht Karte eingefügt durch Deckblätter vom 15.12.2010	1A-10A 1	1:25.000
	11.) Ergänzende Brutvogelkartierung 2008 Bericht Karte eingefügt durch Deckblätter vom 15.12.2010	1A-7A 1	1:25.000
	12.) Inanspruchnahme und Maßnahmen im NSG "Tegeler Fließtal" eingefügt durch Deckblatt vom 04.06.2012	1	1:2.000
	13.) Inanspruchnahme und Maßnahmen im NSG "Schönerlinder Teiche" eingefügt durch Deckblatt vom 04.06.2012	1	1:1.000
12.1.1	Bestands- und Konfliktpläne ersetzt durch Deckblätter vom 15.12.2010 geändert durch Deckblätter vom 04.06.2012	3-6 3A-6A 5B, 6B	1:5.000 1:5.000 1:5.000
12.1.2.1	Übersichtslagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen geändert durch Deckblätter vom 15.12.2010 geändert durch Deckblätter vom 04.06.2012	3-6 4A, 6A 4B, 6B	1:5.000 1:5.000 1:5.000
12.1.2.2	Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen	1	1:200.00

	Maßnahmen (extern) ersetzt durch Deckblatt vom 15.12.2010	1A	0 1:200.00 0
12.1.3.1	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen (trassennah) ersetzt durch Deckblätter vom 15.12.2010 geändert durch Deckblätter vom 04.06.2012	9-23 9A-23A 12B, 19B, 20B, 23B	1:1.000 1:1.000 1:1.000
12.1.3.2	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen (extern) geändert durch Deckblätter vom 15.12.2010	1, 3-4 1A, 4A, 4.1- 4.3	1:12.500 (Blätter 1, 1A) 1:7.500 (Blatt 4.3) 1:5.000 (Blätter 3, 4.2) 1:3.000 (Blätter 4, 4A, 4.1)
12.1.4	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag mit Inhaltsverzeichnis mit Anhängen:	1-104 B-E	
	1.) Relevanzprüfung	1-15	
	2.) Qualifizierte Potenzialanalyse	1-6	
12.1.5	Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatschG zum FFH-Gebiet „Briesetal“ (DE 3246-302)	1-57	
	mit Inhaltsverzeichnis	A-D	
	geändert durch Deckblatt vom 15.12.2010	16A	
	geändert durch Deckblätter vom 11.03.2013	2C, 3C, 5C, 6C, 8C, 8.1C, 9C, 11C, 19C, 20C, 22C, 23C, 50C, 57C	
12.1.5.1	Karte 1: Übersichtskarte	1	1:25.000
12.1.5.2	Karte 2: Lebensraumtypen und Arten/ Beeinträchtigung der Erhaltungsziele	1	1:3.000
12.1.6	Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatschG zum FFH-Gebiet „Toter See“ (DE 3346-303)	1-43	
	geändert durch Deckblätter vom 15.12.2010	4A, 5A	
	geändert durch Deckblätter vom 11.03.2013	2C, 3C, 5C- 9C, 11C,	

		12C, 14C, 15C, 17C - 38C, 43C,	
	mit Inhaltsverzeichnis	A-C	
	ersetzt durch Deckblätter vom 11.03.2013	AC - CC	
12.1.6.1	Karte1: Übersichtskarte	1	1:25.000
12.1.6.2	Karte 2: Lebensraumtypen und Arten/ Beeinträchtigung der Erhaltungsziele	1	1:2.500
12.1.7	Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatschG zum FFH-Gebiet „Tegeler Fließtal“ (DE 3346-304)	1-73	
	geändert durch Deckblätter vom 15.12.2010	4A-6A, 13A, 16A, 16.1A, 21A, 24A, 25A, 29A, 30A, 38A, 42A, 43A, 64A, 66A- 68A, 70A	
	geändert durch Deckblätter vom 11.03.2013	2C-11C, 11.1C, 12C- 15C, 16.1C, 17C, 19C, 23C, 24C, 27C-30C, 41C, 47C, 56C, 59C, 60C, 63C, 67C, 68C, 73C,	
	mit Inhaltsverzeichnis	A-D	
	geändert durch Deckblätter vom 11.03.2013	BC-DC	
12.1.7.1	Karte 1: Übersichtskarte	1	1:25.000
12.1.7.2	Karte 2: Lebensraumtypen und Arten/ Beeinträchtigung der Erhaltungsziele	1	1:5.000
	ersetzt durch Deckblatt vom 15.12.2010	1	1:5.000
12.1.7.3	Karte 3: Beeinträchtigung der Erhaltungsgebiete	1	1:1.000
12.2	Abschnitt 2 (km 183,8-193,7)		
12.2.0	Erläuterungsbericht	1-129	
	mit Inhaltsverzeichnis	1-3	
	geändert durch Deckblätter vom 15.12.2010	6A, 32A-34A, 37A, 38A,	

		46A-49A	
	mit Anhängen:		
	1.) Maßnahmenblätter geändert durch Deckblätter vom 15.12.2010	51-74 50.1A, 57A, 58A, 63A, 69A	
	2.) Pflanzenliste	75-76	
	3.) Literatur- und Quellenverzeichnis	77-86	
	4.) Kartierung der forstlichen Maßnahmenfläche E2	87-91	
	5.) Zusammenfassende Darstellung der kartier- ten Biotoptypen	92-100	
	6.) Übersicht über die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Amphibien/ Reptilien und Vo- gelarten	101-111	
	7.) Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG für die Planfeststellung	112-129	
	geändert durch Deckblätter vom 04.06.2012	114B, 121B, 124B, 125B	
12.2.1	Bestands- und Konfliktplan ersetzt durch Deckblatt vom 15.12.2010	7 7A	1:5.000 1:5.000
12.2.2.1	Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (trassennah) ersetzt durch Deckblatt vom 15.12.2010 ersetzt durch Deckblatt vom 04.06.2012	7 7A 7B	1:5.000 1:5.000 1:5.000
12.2.2.2	Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (extern)	2	1:100.00 0
12.2.3.1	Maßnahmenpläne trassennah ersetzt durch Deckblätter vom 15.12.2010 ersetzt durch Deckblätter vom 04.06.2012	24-28 24A-28A 24B-28B	1:1.000 1:1.000 1:1.000
12.2.3.2	Maßnahmenpläne trassenfern	1, 5-10	1:5.000
12.2.4	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	1-95	
	mit Inhaltsverzeichnis	1-2	
	mit Literaturverzeichnis	1-7	
12.3	Ergänzung zum artenschutzrechtlichen Fachbei- trag zu den Unterlagen 12.0.4, 12.1.4, 12.2.4 eingefügt durch Deckblätter vom 15.12.2010 geändert durch Deckblätter vom 04.06.2012	1A-145A 1B-3B, 129B, 129.1B- 129.3B, 132B, 133B, 133.1B, 134B, 136B,	

	mit Inhaltsverzeichnis eingefügt durch Deckblätter vom 04.06.2012	138B, 138.1B, 139B, 144B, 145B, 145.1B 1B-3B	
	mit Literaturverzeichnis	1A-5A	
	geändert durch Deckblätter vom 04.06.2012	4B, 5B	
	mit Anlagen:		
	1.) Fledermausuntersuchungen 2009	1A-13A	
	2.) Faunistische Untersuchung: Fledermaus- Strukturkartierung	1A-12A	
	mit Karten	1-10	1:5.000
	3.) Aufwertung eines Fledermaus- Winterquartiers als artenschutzrechtliche Kom- pensationsmaßnahme	1A-9A	
13	Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen		
13.1.	Erläuterungsbericht	1-9	
	geändert durch Deckblätter vom 15.12.2010	2A, 2.1A, 3A- 5A, 8A	
	mit Anhängen:		
	1.) Abschnitt 0 (km 161,6-169,2)		
	1.1 Ergebnisse wassertechnischer Berechnun- gen	1-3	
	1.2 Bewertungsverfahren nach Merkblatt	1-5	
	1.3 KOSTRA-Niederschlagshöhen und - spenden	1	
	1.4 Mengenermittlung	1-6	
	1.5 Bemessungen R-Kanäle	1-2	
	1.6 Bemessung von Versickerungsmulden/ Mul- den-Rigolenelementen	1-6	
	1.7 Bemessung Sedimentationsanlage L 172 (E2)	1-3	
	2.) Abschnitt 1 (km 169,2-183,9)		
	2.1 Bewertungsverfahren nach Merkblatt ATV- DVWK-M 153 für Muldenversickerung ersetzt durch Deckblätter vom 15.12.2010	1-2 1A-2A	
	2.2 Bewertungsverfahren nach Merkblatt ATV- DVWK-M 153 für Havel-Oder-Wasserstraße ersetzt durch Deckblätter vom 15.12.2010	1-4 1A-4A	
	2.3 Bewertungsverfahren nach Merkblatt ATV- DVWK-M 153 für Graben geändert durch Deckblatt vom 15.12.2010	1-4 1A	

	2.4 Bewertungsverfahren nach Merkblatt ATV-DVWK-M 153 für Tegeler Fließ geändert durch Deckblatt vom 15.12.2010	1-4 1A	
	2.5 Bewertungsverfahren nach Merkblatt ATV-DVWK-M 153 für Klärwerksableiter geändert durch Deckblatt vom 15.12.2010	1-4 1A	
	3.) Abschnitt 2 (km 183,8-193,7)		
	Berechnungen km183,850 bis km 186,565	1-18	
	Berechnungen km 191,900 bis km 193,700	1-11	
13.2	Lagepläne der Entwässerungsmaßnahmen geändert durch Deckblätter vom 15.12.2010	1-8 3A-6A	1:5.000 1:5.000
13.3	Detailpläne geändert durch Deckblatt vom 15.12.2010	1-7 1A	1:50 (Blätter 1-4, 7, 1A) 1:100/1:500 (Blätter 5, 6)
14	Grunderwerb		
14.1	Grunderwerbspläne geändert durch Deckblätter vom 15.12.2010 geändert durch Deckblätter vom 04.06.2012	1-37, 39-44 1A-14A, 16A-27A, 29A, 31A, 37A, 38 1B, 2B, 4B, 5B, 10B, 12B-14B, 19B-24B, 24.1B, 25B-29B, 32B, 33B	1:1.000 (Blätter 1-28, 1A-28A, 1B, 2B, 4B, 5B, 10B, 12B-14B, 19-24B, 24.1B, 25B-28B) 1:5.000 (Blätter 29, 29A, 29B, 39-44)) 1:2.000 (Blätter 30-37, 31A, 32B, 33B, 37A, 38A)
14.2	Grunderwerbsverzeichnis		
	Nutzungsartenverzeichnis	1	
	Grunderwerbsverzeichnis geändert durch Deckblätter vom 15.12.2010	1-122 2A-6A, 8A-	

Vorhabenträger vorgesehenen und hiermit als verbindlich erklärten – Regelungen des Bauwerksverzeichnisses. Die naturschutzfachlichen Inhalte der Kompensationsmaßnahmen sind primär den Maßnahmenplänen i.V.m. den Maßnahmenblättern in den Anhängen 1 zu den Erläuterungsberichten des Landschaftspflegerischen Begleitplans zu entnehmen.

Die in den Planunterlagen enthaltenen Angaben zur (Fahrbahn-) Befestigung von Straßen und Wegen sind nur in Bezug auf ihre maßgeblichen Eigenschaften verbindlich. Insbesondere dürfen weder der geplante Versiegelungsgrad erhöht noch die der lärmtechnischen Untersuchung zugrunde gelegte Lärminderungswirkung verschlechtert werden.

II.1.3 Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen

II.1.3.1 Planvorbehalt

1. Soweit das planfestgestellte Vorhaben Flächen der 220-kV-Leitung Nr. 293/294 mit den Maststandorten Nummern 120 bis 128 (Birkenwerder) in Anspruch nimmt, wird die Verlegung der Leitung erforderlich. Die Entscheidung über die Verlegung der Leitung bleibt einem ergänzenden Verfahren vorbehalten (vgl. III.2.10.16.3.2).
2. Falls aufgrund einer Kreuzungsvereinbarung bzw. -anordnung nach §§ 6, 7 EBKrG zu der Brücke BW 82 Ü1 zwischen der DB Services Immobilien GmbH und dem Vorhabenträger Planänderungen an der Brücke BW 82 Ü1 erforderlich werden, ist ein Planergänzungsverfahren durchzuführen (vgl. II.1.3.2.2 Nr. 3 und III.2.10.18.2).
3. Falls aufgrund einer Kreuzungsvereinbarung zwischen dem WSA Eberswalde und dem Vorhabenträger Planänderungen an der Brücke BW 81 erforderlich werden, ist ein Planergänzungsverfahren durchzuführen (vgl. II.1.3.2.2 Nr. 10 und III.2.10.17.5).
4. Falls aufgrund einer Kreuzungsvereinbarung zwischen der NEB AG, der Gemeinde Mühlenbecker Land und dem Vorhabenträger gegenüber dem hiermit festgestellten Plan Änderungen am Brückenbauwerk BW 86 erforderlich werden, ist ein Planergänzungsverfahren durchzuführen (vgl. III.2.9.2.2.10 und III.2.10.18.4).

II.1.3.2 Auflagen

II.1.3.2.1 Naturschutzrechtliche Auflagen

1. Für den gesamten Streckenabschnitt von km 161,625 bis km 193,700 ohne km 186,560 bis km 191,945 wird eine ökologische Baubegleitung durch einen Fach-Bauleiter angeordnet. Für die Planungsabschnitte PA 0 und PA 2 hat sich die Durchführung der Maßnahme an den Vorgaben für den PA 1 zu orientieren (V_A 10 (1) / V_A 10 (M) (1)).
2. Nach Absteckung des Baufeldes und rechtzeitig vor Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen – wie die Baufeldfreimachung mit Beseitigung von Vegetation bzw. Fällung/ Rodung von Bäumen/ Gehölzen – sind die dem PFB zugrunde gelegten Informationen zu den (potenziell) betroffenen Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtsstätten der gemäß § 44 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG - vom 29.07.2009, zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 21.01.2013, BGBl. I S. 95) i.V.m. der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) und der Richtlinie 2009/147/EG (Vogelschutz-Richtlinie) geschützten Tierarten durch fachkundige Personen zu überprüfen und zu aktualisieren.
3. Sollte sich im Rahmen der ökologischen Baubegleitung herausstellen, dass während der Bauarbeiten, insbesondere im „Tegeler Fließtal“ und im „Briesetal“, wegen der bauzeitbedingten verminderten Querungsmöglichkeiten unter der Autobahn für den Biber und den Fischotter die Kollisionsgefahr mit dem Verkehr auf der Autobahn steigt, sind an den Baustellenrändern Schutzvorrichtungen, z.B. in Form von Zäunen, anzubringen.
4. Im PA 0 sind im Vorfeld der Bauarbeiten im Sinne von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen Ersatzruhestätten für Zauneidechsen herzustellen. Die Planfeststellungsbehörde nimmt Bezug auf die Planungen in Deckblatt B Unterlage 12.3, S. 133.1B.
5. Aufgrund des § 17 Abs. 7 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde als zuständige Behörde gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Pflegemaßnahmen zu prüfen (Herstellungskontrolle). Dazu hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde zwei Jahre nach Bauschlussabnahme des Straßenbauvorhabens einen ersten Bericht und einen zweiten Bericht mit Abschluss der Entwicklungspflege (d.h. nach Schlussabnahme der Maßnahmen) vorzulegen.

6. Die zuständigen unteren Naturschutzbehörden und das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz sind rechtzeitig vorher über den Baubeginn (hier besonders die Baufeldfreimachung) in ihrem Zuständigkeitsbereich zu informieren.
7. Im Rahmen der Ausführungsplanung soll der Vorhabenträger mit dem LUGV die Möglichkeiten zur (weiteren) Minimierung baubedingter Beeinträchtigungen und die Details der planfestgestellten LBP-Maßnahmen (s. Erläuterungsbericht des LBP, Maßnahmenblätter) besprechen.
8. Der Vorhabenträger hat entsprechend § 40 BNatSchG im Rahmen der hiermit planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen gebietsheimische (vgl. § 7 Abs. 2 Nr. 7 BNatSchG) Pflanzen bzw. gebietsheimisches Saatgut zu verwenden. Auf den gemeinsamen Erlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft und des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz zur Sicherung gebietsheimischer Herkünfte bei der Pflanzung von Gehölzen in der freien Landschaft vom 18.09.2013 (ABl. 44/13 S. 2818) und das Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung vom 08.11.2010 (StB13/7143.8/04/1300543) „Verwendung gebietsheimischer Gehölze und Saatgut; Ausschreibung von Gehölzen und Saatgut aus bestimmten Vorkommensgebieten während der Übergangsfrist nach § 40 Abs. 4 BNatSchG“ wird hingewiesen.

II.1.3.2.2 Auflagen zur Bauausführung

1. Der Vorhabenträger hat sich vor Baubeginn mit der zuständigen Gemeinde Panketal bezüglich des Ausbaus der Trink- und Schmutzwasserleitungen von und zu den Rastanlagen Kappgraben Nord und Süd und deren Kreuzung mit dem Kappgraben abzustimmen.
2. Es ist sicherzustellen, dass die Vorgaben des Brandenburgischen Denkmalschutzgesetzes eingehalten werden. Vor allem eine fachgerechte Bergung und Dokumentation von Bodendenkmalen ist zu gewährleisten (archäologische Baubegleitung). Der Ausbauunternehmer ist auf die geltenden Denkmalschutzbestimmungen hinzuweisen und im Wege der Auflage auf deren Einhaltung zu verpflichten. Auf die Maßnahmeblätter V 5 (0), V 5(1), V 5(2) wird ausdrücklich verwiesen.

Im Bereich und in der unmittelbaren Nachbarschaft der Bodendenkmalverdachtsflächen soll der Vorhabenträger unzerstörte Bodenschichten möglichst wenig beeinträchtigen. Bodenveränderungen sind auf die bereits zerstörten Bodenbereiche zu beschränken. Eventuell zusätzlicher Verfestigung unzerstörter Bodenschichten ist wirksam vorzubeugen.

3. Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, rechtzeitig im Vorfeld der notwendigen Erweiterungsbaumaßnahmen am Brückenbauwerk BW 82 Ü1 eine Kreuzungs- und Planungsvereinbarung mit der DB Services Immobilien GmbH abzuschließen. Der Planfeststellungsbeschluss darf in diesem Abschnitt nur vollzogen werden, wenn eine solche Vereinbarung getroffen ist, oder eine Anordnung nach §§ 6,7 EBKrG vorliegt (vgl. II.1.3.1 Nr. 2).
4. Während der Baumaßnahmen ist der Zugang zu den Maststandorten von 50Hertz zu gewährleisten.
5. Die Arbeiten an den Hochdruck-Gasleitungen der GASAG Berliner Gaswerke, der EMB Energie Mark Brandenburg GmbH (vormals Erdgas Mark Brandenburg GmbH), der Stadtwerke Belzig GmbH, der Gasversorgung Zehdenick GmbH und der Havelländischen Stadtwerke GmbH sind ausschließlich in einem Zeitraum zwischen April und Oktober (außerhalb der Heizperiode) vorzunehmen.
6. Es ist sicherzustellen, dass – entsprechend der vorgesehenen Regelung der Bauwerksverzeichnisnummern 478 B und 479 A der Unterlage 10 – zwischen der vorhandenen Gasleitung der Verbundnetz Gas AG und dem Wirtschaftsweg ein Sicherheitsabstand von 4 m eingehalten wird. Der Schutzstreifen darf nicht überbaut werden und ist freizuhalten.
7. Die Leitungsschutzanweisung für die Bahnstromleitung ist an den Baubetrieb weiterzugeben und zu beachten.
8. Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, sich im Rahmen der Ausführungsplanung rechtzeitig vor Baubeginn mit den Eigentümern bzw. Unterhaltungsverpflichteten der von dem Vorhaben betroffenen Leitungen abzustimmen.
9. Die Bauarbeiten haben so zu erfolgen, dass keine Flurschäden entstehen. Dennoch entstehende Schäden sind zu beseitigen oder anderweitig zu kompensieren.
10. Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, die Details des Brückenneubaus BW 81 auf die Planungen des WSA Eberswalde zur Verschmälerung der Havel-Oder-Wasserstraße abzustimmen.
11. Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, die Geländeanpassung im Bereich des Bauwerks BW 82 Ü2 so zu ändern, dass auf eine Inanspruchnahme der Grundstücke Fichteallee 17 und 18 in Birkenwerder verzichtet werden kann, vgl. III.2.11.1.1.

II.1.3.3 Hinweise

1. Vor Beginn der Baumaßnahmen wird sich der Ausbauunternehmer rechtzeitig mit dem Einwender B-b_087 in Verbindung setzen und die notwendigen Absprachen zur Baudurchführung treffen.
2. Rechtzeitig vor Baubeginn wird sich der Vorhabenträger mit dem Einwender HN-bo_357 in Verbindung setzen und die gewünschten Informationen übermitteln.
3. Die Überwachung dieser wasserrechtlichen Erlaubnis erfolgt durch die untere Wasserbehörde des Landkreises Oberhavel. Die Verfahrensakte wird unter der Reg.-Nr.: AbR - OHV - 396/2011 im Wasserbuch geführt.

II.1.3.4 Zusagen

Aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens sagte der Vorhabenträger die folgenden Planänderungen bzw. -ergänzungen zu, die hiermit zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht werden.

1. Zentraldienst der Polizei – Kampfmittelbeseitigung

Der Vorhabenträger hat dem Zentraldienst der Polizei – Kampfmittelbeseitigung die Beachtung der allgemeinen Forderungen im Umgang mit gefundenen Kampfmitteln zugesagt.

2. Landesamt für Bodendenkmalpflege

Der Vorhabenträger hat versichert, dass Bau- und Lagerflächen ausschließlich innerhalb der Planfeststellungsgrenzen des Bauvorhabens liegen. In diesen Bereichen werden vor Baubeginn die notwendigen Sicherungsmaßnahmen in Bodendenkmal- und Bodendenkmalverdachtsflächen durchgeführt (archäologische Baubegleitung).

Der Vorhabenträger hat des Weiteren zugesagt, das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum über den Beginn der Bauausführung mindestens 4 Wochen vorher zu informieren.

3. Landesbetrieb Forst Brandenburg – Oberförsterei Bernau

Der Vorhabenträger hat zugesichert, dass die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen nach forstlichen Grundsätzen erfolgt.

4. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass die notwendigen Verwaltungsvereinbarungen rechtzeitig abgeschlossen werden.

5. B-b_083

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die beiden Grabenüberfahrten, die als Zufahrt von der Gemeindestraße zu dem Grundstück der Gemarkung Schönerlinde, Flur 5, Flurstück 240 dienen, im Rahmen der Baumaßnahmen zu verrohren.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass er sich im Rahmen der weiteren Bauvorbereitung mit den Pächtern der betreffenden Flurstücke wegen der erforderlichen Bauzeit in Verbindung setzen wird.

6. DB Systel GmbH

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Leitungen und Einrichtungen bei der Bauausführung zu berücksichtigen.

7. Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Leitungen und Einrichtungen bei der Bauausführung zu berücksichtigen.

8. 50Hertz Transmission GmbH

Der Vorhabenträger hat zugesichert, zur Erlangung der Zustimmung für die Pflanzmaßnahme E 16 (1) und die Maßnahme G/A1 Verhandlungen mit der 50Hertz Transmission GmbH zu führen.

Des Weiteren hat er zugesichert, die Freihaltungsbereiche der Freileitungen bei der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu beachten und vor einer detaillierteren Bearbeitung mit dem Leitungsbetreiber abzustimmen.

9. NBB

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Leitungen und Einrichtungen bei der Bauausführung zu berücksichtigen.

10. EWE Netz GmbH

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Leitungen und Einrichtungen bei der Bauausführung zu berücksichtigen.

11. GDMcom

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die tatsächliche Lage der Bauwerke 427 und 489A in eine anzufertigende Schnittdarstellung des Kreuzungsbereichs zu übernehmen und diesen der GDMcom zur Stellungnahme und Festlegung der endgültigen Verfahrensweise einzureichen.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die genannten Abstände (4 m) zu den Leitungen bei der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu beachten. Zur Abstimmung werden vor Bauausführung die Ausführungsunterlagen dem Leitungsbetreiber vorgelegt.

12. E.DIS AG (vormals E.ON edis AG)

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Leitungen und Einrichtungen der E.DIS AG bei der Bauausführung zu berücksichtigen. In der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung werden die allgemeinen Hinweise der E.DIS AG zu Arbeiten in der Nähe von Leitungen berücksichtigt. Die weiteren Hinweise werden im Rahmen der Bauvorbereitung und Baudurchführung beachtet.

13. Elektrizitätsversorgungsgesellschaft Velten mbH

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Vorschriften DIN 18920, DIN 1998, das Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen und die ZTV Baum bei der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu beachten.

14. Kabel Deutschland

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Leitungen und Einrichtungen von Kabel Deutschland bei der Bauausführung zu berücksichtigen.

15. Versatel

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Leitungen von Versatel bei der Bauausführung zu berücksichtigen. Der Vorhabenträger beachtet des Weiteren die Richtlinie zum Schutz der Versatel Telekommunikationsinfrastruktur.

16. Telecolumbus

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Leitungen von Telecolumbus bei der Bauausführung zu berücksichtigen.

17. Wasser- und Bodenverband „Schnelle Havel“

Hinsichtlich der zu verlegenden Bauwerke mit den lfd. Nrn. des Bauwerksverzeichnis 6, 7, 10, 11, 12, 23, 24A, 25, 28, 32, 39, 54, 55, 56, 58, 59, 356A, 370, 371, 380, 388, 389, 393, 396, 400, 401, 409, 412, 411, 603, 612, 613, 614,

617, 618, 621, 622, 623, 629, 1011, 1015, 1026, 1027, 1104, 1111 hat der Vorhabenträger zugesichert, vor Baubeginn Einvernehmen mit dem Wasser- und Bodenverband „Schnelle Havel“ über die Gestaltung des Grabens jeweils herzustellen.

18. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Ausgestaltung der Einleitstelle in die Havel-Oder-Wasserstraße mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde abzustimmen.

19. BW 82 Ü2

Der Vorhabenträger hat zugesagt, für den Zeitraum der Bauarbeiten an dem Brückenbauwerk BW 82 Ü2 für den Fußgänger- und Radverkehr provisorische Querungsmöglichkeiten zu schaffen.

20. Zusagen des Vorhabenträgers bei Inanspruchnahme von Grundstücken

Für das Grundstück des Einwenders MI-m_001 wird vor der Inanspruchnahme ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt.

Die Flurstücke 3/4 und 5/1 des Einwenders MI-m_126 werden für die Zeit der Baumaßnahmen mit einem blickdichten Zaun versehen.

Die erforderlichen Bauerlaubnisverträge werden rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten mit dem Einwender B-b_083 und den jeweiligen Pächtern der in Anspruch genommenen Grundstücke abgeschlossen.

Das Grundstück der Einwender Ok-b_226 und Ok-b_228, das für die Maßnahme A5 (0) in Anspruch genommen wird, wird vollständig übernommen.

II.1.3.5 Klarstellungen

1. In Bezug auf die Pflanzmaßnahme 1014A

Verbindlich sind die Aussagen zu den LBP-Maßnahmen. Die Aussagen im Grunderwerbsverzeichnis und im Bauwerksverzeichnis sind nicht ausschlaggebend.

2. In Bezug auf die Darstellung des Grenzverlaufs zwischen Berlin und Brandenburg und den technischen Übergabepunkt

Die tatsächlichen Kataster-/ Landesgrenzen sind die Grundlage der Planfeststellungsunterlage.

3. Die Maßnahme G/A2 ist keine Ausgleichsmaßnahme, sondern eine Gestaltungsmaßnahme ohne Kompensationscharakter.

II.1.3.6 Waldumwandlung

Die für das hiermit planfestgestellte Vorhaben erforderliche dauerhafte Nutzungsartenänderung auf einer Fläche von ca. 21,75 ha sowie die zeitweilige Nutzungsartenänderung auf einer Fläche von ca. 8,57 ha (technologisch bedingte Flächenbeanspruchungen) werden gemäß § 8 Abs. 1 S. 3 des Waldgesetzes für das Land Brandenburg (LWaldG vom 20.04.2004, GVBl. I S. 137, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 27.05.2009, GVBl. I S. 175, 184) festgestellt.

Zum Zwecke des Ausgleichs und Ersatzes werden die beantragten Neuanlagen von ca. $(7,75 + 14,66 + 1,11 + 0,98 =)$ 24,5 ha Wald nach § 9 Abs. 1 LWaldG genehmigt (vgl. die Maßnahmeblätter zu den Maßnahmen E 3 (1), E 12 (1) und E15 (1), E21 (1) Deckblatt A, Unterlage 12.1.0, Anlage 8).

Für die Aufforstung ehemaliger Verkehrsflächen auf einer Gesamtfläche von 0,0035 ha im Rahmen der Maßnahme E13 (1) ist eine Genehmigung nach dem LWaldG nicht erforderlich, weil es sich insoweit nicht um Wald im Sinne des Gesetzes handelt.

Der Vorhabenträger hat die Details der waldverbessernden Maßnahmen und Aufforstungsmaßnahmen rechtzeitig vor der Realisierung mit dem Landesbetrieb Forst Brandenburg abzustimmen.

II.1.3.7 Naturschutzrechtliche Ausnahme und Befreiung

Ausnahmeentscheidung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Für mögliche Verstöße gegen den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG in Bezug auf die Arten Beutelmeise und Rohrschwirl wird eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt.

Für mögliche Verstöße gegen den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in Bezug auf Exemplare der Zauneidechse, der Glattnatter, des Kammolchs, des Moorfroschs, der kleinen Flussmuschel und der Knoblauchkröte wird eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt.

Befreiungen nach § 67 BNatSchG

Für die Naturschutzgebiete

- „Tegeler Fließtal“, Schutzgebiets-VO vom 05.09.2002
- „Schönerlinder Teiche“, Schutzgebiets-VO vom 21.05.1997

erteilt die Planfeststellungsbehörde eine Befreiung nach § 67 BNatSchG vom Verbotstatbestand des § 30 Abs. 2 BNatSchG.

II.2. Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen

II.2.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Die in den Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Stellen vorgebrachten Forderungen und Hinweise, denen nicht durch Aufnahme in die Planunterlagen und/ oder Aufnahme von Nebenbestimmungen bzw. Zusagen des Vorhabenträgers in den Planfeststellungsbeschluss entsprochen wurde, oder die sich nicht auf andere Weise erledigt haben, konnten nicht berücksichtigt werden.

II.2.2 Einwendungen von Privaten und Stellungnahmen von Verbänden

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen Privatbetroffener, die nicht durch Planänderungen und/ oder Zusagen des Vorhabenträgers sowie durch Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt worden sind, oder sich nicht auf andere Art und Weise im Laufe des Verfahrens erledigt haben, werden zurückgewiesen.

II.2.3 Einwendungsausschluss

Nur die innerhalb der genannten Ausschlussfristen bei den Gemeinden oder bei der Anhörungsbehörde eingegangenen Einwendungen wurden fristgerecht erhoben.

§ 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG bestimmt, dass jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde, der amtsfreien Gemeinde, dem Amt oder der jeweiligen kreisfreien Stadt Einwendungen gegen den Plan erheben kann.

Die Versäumung der Frist hat gemäß § 17a Nr. 7 S. 1 FStrG, § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 3 VwVfG zur Folge, dass die Einwendungen gegen den Plan, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, ausgeschlossen sind. Hierauf wurde gemäß § 17a Nr. 7 S. 3 FStrG, § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 4 VwVfG in der Bekanntmachung der Auslegung hingewiesen.

Die Vorschriften normieren eine materielle Präklusion mit der Wirkung eines Rechtsausschlusses. Der Einwendungsausschluss erstreckt sich sowohl auf das Planfeststellungsverfahren, als auch auf nachfolgende gerichtliche Verfahren (BVerwG, B. v. 01.04.2005 – 9 VR 5.05 und 9 VR 6.05; B. v. 12.02.1996 und U. v. 24.05.1996 – 4 A 38/95). Das Bundesverwaltungsgericht geht in ständiger Rechtsprechung von der Verfassungsmäßigkeit der Präklusionsregelungen auch dann aus, wenn dem Betroffenen eine Enteignung droht (BVerwG, B. v. 29.06.2004 – 4 B 34.04).

Will sich ein Betroffener die Möglichkeit offen halten, der Planung zuwiderlaufende Belange notfalls im Klagewege geltend zu machen, muss er sich im Rahmen der Betroffenenanhörung fristgerecht mit Einwendungen beteiligen. Nach der aktuellen Rechtslage ist es sogar ausgeschlossen, dass die Planfeststellungsbehörde durch die inhaltliche Befassung mit verspäteten Einwendungen eine einmal eingetretene materielle Präklusion nachträglich wieder beseitigt und Rechtsschutzmöglichkeiten neu eröffnet (BVerwG, GB. v. 21.01.1998 – 4 A 22.96 und GB. v. 27.12.1995 – 11 A 24.95).

Einwendungen als sachliches Gegenvorbringen, die auf eine Modifizierung oder Verhinderung des Vorhabens zielen (BVerwG, U. v. 17.07.1980, BVerwGE 60, 297, 300; U. v. 14.07.2011, NVwZ 2012, 180, Rn. 12), müssen ein Mindestmaß an Konkretisierung enthalten, in welchen Rechten oder Interessen der Betreffende sich beeinträchtigt fühlt. Ein bloßer Protest oder eine Ablehnung des Vorhabens stellt insoweit keine Einwendung dar. Die Einwendung muss die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, prüfen zu können, ob die geltend gemachten Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Es ist aber weder eine sachliche, insbesondere keine wissenschaftliche Begründung erforderlich (BVerwG, U. v. 09.09.1988, BVerwGE 80, 207, 219; U. v. 01.09.1997, BVerwGE 105, 178, 183; U. v. 14.07.2011, NVwZ 2012, 180, Rn. 17), noch bedarf es einer zutreffenden rechtlichen Beurteilung (BVerwG, U. v. 21.06.2006, BVerwGE 126, 166, Rn. 27). Will der Einwender auch eine Beeinträchtigung öffentlicher Belange rügen, muss er diese ebenfalls konkretisieren (BVerwG, U. v. 14.07.2011, NVwZ 2012, 180, Rn. 18).

Die ausgelegten Unterlagen waren hinreichend konkret, um eine Anstoßwirkung zu bieten, sodass Betroffene erkennen konnten, ob sie durch das Vorhaben in eigenen Rechten, Interessen oder Belangen eventuell betroffen sind.

Die Regelungen der materiellen Präklusion gelten auch für anerkannte Vereinigungen des Natur- und Umweltschutzes, § 17a Nr. 7 S. 2 FStrG. Dadurch sollen diese Vereinigungen angehalten werden, ihre Erkenntnisse möglichst frühzeitig in das Verfahren einzubringen. Zugleich soll die Planfeststellungsbehörde davor bewahrt bleiben, erst im Prozess mit Sachvortrag überrascht zu werden (BVerwG, U. v. 27.03.2003, BVerwGE 118, 15, 17; U. v. 14.07.2011, NuR 2011, 866, Rn. 19). Vereinigungen müssen konkret darlegen, z. B. welche Arten in welchen räumlichen Ab-

schnitten des Vorhabens beeinträchtigt werden (BVerwG, U. v. 14.07.2011, NuR 2011, 866, Rn. 20; eingehend Storost, DVBl. 2012, 457, 458 f.).

Nach alledem sind folgende Einwender mit ihrem Vorbringen präkludiert:

- Aus der Gemeinde Oberkrämer die Einwender mit den IDs OK-b_211, OK-b_224 sowie OK-b_225 (sämtlich eingegangen am 28.05.2009).
- Aus der Stadt Velten die Einwender mit den IDs V-v_091 (Eingang am 28.05.2009) und V-v_042 (Eingang am 29.05.2009).
- Aus der Gemeinde Birkenwerder die Einwender mit den IDs BIR-b_142, BIR-b_147, BIR-b_217, BIR-b_322 und BIR-b_336 (sämtlich eingegangen am 28.05.2009) sowie BIR-b_436 (Eingang am 29.05.2009). Der Einwender mit der ID bir-451x ist mit seiner Einwendung gegen den geänderten Plan präkludiert (Eingang nach dem 29.06.2011).
- Aus der Stadt Hohen Neuendorf die Einwender mit den IDs HN-be_238 und HN-bo_350 (Eingang am 28.05.2009) sowie HN-be_324 (Eingang am 09.06.2009). Die Einwender mit den IDs HN-be_302, hn-386x, hn-367x, hn-366x und hn-359x sind wegen Fristablaufs mit ihren Einwendungen gegen den geänderten Plan präkludiert (Eingang nach dem 29.06.2011).
- Aus der Gemeinde Mühlenbecker Land die Einwender mit den IDs ML-m_019, ML-m_111 und ML-m_122 (Eingang am 28.05.2009), ML-m_134 und ML-m_274 (Eingang am 29.05.2009) sowie ML-m_221 (Eingang am 03.06.2009). Die Einwender mit den IDs ml-372x, ml-383x, ml-392x, ml-398x, ml-404x, ml-407x und ml-408x sind mit ihren Einwendungen gegen den geänderten Plan präkludiert (Eingang nach dem 29.06.2011).
- Aus der Gemeinde Panketal ist der Einwender mit der ID b-085x präkludiert (Eingang am 05.01.2010).
- Der Einwender mit der ID b-083x ist mit seiner Einwendung gegen den geänderten Plan präkludiert (Eingang nach dem 29.06.2011).
- Die Evangelische Kirche – Berlin Brandenburg – Schlesische Oberlausitz ist sowohl mit ihren Einwendungen gegen den ursprünglichen Plan (Eingang am 29.06.2009) als auch mit ihren Einwendungen gegen die erste und zweite Änderung des Plans (zur ersten Planänderung: vorfristige Äußerung ohne ausreichende Wiederholung im Anhörungsverfahren; zur zweiten Planänderung: Eingang am 07.11.2012) präkludiert.

Die Einwender mit der ID hn-363x (Eingang der Einwendung am 23.06.2011) haben im Erörterungstermin am 10.11.2011 Wiedereinsetzung in den vorigen Stand beantragt. Sie sind durch die Deckblattplanung A nicht erstmalig oder schwerer betroffen.

Gemäß § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 32 Abs. 2 VwVfG kann die Wiedereinsetzung nicht gewährt werden, da der Antrag nicht fristgemäß erhoben und begründet wurde (zur Wiedereinsetzung bei Versäumen der Einwendungsfrist vgl. BVerwG, U. v. 06.08.1982, BVerwGE 66, 99, 105; U. v. 24.05.1996, NVwZ 1997, 489, Rn. 20).

Die Einwender haben vorgetragen, dass sie das betroffene Grundstück erst im Juli 2009 erworben haben. Daher sei es ihnen zuvor nicht möglich gewesen, Einwendungen zu erheben.

Nach § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i. V. m. § 32 Abs. 2 VwVfG ist der Wiedereinsetzungsantrag zwei Wochen nach Fortfall des Hindernisses zu stellen. In dieser Frist ist auch die versäumte Handlung nachzuholen. Diese Frist war bei Eingang der Einwendung bereits abgelaufen. Auf die Frage, ob ein Wiedereinsetzungsgrund vorgebracht wurde, kommt es daher nicht an.

II.3 Immissionsschutz

II.3.1 Immissionsschutz während der Bauausführung

Entsprechend § 22 Abs. 1 S. 1 BImSchG hat der Vorhabenträger während der Bauausführung – nach dem Stand der Technik vermeidbare – schädliche Umwelteinwirkungen (besonders Luftverunreinigungen, Lärm und Erschütterungen) auf die dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Bereiche zu verhindern. Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften, neben dem BImSchG und dem Landesimmissionsschutzgesetz (LImSchG in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.07.1999, GVBl. I S. 386; zuletzt geändert Art. 2 des Gesetzes vom 15.07.2010, GVBl. I Nr. 28) vor allem die

- 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV; Artikel 1 der Verordnung zur Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung vom 29.08.2002, BGBl. I S. 3478; zuletzt geändert durch Art. 6 Abs. 5 der Verordnung vom 06.03.2007, BGBl. I S. 261)

sowie

- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – (AVV-Baulärm) vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970; Fortgeltung gemäß § 66 BImSchG),

ist vom Vorhabenträger sicher zu stellen und zu überwachen.

II.3.2 Lärmschutz gemäß 16. und 24. BImSchV i.V.m. §§ 41 bis 43 BImSchG

II.3.2.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Der hiermit planfestgestellte Straßenbauplan setzt für die Straßenabschnitte mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit über 60 km/h – mit Ausnahme der Bauwerke 84 und 86a, wo darauf mangels Betroffenheiten verzichtet werden kann – die Herstellung einer üblichen lärmarmen Fahrbahnoberfläche entsprechend dem Stand der Technik mit einem Korrekturwert von -2 dB(A) fest.

Im Bereich von km 172,656587 bis km 175,600 wird auf einer Länge von 2.943 m eine offenporige Asphaltdecke (OPA) 0/8 mit einem Korrekturwert von – 5 dB(A) festgestellt.

Der Vorhabenträger hat die dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde gelegte Lärminderungswirkung der Straßenoberflächen durch geeignete Maßnahmen (z. B. angepasste Fahrbahnreinigung, rechtzeitige Erneuerung der Deckschicht) dauerhaft sicherzustellen.

Der Planfeststellungsbeschluss sieht darüber hinaus in den folgenden Bereichen den Anbau von Lärmschutzwänden- bzw. -wällen verpflichtend vor:

Lärmschutzwände:

Ortslage	Länge [m]	Fläche [m ²]
Bärenklau Nord	1433	6980
Bärenklau Süd	1887	8262
Velten Nord	1090	6080
Velten Süd	1400	7908
Birkenwerder Nord	3137	14.691
Birkenwerder Süd	3628	21.163
Bergfelde	137	685
Summt	1836	10.146
Mühlenbeck (Feldheim)	1931	10.295
Buchhorst	1036	5434
Neu Buch	220	1320
Rastanlage Kappgraben Süd	220	660
Summe	17.955	93.624

Lärmschutzwälle:

Ortslage	Länge [m]	Höhe [m]
Birkenwerder Süd, Bergfelde	1590	8,00
Bergfelde	610	8,00

Summt	200	6,00
Mühlenbeck	480	8,00
Neu Buch	718	6,00
Summe	3598	

Maßgeblich sind insofern die entsprechenden Darstellungen der hiermit planfestgestellte Unterlage 11.1, Anlage 4, auf die ergänzend verwiesen wird.

II.3.2.2 Entschädigungsansprüche

Soweit der von dem zu erwartenden Verkehr ausgehende Lärm (Beurteilungspegel) an der vorhandenen Bebauung die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen von 57/47 dB(A) - tags/ nachts -
- in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten von 59/49 dB(A) - tags/ nachts -
- in Kern-, Dorf- und Mischgebieten von 64/54 dB(A) - tags/ nachts -
- in Gewerbegebieten von 69/59 dB(A) - tags/ nachts -

überschreitet, hat der jeweilige Grundstückseigentümer gegenüber dem Vorhabenträger einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen zum Schutz der nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räume vor unzumutbarem Lärm. Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

Schutzbedürftig sind die in der Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zur 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV - vom 04.02.1997, BGBl. I S. 172; geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 23.09.1997, BGBl. I S. 2329), genannten Aufenthaltsräume. Schlafräume und schutzbedürftige Räume mit Sauerstoff verbrauchender Energiequelle sind mit Lüftern zu versehen.

Der Anspruch auf Entschädigung für passiven Schallschutz entsteht in der Höhe, die erforderlich ist, um die Schalldämmung von Umfassungsbauteilen so zu verbessern, dass die gesamte Außenfläche des jeweils zu schützenden Raumes das nach der 24. BImSchV bestimmte erforderliche bewertete Schalldämmmaß nicht unterschreitet.

tet. Ist eine Verbesserung notwendig, so soll die Verbesserung beim einzelnen Umfassungsbauteil mindestens 5 dB(A) betragen.

Im Fall der Grundstücke nach Ziffer II.3.2.2.3 beschränkt sich die Entschädigung für passiven Schallschutz der Höhe nach auf den nach Ziffer II.3.2.2.3 zu ermittelnden Verkehrswert.

Falls passive Schallschutzmaßnahmen untunlich oder nicht möglich sind, hat eine Entschädigung in Geld zu erfolgen (§ 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG und § 42 Abs. 2 BImSchG).

Die Höhe der Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigungen durch Lärmeinwirkungen richtet sich nach Abschnitt E der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97 - eingeführt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997, StB 15/14.80.13-65/11 Va 97, VkB1. 1997, S. 434; geändert durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 20/2006 vom 04.08.2006, StB 13/7144.2/02-11/521247, VkB1. 2006, S. 665).

Die Entschädigungspflicht des Vorhabenträgers entfällt, soweit zum Zeitpunkt der Geltendmachung des Anspruchs das betroffene Gebäude zum Abriss bestimmt oder materiell rechtswidrig ist oder das Grundstück unbebaut ist.

Der Vorhabenträger soll die Anspruchsberechtigten möglichst vor Baudurchführung über ihre Entschädigungsmöglichkeit informieren.

Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, den Eigentümern der betroffenen baulichen Anlagen – nach Feststellung des Anspruchs im Einzelfall – die für diese Maßnahmen erbrachten notwendigen Aufwendungen unverzüglich zu erstatten. Kommt zwischen den Betroffenen und dem Vorhabenträger eine einvernehmliche Regelung über die Entschädigung nicht zu Stande, bleibt die Festsetzung der Entschädigung einem gesonderten Verfahren vorbehalten, für welches die Enteignungsbehörde des Landes Brandenburg (das Ministerium des Innern des Landes Brandenburg, Henning-von-Tresckow-Straße 9-13, 14467 Potsdam) zuständig ist.

II.3.2.2.1 Gebäude

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen (vgl. III.2.5.2) ergeben sich für die folgenden Objekte Ansprüche auf passiven Schallschutz dem Grunde nach, soweit der Berechtigte den Nachweis führt, dass das betroffene Gebäude am Stichtag 14.04.2009 errichtet und genehmigt, errichtet und genehmigungsfähig bzw. anzeigefähig nach § 58 BbgBO oder genehmigt war bzw. das Bauanzeigeverfahren nach § 58 BbgBO durchgeführt wurde:

II.3.2.2.1.1 Bärenklau

Punktname 2 und 3 (Bahnweg 2), Punktname 7 und 8 (Bahnweg 1), Punktname 12 und 13 (Bahnweg 3), Punktname 19 (Bahnweg 4), Punktname 30, 31, 33 (Eichstädter Weg 2), Punktname 35 (Eichstädter Weg 21), Punktname 39 (Eichstädter Weg 21a), Punktname 43 (Eichstädter Weg 23), Punktname 47 (Eichstädter Weg 25), Punktname 51 (Eichstädter Weg 27), Punktname 55 (Eichstädter Weg 29), Punktname 59 (Eichstädter Weg 31), Punktname 63 (Eichstädter Weg 33), Punktname 67 (Eichstädter Weg 35), Punktname 71 (Eichstädter Weg 37), Punktname 75 (Eichstädter Weg 39), Punktname 79 (Eichstädter Weg 41), Punktname 83 (Eichstädter Weg 43), Punktname 87 (Eichstädter Weg 45), Punktname 91 (Eichstädter Weg 46), Punktname 95 (Eichstädter Weg 48), Punktname 99 (Eichstädter Weg 47), Punktname 103 (Eichstädter Weg 49), Punktname 107 (Eichstädter Weg 51), Punktname 111 (Eichstädter Weg 53), Punktname 115 (Eichstädter Weg 55), Punktname 119 (Eichstädter Weg 57), Punktname 123, 124 und 126 (Eichstädter Weg 28), Punktname 163 (Wendemarker Weg 46), Punktname 171 (Wendemarker Weg 48), Punktname 175 (Wendemarker Weg 49/49a), Punktname 178 und 179 (Wendemarker Weg 50), Punktname 183 (Wendemarker Weg 51), Punktname 187 (Wendemarker Weg 52), Punktname 190 und 191 (Wendemarker Weg 53), Punktname 194 und 195 (Wendemarker Weg 54), Punktname 198 und 199 (Wendemarker Weg 55), Punktname 202 und 203 (Wendemarker Weg 56), Punktname 206, 207 und 208 (Wendemarker Weg 57), Punktname 210 und 211 (Wendemarker Weg 58), Punktname 214, 215 und 216 (Wendemarker Weg 59), Punktname 218, 219 und 220 (Wendemarker Weg 60), Punktname 222, 223 und 224 (Wendemarker Weg 61), Punktname 227, 228 und 229 (Wendemarker Weg 62), Punktname 232, 233 und 234 (Wendemarker Weg 63), Punktname 237, 238 und 239 (Wendemarker Weg 64), Punktname 242, 243 und 244 (Wendemarker Weg 65), Punktname 261 (Grizzlybärweg 1), Punktname 265 (Grizzlybärweg 2), Punktname 269 (Grizzlybärweg 4), Punktname 273 (Grizzlybärweg 6), Punktname 276 und 277 (Grizzlybärweg 8), Punktname 281 (Grizzlybärweg 10), Punktname 285 (Grizzlybärweg 12), Punktname 288 (Grizzlybärweg 14), Punktname 296 (Koalabärweg 3), Punktname 307 (Koalabärweg 8), Punktname 311 (Koalabärweg 9/9a), Punktname 315 (Koalabärweg 10), Punktname 319 (Koalabärweg 12), Punktname 323 (Pandabärweg 2), Punktname 324 (Pandabärweg 4), Punktname 327 (Pandabärweg 6), Punktname 331 (Pandabärweg 8), Punktname 335 (Pandabärweg 10), Punktname 339 (Pandabärweg 12), Punktname 350 und 351 (Wendemark 2), Punktname 354 und 355 (Wendemark 3), Punktname 357 und 358 (Wendemark 5), Punktname 360 und 361 (Wendemark 4/6), Punktname 364 und 364b (Wendemark 7), Punktname 366b (Wendemark 9), Punktname 370a (Wendemark 8b), Punktname 374 (Wendemark 11), Punktname 400 und 401 (Eichstädter Weg 17), Punktname 404 (Eichstädter Weg 44), Punktname 408 (Eichstädter 42), Punktname 416 (Koalabärweg 11).

II.3.2.2.1.2 Velten-Nord

Punktname 901, 902 und 903 (Bärenklauer Weg 3), Punktname 905 (Bärenklauer Weg 4), Punktname 908 (Bärenklauer Weg 5), Punktname 910 und 911 (Bärenklauer Weg 6), Punktname 913 und 914 (Bärenklauer Weg 7), Punktname 916 und 917 (Bärenklauer Weg 8), Punktname 919 und 920 (Bärenklauer Weg 9), Punktname 923 und 924 (Bärenklauer Weg 10), Punktname 927, 928 und 929 (Bärenklauer Weg 11), Punktname 932, 933 und 934 (Bärenklauer Weg 12), Punktname 936 und 937 (Bärenklauer Weg 14), Punktname 940, 941 und 942 (Bärenklauer Weg 14a), Punktname 944, 945 und 946 (Bärenklauer Weg 15), Punktname 948 und 949 (Bärenklauer Weg 16), Punktname 952 und 953 (Bärenklauer Weg 17), Punktname 956 und 957 (Bärenklauer Weg 18), Punktname 961 (Bärenklauer Weg 19), Punktname 964 und 965 (Bärenklauer Weg 20), Punktname 968 (Bärenklauer Weg 21), Punktname 971 (Bärenklauer Weg 22), Punktname 976, 977 und 976 (Bärenklauer Weg 53), Punktname 980, 981 und 982 (Bärenklauer Weg 53a); Punktname 984 und 985 (Bärenklauer Weg 55), Punktname 989 und 990 (Bärenklauer Weg 57), Punktname 992 und 993 (Bärenklauer Weg 56), Punktname 996, 997 und 998 (Bärenklauer Weg 12b), Punktname 1000, 1001 und 1002 (Bärenklauer Weg 12a), Punktname 1004, 1005 und 1006 (Bärenklauer Weg 60), Punktname 1008 und 1009 (Bärenklauer Weg 58), Punktname 1013 (Bärenklauer Weg 62), Punktname 1017 (Bärenklauer Weg 63), Punktname 1021 (Bärenklauer Weg 63a), Punktname 1025 (Bärenklauer Weg 64), Punktname 1028, 1029 und 1030 (Germendorfer Chaussee 2), Punktname 1032 und 1033 (Germendorfer Chaussee 3), Punktname 1036 und 1037 (Germendorfer Chaussee 6), Punktname 1041 (Germendorfer Chaussee 9), Punktname 1043 und 1044 (Germendorfer Chaussee 8), Punktname 1126 (Bärenklauer Weg 23), Punktname 1130 und 1131 (Germendorfer Chaussee 2a).

II.3.2.2.1.3 Velten-Süd

Punktname 501 und 502 (Seydlitzstr. 01/3), Punktname 505, 506 und 507 (Seydlitzstr. 02/4), Punktname 509, 510 und 511 (Seydlitzstr. 05/7), Punktname 514, 515 und 516 (Seydlitzstr. 06/8), Punktname 518, 519 und 520 (Seydlitzstr. 09/11), Punktname 523, 524 und 526 (Seydlitzstr. 10/12), Punktname 527, 528 und 529 (Seydlitzstr. 13/15), Punktname 532, 533 und 534 (Seydlitzstr. 14/16), Punktname 536 (auch Tags), 537 und 538 (Seydlitzstr. 17/18), Punktname 550 (Bergstr. 37/38 Hintergebäude), Punktname 552 (Bergstr. 38), Punktname 550 (Bergstr. 40), Punktname 556 (Bergstr. 41), Punktname 557 (Bergstr. 43), Punktname 558 (Bergstr. 43a), Punktname 561, 562 und 563 (Bergstr. 43b), Punktname 564 (Bergstr. 44), Punktname 568, 569 und 570 (Bergstr. 45), Punktname 572, 573 und 574 (Bergstr. 46), Punktname 576, 577 und 578 (Bergstr. 47), Punktname 580, 581, 582 (Bergstr. 48), Punktname 584, 585 und 586 (Bergstr. 55/56), Punktname 588, 589 und 590 (Bergstr. 57/58), Punktname 592, 593 und 594 (Bergstr. 59/60), Punktname 596, 597 und 598 (Bergstr. 61/62), Punktname 604, 605 und 606 (Bergstr. 63/64), Punktname 608 und 610 (Bergstr. 65/66), Punktname 612 und 613 (Bergstr. 67a), Punktname 615

und 616 (Bergstr. 67), Punktname 621, 622 und 623 (Bergstr. 68h), Punktname 625 und 627 (Bergstr. 68a), Punktname 628 (Bergstr. 68b/c), Punktname 630 (Bergstr. 68d), Punktname 634 und 636 (Bergstr. 68e), Punktname 637 und 639 (Bergstr. 68g), Punktname 641 (Bergstr. 68.1), Punktname 648 (Bergstr. 77), Punktname 649 (Bergstr. 78), Punktname 650 (Bergstr. 79), Punktname 692 (Germendorfer Str. 48), Punktname 693 und 694 (Germendorfer Str. 49), Punktname 695 und 696 (Germendorfer Str. 50), Punktname 698, 699 und 700 (Germendorfer Str. 51), Punktname 702, 703 und 704 (Germendorfer Str. 52), Punktname 706 und 707 (Germendorfer Str. 53), Punktname 710, 711 und 712 (Germendorfer Str. 54), Punktname 714 und 715 (Germendorfer Str. 54a), Punktname 718, 719 und 720 (Germendorfer Str. 55), Punktname 722, 723 und 724 (Germendorfer Str. 56), Punktname 726, 727 und 728 (Germendorfer Str. 57a), Punktname 730, 731 und 732 (Germendorfer Str. 57), Punktname 734, 735 und 736 (Germendorfer Str. 58), Punktname 749 und 750 (Bergstr. 49 Seitengebäude), Punktname 751 und 752 (Bergstr. 49), Punktname 754, 755 und 756 (Germendorfer Str. 62), Punktname 757 und 758 (Germendorfer Str. 63), Punktname 761, 762 und 763 (Germendorfer Str. 64), Punktname 765 und 767 (Germendorfer Str. 65), Punktname 769 (Germendorfer Str. 66), Punktname 772 (Germendorfer Str. 66a), Punktname 774 (Germendorfer Str. 67), Punktname 779 und 780 (Germendorfer Str. 70), Punktname 820 und 821 (Schillerstr. 47.1), Punktname 824 (Schillerstr. 50), Punktname 826 und 827 (Schillerstr. 49), Punktname 828 und 829 (Schillerstr. 53), Punktname 830 und 831 (Schillerstr. 54), Punktname 849 und 850 (Wagnerstr. 20), Punktname 851 und 852 (Wagnerstr. 21), Punktname 855 (Wagnerstr. 24), Punktname 857 (Wagnerstr. 27), Punktname 859 (Wagnerstr. 28), Punktname 861 (Wagnerstr. 29), Punktname 863 (Wagnerstr. 30), Punktname 865 (Wagnerstr. 49), Punktname 866 (Wagnerstr. 50), Punktname 887 und 887a (Müllerstr. 3), Punktname 888 und 889 (Müllerstr. 4), Punktname 890 (Müllerstr. 5), Punktname 894 und 895 (Müllerstr. 6), Punktname 896 (Müllerstr. 7), Punktname 1100 (Bergstr. 68f), Punktname 1101 (Müllerstr. 1), Punktname 1102 (Müllerstr. 2), Punktname 1103, 1103a und 1104 (Müllerstr. 3a), Punktname 1109 und 1110 (Schillerstr. 51), Punktname 1117 (Wagnerstr. 25), Punktname 1119 (Wagnerstr. 26), Punktname 1144 (Germendorfer Str. 38), Punktname 1152 (Schillerstr. 42), Punktname 1153 (auch Tags) (Seydlitzstr. 4 Hintergebäude 1), Punktname 1154 (Seydlitzstr. 4 Hintergebäude 2).

II.3.2.2.1.4 Velten – Ortslage Pinnower Chaussee

Punktname 2, 4 (Borgsdorfer Weg 1); Punktname 9, 10, 11, 12 (Borgsdorfer Weg 10); Punktname 13, 14, 15, 16 (Borgsdorfer Weg 11); Punktname 18, 19, 21 (Borgsdorfer Weg 12); Punktname 24, 25, 26 (Borgsdorfer Weg 21); Punktname 28, 29, 30 (Borgsdorfer Weg 23); Punktname 32, 33, 34 (Borgsdorfer Weg 25); Punktname 37, 38, 39 (Borgsdorfer Weg 26); Punktname 43, 45 (Borgsdorfer Weg 27); Punktname 48, 49, 51 (Borgsdorfer Weg 28); Punktname 53, 54, 55, 56 (Borgsdorfer Weg 3); Punktname 58, 59 (Borgsdorfer Weg 4, Hinterhaus); Punktname 61, 62, 63, 64 (Borgsdorfer Weg 4, Vorderhaus); Punktname 65, 66, 67, 68 (Borgsdorfer Weg 5);

Punktname 69, 70, 71, 72 (Borgsdorfer Weg 6); Punktname 73, 74, 75, 76 (Borgsdorfer Weg 7); Punktname 77, 78, 79, 80 (Borgsdorfer Weg 8, Hinterhaus); Punktname 81, 82, 83, 84 (Borgsdorfer Weg 8, Vorderhaus); Punktname 85, 86, 87, 88 (Leegebrucher Weg 1); Punktname 107, 108 (Leegebrucher Weg 2); Punktname 114 (Leegebrucher Weg 2, Hinterhaus); Punktname 116 (Leegebrucher Weg 2A)

II.3.2.2.1.5 Leegebruch

Punktname 14 (Am Schlangenberg 2); Punktname 20 (Am Schlangenberg 4); Punktname 44 (Blumenstr. 1); Punktname 63 (Blumenstr. 2); Punktname 67 (Blumenstr. 3); Punktname 69 (Blumenstr. 4); Punktname 73 (Blumenstr. 5); Punktname 80 (Blumenstr. 8); Punktname 85 (Ernst-Thälmann-Str. 1); Punktname 89 (Ernst-Thälmannstr. 10); Punktname 109 (Ernst-Thälmannstr. 2); Punktname 117 (Ernst-Thälmannstr. 3); Punktname 120 (Ernst-Thälmannstr. 5); Punktname 123 (Ernst-Thälmannstr. 6); Punktname 126 (Ernst-Thälmannstr. 7); Punktname 129 (Ernst-Thälmannstr. 8); Punktname 136 (Fontanestr. 1); Punktname 138 (Fontanestr. 10); Punktname 141 (Fontanestr. 11); Punktname 174 (Fontanestr. 3); Punktname 175 (Fontanestr. 3a); Punktname 1810 (Fontanestr. 4); Punktname 183 (Fontanestr. 5); Punktname 184 (Fontanestr. 6); Punktname 187 (Fontanestr. 7); Punktname 190 (Fontanestr. 8); Punktname 193 (Fontanestr. 9); Punktname 218 (Gartenstr. 1a); Punktname 221 (Gartenstr. 1b); Punktname 226 (Gartenstr. 2); Punktname 230 (Gartenstr. 2a); Punktname 233 (Gartenstr. 3); Punktname 236 (Gartenstr. 4); Punktname 242 (Gartenstr. 6); Punktname 254 (Grünstr. 1); Punktname 255, 256 (Grünstr. 10); Punktname 260, 262 (Grünstr. 12); Punktname 265, 266 (Grünstr. 13); Punktname 269, 270 (Grünstr. 14); Punktname 274, 275 (Grünstr. 14a); Punktname 277, 278 (Grünstr. 15); Punktname 282, 283 (Grünstr. 16); Punktname 287, 288 (Grünstr. 17); Punktname 292, 293, 294 (Grünstr. 18); Punktname 298, 299 (Grünstr. 1a); Punktname 301 (Grünstr. 2); Punktname 304, 305, 306 (Grünstr. 20); Punktname 308, 310, 311 (Grünstr. 22); Punktname 313, 314, 315 (Grünstr. 26); Punktname 319, 320, 321 (Grünstr. 28); Punktname 323, 324 (Grünstr. 2a); Punktname 326, 327 (Grünstr. 3); Punktname 329, 330 (Grünstr. 4); Punktname 332, 334 (Grünstr. 6); Punktname 336, 337 (Grünstr. 7); Punktname 340, 341 (Grünstr. 8); Punktname 344, 345 (Grünstr. 9/11); Punktname 347 (Hauptstr. 1); Punktname 366 (Hauptstr. 2); Punktname 369 (Hauptstr. 3); Punktname 374 (Hauptstr. 4); Punktname 378 (Hauptstr. 7); Punktname 385, 386 (Moorgrabenstr. 10); Punktname 387, 388 (Moorgrabenstr. 12); Punktname 392, 394 (Moorgrabenstr. 14); Punktname 396, 398 (Moorgrabenstr. 1a); Punktname 399, 401 (Moorgrabenstr. 1d); Punktname 403, 404 (Moorgrabenstr. 2); Punktname 405, 407 (Moorgrabenstr. 3); Punktname 409, 410 (Moorgrabenstr. 4); Punktname 412, 413 (Moorgrabenstr. 6); Punktname 416, 417 (Moorgrabenstr. 8); Punktname 419 (Rosenstr. 1); Punktname 419 (Rosenstr. 1); Punktname 446 (Rosenstr. 1a); Punktname 448 (Rosenstr. 2); Punktname 453 (Rosenstr.3); Punktname 456 (Rosenstr. 4); Punktname 458 (Rosenstr. 5); Punktname 461, 464 (Rosenstr. 6); Punktname 468 (Rosenstr. 8); Punktname 475 (Rudolf-Breitscheid-Str. 1); Punktname 478 (Rudolf-Breitscheid-Str. 10); Punktname 495

(Rudolf-Breitscheid-Str. 2); Punktname 502 (Rudolf-Breitscheid-Str. 3/5); Punktname 505 (Rudolf-Breitscheid-Str. 4); Punktname 508 (Rudolf-Breitscheid-Str. 6); Punktname 513 (Rudolf-Breitscheid-Str. 8); Punktname 520 (Veltener Str. 12); Punktname 524 (Veltener Str. 13); Punktname 526 (Veltener Str. 14); Punktname 529 (Veltener Str. 15); Punktname 531, 535 (Veltener Str. 16); Punktname 536 (Veltener Str. 17); Punktname 538 (Veltener Str. 18); Punktname 542 (Veltener Str. 19); Punktname 544 (Veltener Str. 2); Punktname 547 (Veltener Str. 2, Anbau); Punktname 548, 550 (Veltener Str. 20); Punktname 553 (Veltener Str. 21); Punktname 555, 556 (Veltener Str. 22); Punktname 559 (Veltener Str. 23); Punktname 561 (Veltener Str. 25); Punktname 565 (Veltener Str. 27); Punktname 567, 568 (Veltener Str. 28); Punktname 5770 (Veltener Str. 29); Punktname 574 (Veltener Str. 3); Punktname 575 (Veltener Str. 30); Punktname 578, 579 (Veltener Str. 30a – Gebäude 1); Punktname 581, 582 (Veltener Str. 30a – Gebäude 2); Punktname 583 (Veltener Str. 32); Punktname 586, 588, 590 (Veltener Str. 36); Punktname 592, 594 (Veltener Str. 38); Punktname 595 (Veltener Str. 4); Punktname 599, 600 (Veltener Str. 42); Punktname 605 (Veltener Str. 44); Punktname 606, 607 (Veltener Str. 5); Punktname 612 (Veltener Str. 6); Punktname 613 (Veltener Str. 7); Punktname 617 (Veltener Str. 8); Punktname 619 (Veltener Str. 8 – Gebäude 2); Punktname 622 (Wasserstr. 1); Punktname 625, 626 (Wasserstr. 10); Punktname 629, 630 (Wasserstr. 11); Punktname 632, 633 (Wasserstr. 12); Punktname 637, 638 (Wasserstr. 13); Punktname 640, 641 (Wasserstr. 15); Punktname 645, 646 (Wasserstr. 16); Punktname 648, 650 (Wasserstr. 17); Punktname 652, 653, 654 (Wasserstr. 18); Punktname 658, 659 (Wasserstr. 19); Punktname 663 (Wasserstr. 2); Punktname 664, 665 (Wasserstr. 20); Punktname 668, 669 (Wasserstr. 2a); Punktname 672 (Wasserstr. 3); Punktname 674, 675 (Wasserstr. 5); Punktname 678, 679 (Wasserstr. 7); Punktname 680, 682 (Wasserstr. 8); Punktname 684, 685 (Wasserstr. 9); Punktname 687, 690 (Wiesenstr. 1); Punktname 691, 692 (Wiesenstr. 10); Punktname 695, 696 (Wiesenstr. 11); Punktname 700, 701 (Wiesenstr. 12); Punktname 704, 706 (Wiesenstr. 13); Punktname 709, 710 (Wiesenstr. 14); Punktname 712, 713 (Wiesenstr. 16); Punktname 716, 718 (Wiesenstr. 18); Punktname 722 (Wiesenstr. 1a); Punktname 725 (Wiesenstr. 2); Punktname 727, 728 (Wiesenstr. 2a); Punktname 730, 732 (Wiesenstr. 3); Punktname 733, 734 (Wiesenstr. 3a); Punktname 737, 738 (Wiesenstr. 5); Punktname 740, 741 (Wiesenstr. 6); Punktname 742, 743 (Wiesenstr. 7); Punktname 746, 747 (Wiesenstr. 7a); Punktname 748 (Wiesenstr. 8); Punktname 752, 753 (Wiesenstr. 9); Punktname 755, 756 (Wiesenstr. 9a)

II.3.2.2.1.6 Birkenwerder-Nord

Punktname 129 und 131 (Amselweg 10), Punktname 134 und 135 (Amselweg 11), Punktname 138 und 140 (Amselweg 13), Punktname 143 und 144 (Amselweg 14), Punktname 147 (Amselweg 15), Punktname 149 (Amselweg 16), Punktname 154 (Amselweg 17), Punktname 158 (Amselweg 18), Punktname 161 und 163 (Amselweg 19), Punktname 166 und 167 (Amselweg 20), Punktname 170 und 171 (Amselweg 21), Punktname 174 und 176 (Amselweg 23), Punktname 178 und 180 (Amselweg 23)

weg 25), Punktname 182 und 183 (Amselweg 26), Punktname 186 und 187 (Amselweg 27), Punktname 189 und 190 (Amselweg 28), Punktname 193 und 194 (Amselweg 29), Punktname 197 und 198 (auch Tags) (Amselweg 30), Punktname 202 und 203 (Amselweg 5), Punktname 207 und 209 (Amselweg 8), Punktname 294 (Berliner Straße 60-62), Punktname 310 (Berliner Straße 87-95), Punktname 314 und 315 (Bussardweg 1), Punktname 316 und 319 (Bussardweg 11), Punktname 322 und 323 (Bussardweg 12), Punktname 326 und 327 (Bussardweg 13), Punktname 328 und 331 (Bussardweg 16), Punktname 333 und 336 (Bussardweg 18), Punktname 339 und 340 (Bussardweg 21), Punktname 342 und 343 (Bussardweg 22), Punktname 347 und 348 (Bussardweg 7), Punktname 354 und 356 (Dorfstraße 10), Punktname 372 (Dorfstraße 4, Haus 1), Punktname 378 (Dorfstraße 4, Haus 2), Punktname 384 (Dorfstraße 6), Punktname 388 (Dorfstraße 7/8), Punktname 395 (Dorfstraße 9), Punktname 400, 401 und 402 (Drosselweg 1), Punktname 406 und 407 (Drosselweg 10), Punktname 409, 410 und 412 (Drosselweg 10b), Punktname 413, 415 und 416 (Drosselweg 11), Punktname 419 und 420 (Drosselweg 2), Punktname 421, 422, 423 und 424 (Drosselweg 4), Punktname 426, 427 (auch Tags), 428 und 429 (Drosselweg 5), Punktname 431 und 434 (Drosselweg 6), Punktname 436 und 438 (Drosselweg 7, Haus 1), Punktname 439 und 442 (Drosselweg 7, Haus 2), Punktname 443 und 446 (Drosselweg 8), Punktname 447, 449 und 450 (auch Tags) (Elsterweg 1), Punktname 452, 453 und 455 (Elsterweg 2), Punktname 458 und 459 (Elsterweg 3), Punktname 462 und 463 (Elsterweg 4), Punktname 465 und 466 (Elsterweg 5), Punktname 470, 471 und 472 (Elsterweg 7), Punktname 473, 475 und 476 (Elsterweg 8), Punktname 483 und 484 (Falkenweg 10), Punktname 485 (Falkenweg 11), Punktname 491 (Falkenweg 12), Punktname 495 (Falkenweg 13), Punktname 498 (Falkenweg 14), Punktname 502 (Falkenweg 16), Punktname 525 (Falkenweg 5), Punktname 535 (Falkenweg 7), Punktname 541 (Falkenweg 9), Punktname 548 (Fasanenweg 10), Punktname 573 (Fasanenweg 3), Punktname 577 (Fasanenweg 4), Punktname 588 (Fasanenweg 7), Punktname 594 (Fasanenweg 7a), Punktname 595 (Fasanenweg 7b), Punktname 599 (Fasanenweg 7c), Punktname 605 (Fasanenweg 7d), Punktname 607 (Fasanenweg 7e), Punktname 613 und 614 (Fasanenweg 7f), Punktname 618 (Fasanenweg 8), Punktname 621 (Fasanenweg 8c), Punktname 627, 628 und 629 (Finkenweg 10), Punktname 632 und 635 (Finkenweg 3), Punktname 636 und 639 (Finkenweg 4), Punktname 640, 641 und 642 (Finkenweg 7), Punktname 645, 646 und 647 (Finkenweg 9), Punktname 649, 651 und 652 (Finkenweg 9), Punktname 673 und 674 (Hauptstraße 166, Haus 1), Punktname 677 und 678 (Hauptstraße 166, Haus 2), Punktname 681, 682 und 683 (Hauptstraße 168), Punktname 685, 687 und 688 (Hauptstraße 170), Punktname 690, 691 und 692 (Hauptstraße 179), Punktname 799 (Hermannstraße 11), Punktname 802 (Hermannstraße 13), Punktname 804 (Hermannstraße 15), Punktname 811 (Hermannstraße 10), Punktname 813 (Hermannstraße 12), Punktname 816 (Hermannstraße 14), Punktname 835 (Hermannstraße 8), Punktname 840 (Hermannstraße 16), Punktname 865 (Hohen Neuendorfer Weg 18/18a), Punktname 867 (Hohen Neuendorfer Weg 20), Punktname 871 (Hohen Neuendorfer Weg 21), Punktname 872 (Hohen Neuendorfer Weg 23), Punktname 877 und 880 (Hohen Neuendorfer Weg 29),

Punktname 882 (Hohen Neuendorfer Weg 31), Punktname 900 (Hohen Neuendorfer Weg 14), Punktname 907 (Hohen Neuendorfer Weg 16), Punktname 913 (Hohen Neuendorfer Weg 16a), Punktname 915 (Hohen Neuendorfer Weg 17), Punktname 919 (Hohen Neuendorfer Weg 19), Punktname 929 (Hohen Neuendorfer Weg 22), Punktname 931 (Hohen Neuendorfer Weg 24), Punktname 937 (Hohen Neuendorfer Weg 25), Punktname 939 (Hohen Neuendorfer Weg 26), Punktname 944 (Hohen Neuendorfer Weg 27), Punktname 1010 (Kiebitzweg 1), Punktname 1015 (Kiebitzweg 3), Punktname 1019 (Kiebitzweg 4), Punktname 1023 (Kiebitzweg 5), Punktname 1028 (Kiebitzweg 6), Punktname 1033 (Kiebitzweg 7), Punktname 1045, 1046 und 1047 (Meisenweg 4), Punktname 1145 (Schwalbenring 22), Punktname 1150 und 1151 (Schwalbenring 1-6), Punktname 1154 und 1155 (Schwalbenring 12-16), Punktname 1158 und 1159 (Schwalbenring 17-18), Punktname 1162 und 1163 (Schwalbenring 19-20), Punktname 1176 (Schwalbenring 26/27), Punktname 1178 (Schwalbenring 28/29), Punktname 1182 (Schwalbenring 30/31), Punktname 1185 (Schwalbenring 32), Punktname 1192 (Schwalbenring 34-35), Punktname 1197 (Schwalbenring 36), Punktname 1200, 1204 und 1205 (Schwalbenring 37-41), Punktname 1206 und 1208 (Schwalbenring 42-46), Punktname 1209, 1211, 1212 und 1213 (Schwalbenring 7-10), Punktname 1256 und 1257 (Siedlung Lindenhof 1), Punktname 1262 (Siedlung Lindenhof 14), Punktname 1266 (Siedlung Lindenhof 15), Punktname 1267 (Siedlung Lindenhof 15), Punktname 1270 (Siedlung Lindenhof 16), Punktname 1274 (Siedlung Lindenhof 17), Punktname 1276 (Siedlung Lindenhof 18), Punktname 1279 (Siedlung Lindenhof 19), Punktname 1282 und 1285 (Siedlung Lindenhof 2), Punktname 1287 (Siedlung Lindenhof 20), Punktname 1290 und 1292 (Siedlung Lindenhof 3), Punktname 1297 (Siedlung Lindenhof 5), Punktname 1299 (Siedlung Lindenhof 6), Punktname 1306 (Siedlung Lindenhof 8), Punktname 1310 (Sperlingsweg 12), Punktname 1318 (Sperlingsweg 17), Punktname 1323 (Sperlingsweg 18), Punktname 1329 (Sperlingsweg 6), Punktname 1333 (Sperlingsweg 7), Punktname 1340 (Sperlingsweg 9), Punktname 1343 (Stolper Weg 24), Punktname 1348 (Stolper Weg 31a), Punktname 1373 (Stolper Weg 17), Punktname 1382 (Stolper Weg 21), Punktname 1387 (Stolper Weg 23), Punktname 1391 (Stolper Weg 25), Punktname 1395 (Stolper Weg 27), Punktname 1398 (Stolper Weg 28), Punktname 1402 (Stolper Weg 29/31), Punktname 1405 (Stolper Weg 30), Punktname 1409 (Stolper Weg 32), Punktname 1429 (Taubenweg 10), Punktname 1431 und 1432 (Taubenweg 10a), Punktname 1438 (Taubenweg 10b), Punktname 1439 und 1440 (Taubenweg 10c), Punktname 1443 und 1444 (Taubenweg 10d), Punktname 1447 (Taubenweg 11), Punktname 1453 (Taubenweg 12), Punktname 1457 (Taubenweg 13), Punktname 1486 (Taubenweg 5), Punktname 1492 (Taubenweg 6), Punktname 1497 und 1498 (Taubenweg 8), Punktname 1501 und 1502 (Taubenweg 9a), Punktname 1505 und 1508 (Taubenweg 9b), Punktname 1511 und 1512 (Taubenweg 9c), Punktname 1513 und 1514 (Taubenweg 9d), Punktname 1551 (Veltener Chaussee 1/1a), Punktname 1555 (Veltener Chaussee 2/2a), Punktname 1559 (Veltener Chaussee 3/3a), Punktname 1561 (Veltener Chaussee 3b), Punktname 1568 (Veltener Chaussee 4), Punktname 1569 (Veltener Chaussee 4a), Punktname 1590 (Venedig 1), Punktname 1594 (Venedig 10), Punktname 1598 (Venedig 11), Punktname

1613 und 1614 (Venedig 2), Punktname 1636 (Venedig 3), Punktname 1648 (Venedig 4), Punktname 1660 (Venedig 5), Punktname 1672 (Venedig 6); Punktname 1700 (Venedig 7), Punktname 1707 (Venedig 71), Punktname 1715 (Venedig 74), Punktname 1718 (Venedig 75), Punktname 1721 (Venedig 77), Punktname 1758 (Venedig 89), Punktname 1761 (Venedig 90), Punktname 1861 (Wensickendorfer Weg 21i), Punktname 1865 (Wensickendorfer Weg 21j), Punktname 1910 (Wensickendorfer Weg 40), Punktname 1914 und 1915 (Wensickendorfer Weg 41), Punktname 1916, 1917 und 1919 (Wensickendorfer Weg 41), Punktname 1920, 1922 und 1923 (Wensickendorfer Weg 43), Punktname 1925, 1926 und 1927 (Wensickendorfer Weg 44), Punktname 1930, 1932 und 1933 (Wensickendorfer Weg 46), Punktname 1938, 1939, 1941, 1943 und 1945 (Ziesigweg 1), Punktname 1947, 1948, 1949 und 1953 (Ziesigweg 2), Punktname 1956 und 1957 (Ziesigweg 3), Punktname 1958 und 1960 (Ziesigweg 4), Punktname 1966 und 1969 (Zum Waldfriedhof 5), Punktname 1970 und 1973 (Zum Waldfriedhof 5a), Punktname 1974 und 1975 (Zum Waldfriedhof 5b), Punktname 1978 und 1979 (Zum Waldfriedhof 6), Punktname 1982 und 1983 (Zum Waldfriedhof 6a), Punktname 1988 (Zum Waldfriedhof 7), Punktname 1991 (Falkenweg 11a), Punktname 1996 (Zum Waldfriedhof 12). Zudem ergibt sich für das Gebäude Hohen Neuendorfer Weg 30 ein Anspruch auf passiven Schallschutz.

II.3.2.2.1.7 Birkenwerder-Süd

Punktname 279 und 280 (auch Tags) (Blumenweg 1), Punktname 283 und 284 (Blumenweg 2), Punktname 287 und 288 (Blumenweg 2a), Punktname 289 und 292 (Blumenweg 3), Punktname 295 und 296 (Blumenweg 3a), Punktname 299 und 300 (Blumenweg 3b), Punktname 303 (Blumenweg 4), Punktname 305 (Blumenweg 5), Punktname 310, 311 und 312 (Blumenweg 8), Punktname 361 (Erdebergstr. 14), Punktname 371 (Erdebergstr. 16), Punktname 373 (Erdebergstr. 17), Punktname 431 (Erdebergstr. 59-60), Punktname 438 (Erdebergstr. 61-62), Punktname 464 (Fichteallee 14), Punktname 467 (Fichteallee 15), Punktname 472 (Fichteallee 16), Punktname 482 (Fichteallee 18), Punktname 571 (Friedensallee 12), Punktname 576 (Friedensallee 12a), Punktname 587 (Friedensallee 16-17), Punktname 590 (Friedensallee 18), Punktname 594 (Friedensallee 19), Punktname 611 (Friedensallee 21), Punktname 615 (Friedensallee 22), Punktname 618 (Friedensallee 23), Punktname 622 (Friedensallee 23b), Punktname 627 (Friedensallee 24), Punktname 631 (Friedensallee 24a), Punktname 636 (Friedensallee 24b), Punktname 648 und 649 (Friedensallee 27), Punktname 652 und 654 (Friedensallee 28), Punktname 660 (Friedensallee 29), Punktname 672, 673, 674 und 675 (Friedensallee 30), Punktname 677, 678 und 680 (Friedensallee 30b), Punktname 682, 683 und 684 (Friedensallee 31), Punktname 686, 687 und 688 (Friedensallee 32), Punktname 691 und 692 (Friedensallee 33/33a), Punktname 694, 695 und 696 (Friedensallee 34), Punktname 698, 699 und 701 (Friedensallee 35), Punktname 703 und 706 (Friedensallee 35a), Punktname 707 und 709 (Friedensallee 36), Punktname 711 und 714 (Friedensallee 37), Punktname 715 und 716 (Friedensallee 37a), Punktname 719 und 721 (Friedensallee 38), Punktname 725 (Friedensallee 39), Punktname 734 (Friedensallee

40), Punktname 736 (Friedensallee 41), Punktname 739 und 742 (Friedensallee 41a), Punktname 744 (Friedensallee 42-43), Punktname 751 (Friedensallee 44), Punktname 755 (Friedensallee 45), Punktname 759 (Friedensallee 46), Punktname 762 (Friedensallee 46a), Punktname 766 (Friedensallee 47), Punktname 770 (Friedensallee 47a), Punktname 777 (Friedensallee 48), Punktname 1054, 1055 und 1057 (Gartenstadt Biesetal 1-2), Punktname 1058, 1059 und 1061 (Gartenstadt Biesetal 3-4), Punktname 1062, 1063 und 1065 (Gartenstadt Biesetal 5), Punktname 1067 (auch Tags), 1068 (auch Tags), 1069 und 1070 (Gartenstadt Biesetal 6), Punktname 1072, 1074 (auch Tags) und 1075 (Gartenstadt Biesetal 7), Punktname 1292 (Halligenstr. 8), Punktname 1321 und 1322 (Hauptstr. 142), Punktname 1347 (Hauptstr. 119), Punktname 1367 (Hauptstr. 125), Punktname 1387 und 1388 (Hauptstr. 140), Punktname 1391 (auch Tags) und Punktname 1393 (auch Tags) (Hauptstr. 144), Punktname 1432 und 1434 (Im Fuchsbau 9), Punktname 1518 (Industriestr. 33), Punktname 1528 (Industriestr. 36), Punktname 1531 (Industriestr. 37), Punktname 2333 (Sachsenstr. 9c/d), Punktname 2537 (Triftweg 29), Punktname 2547 (Triftweg 30), Punktname 2552 (Triftweg 31), Punktname 2563 (Triftweg 34), Punktname 2567 (Triftweg 35), Punktname 2571 (Triftweg 36), Punktname 2575 (Triftweg 37), Punktname 2579 (Triftweg 38), Punktname 2583 (Triftweg 39), Punktname 2605 (Triftweg 44), Punktname 2615 (Triftweg 47), Punktname 2619 (Triftweg 48), Punktname 2623 (Triftweg 49), Punktname 2625 (Triftweg 50), Punktname 2637 (Triftweg 53), Punktname 2746 (Wensickendorfer Weg 10), Punktname 2749 (Wensickendorfer Weg 11), Punktname 2753 und 2754 (Wensickendorfer Weg 12), Punktname 2761 und 2762 (Wensickendorfer Weg 14), Punktname 2766 und 2767 (Wensickendorfer Weg 15), Punktname 2770 und 2771 (Wensickendorfer Weg 16), Punktname 2773 und 2775 (Wensickendorfer Weg 16a), Punktname 2776, 2777, 2778 und 2779 (Wensickendorfer Weg 17), Punktname 2782 (Wensickendorfer Weg 17a), Punktname 2785, 2786, 2787 und 2788 (Wensickendorfer Weg 18), Punktname 2833, 2834, 2835 und 2836 (Wensickendorfer Weg 51), Punktname 2838, 2839, 2840 und 2841 (Wensickendorfer Weg 52), Punktname 2843, 2844 und 2845 (Wensickendorfer Weg 53), Punktname 2849 und 2850 (Wensickendorfer Weg 55), Punktname 2851 und 2852 (Wensickendorfer Weg 56), Punktname 2855 (Wensickendorfer Weg 57), Punktname 2859 und 2862 (Wensickendorfer Weg 58), Punktname 2863 und 2864 (Wensickendorfer Weg 59), Punktname 2867 (Wensickendorfer Weg 6), Punktname 2873 (Wensickendorfer Weg 60), Punktname 2876 (Wensickendorfer Weg 62), Punktname 2881 und Punktname 2882 (Wensickendorfer Weg 63), Punktname 2893 (Wensickendorfer Weg 7), Punktname 2895 (Wensickendorfer Weg 8), Punktname 2900 (Wensickendorfer Weg 9), Punktname 2940 (Westfalenstr. 7), Punktname 2999 (Friedensallee 36 Gebäude Müller).

II.3.2.2.1.8 Bergfelde

Punktname 84 (Am Elseneck 11), Punktname 100 (Am Elseneck 1), Punktname 105 (Am Elseneck 10), Punktname 107 (Am Elseneck 10a), Punktname 110 (Am Elseneck 12), Punktname 124 (Am Elseneck 16), Punktname 132 (Am Elseneck 18),

Punktname 145 (Am Elseneck 2), Punktname 216 (Am Elseneck 4), Punktname 231 (Am Elseneck 6), Punktname 239 (Am Elseneck 8), Punktname 244 (Am Elseneck 9), Punktname 328 (Briesestr. 41), Punktname 335 (Briesestr. 42), Punktname 341 (Briesestr. 43), Punktname 396 (Forstweg 1), Punktname 399 und 401 (Forstweg 10), Punktname 402 und 405 (Forstweg 12), Punktname 407 und 410 (Forstweg 13), Punktname 412 und 414 (Forstweg 14), Punktname 418 und 419 (Forstweg 16), Punktname 424 (Forstweg 17), Punktname 426 (Forstweg 17a), Punktname 430 und 432 (Forstweg 18), Punktname 438, 439 und 441 (Forstweg 2), Punktname 443 und 446 (Forstweg 20), Punktname 453 (Forstweg 22), Punktname 462 (Forstweg 24), Punktname 464 (Forstweg 25), Punktname 469 und 471 (Forstweg 26), Punktname 477 (Forstweg 28), Punktname 487 (Forstweg 3), Punktname 489 und 491 (Forstweg 30), Punktname 505 (Forstweg 36), Punktname 520, 521 und 522 (Forstweg 4), Punktname 525 (Forstweg 40), Punktname 534 (Forstweg 42), Punktname 542 (Forstweg 44a), Punktname 551 (Forstweg 46), Punktname 554 (Forstweg 48), Punktname 563 (Forstweg 5), Punktname 583, 584 und 585 (Forstweg 6), Punktname 586 (Forstweg 7), Punktname 592 (Forstweg 8), Punktname 594 (Forstweg 9), Punktname 600 (Forstweg 11), Punktname 709 (Heideplan 4), Punktname 750 (Heideplan 6), Punktname 758 (Heideplan 8a), Punktname 799 und 800 (Forstweg 15).

II.3.2.2.1.9 Summt

Punktname 28 (Bergstraße 1), Punktname 34 (Bergstraße 3), Punktname 47 (Elchstraße 14), Punktname 51 (Elchstraße 16), Punktname 54 (Elchstraße 21), Punktname 58 (Elchstraße 23), Punktname 68 (Elchstraße 3), Punktname 99 (Feldscheunenweg 11), Punktname 131, 132 und 133 (Alle Tags) (Fischerweg 1 – Büro Musterausstellung), Punktname 137 und 138 (Fischerweg 1b), Punktname 140 (Fischerweg 1c), Punktname 145 und 146 (Fischerweg 1d), Punktname 148 (Fischerweg 1e), Punktname 151 und 154 (Fischerweg 1f), Punktname 155 (Fischerweg 2), Punktname 253 (Hubertusstraße 36), Punktname 263 und 264 (Hubertusstraße 40), Punktname 284 (Hubertusstraße 45), Punktname 288 (Hubertusstraße 46), Punktname 294 (Hubertusstraße 49), Punktname 298 (Hubertusstraße 51), Punktname 379 (Jägerstraße 29), Punktname 383 (Jägerstraße 29a), Punktname 392 und 393 (Liebenwalder Straße 37a), Punktname 406 (Jägerstraße 38), Punktname 413 (Jägerstraße 40), Punktname 437 (Katzensteg 1), Punktname 443 (Katzensteg 10), Punktname 447 (Katzensteg 10a), Punktname 489 (Katzensteg 1a), Punktname 490 und 491 (Katzensteg 2), Punktname 495 und 496 (Katzensteg 2a), Punktname 502 (Katzensteg 3), Punktname 511 (Katzensteg 7), Punktname 516 (auch Tags), 517 (auch Tags) und 518 (auch Tags) (Liebenwalder Straße 29), Punktname 522, 523 und 525 (Liebenwalder Straße 32), Punktname 528 und 529 (Liebenwalder Straße 33a), Punktname 532 und 533 (Liebenwalder Straße 35b), Punktname 536 und 537 (Liebenwalder Straße 38a), Punktname 543 (Liebenwalder Straße 41), Punktname 548 (auch Tags), 549 und 550 (Liebenwalder Straße 30), Punktname 554 (auch Tags) und 555 (auch Tags) (Liebenwalder Straße 31), Punktname 558 und 559 (Liebenwalder Straße 31a), Punktname 561 und 562 (Liebenwalder Straße 32a), Punktname

565 und 567 (Liebenwalder Straße 33), Punktname 570 und 571 (Liebenwalder Straße 34), Punktname 572 und 573 (Liebenwalder Straße 35a), Punktname 576 und 578 (Liebenwalder Straße 37-39), Punktname 583 (Liebenwalder Straße 40), Punktname 587 (Liebenwalder Straße 42), Punktname 592 (Liebenwalder Straße 44), Punktname 786 (Seering 48), Punktname 788 (Seering 48a), Punktname 793 (Seering 49), Punktname 804 (Seering 53), Punktname 850 (Liebenwalder Straße 34a), Punktname 854 (Liebenwalder Straße 34b).

II.3.2.2.1.10 Feldheim

Punktname 90 (Am Fuchsberg 32), Punktname 97 und 98 (Am Fuchsberg 34), Punktname 111 und 112 (Am Fuchsberg 38), Punktname 115 (Am Fuchsberg 39), Punktname 123 und 124 (Am Fuchsberg 40), Punktname 127 und 128 (Am Fuchsberg 41), Punktname 129 und 130 (Am Fuchsberg 42), Punktname 135 (Am Fuchsberg 43), Punktname 139 und 140 (Am Fuchsberg 45), Punktname 159 (Am Jägerhof 1/1b), Punktname 169 und 170 (Am Jägerhof 2), Punktname 225 (An der Liebenwalder Str. 2b), Punktname 240 (An der Liebenwalder Str. 4b), Punktname 261 (An der Liebenwalder Str. 6b), Punktname 266 (An der Liebenwalder Str. 6c), Punktname 270 (An der Liebenwalder Str. 6d), Punktname 295 (Föhrenweg 1a), Punktname 301 (Föhrenweg 2), Punktname 311 (Föhrenweg 3), Punktname 321 und 324 (Föhrenweg 6), Punktname 403 (Liebenwalder Str. 11), Punktname 409 und 412 (Liebenwalder Str. 13/15), Punktname 418 und 420 (Liebenwalder Str. 17), Punktname 425 (auch Tags), 426 und 427 (Liebenwalder Str. 19), Punktname 438 (auch Tags), 439 (auch Tags) und 441 (auch Tags) (Liebenwalder Str. 23), Punktname 443 (auch Tags), 444, 445 (auch Tags) und 446 (auch Tags) (Liebenwalder Str. 25/27), Punktname 448 und 449 (Liebenwalder Str. 26), Punktname 453, 454, 466, 456, 457 (auch Tags), 458 (auch Tags) (Liebenwalder Str. 28/28a), Punktname 481 (Liebenwalder Str. 5a), Punktname 499 (Liebenwalder Str. 9), Punktname 505 (Ringstr. 1), Punktname 507 und 510 (Ringstr. 10), Punktname 511, 513 und 514 (Ringstr. 12), Punktname 515 (auch Tags) und 516 (auch Tags) (Ringstr. 13), Punktname 519 (Ringstr. 2), Punktname 523 und 524 (Ringstr. 3), Punktname 529 und 530 (Ringstr. 5), Punktname 531 und 532 (Ringstr. 7), Punktname 536 und 537 (Ringstr. 8 Haus 1), Punktname 543 (Ringstr. 8 Haus 2), Punktname 544 und 546 (Ringstr. 9), Punktname 670 (Schmachtenhagener Str. 46/46a), Punktname 679 (Schmachtenhagener Str. 50), Punktname 682 und 683 (Schmachtenhagener Str. 50a), Punktname 749 (Triftweg 5a), Punktname 763 (Triftweg 7a), Punktname 869 (Wildanger 6), Punktname 875 (An der Liebenwalder Str. 4c).

II.3.2.2.1.11 Buchhorst/ Schönerlinde

Punktname 2 (Buchhorster Straße 1), Punktname 5, 7 und 8 (Buchhorster Straße 10a), Punktname 15 und 16 (Buchhorster Straße 11/12), Punktname 30 (Buchhorster Straße 13/14), Punktname 35 (Buchhorster Straße 15/16), Punktname 36 und 38 (Buchhorster Straße 15a), Punktname 43 (Buchhorster Straße 17), Punktname 47

(Buchhorster Straße 18), Punktname 55 (Buchhorster Straße 2), Punktname 58 (Buchhorster Straße 3), Punktname 63 (Buchhorster Straße 3a), Punktname 65, 66 und 68 (Buchhorster Straße 4), Punktname 69, 70 und 72 (Buchhorster Straße 5/6), Punktname 73, 75 und 76 (Buchhorster Straße 7), Punktname 77, 78 und 80 (Buchhorster Straße 8), Punktname 83, 84 und 85 (Buchhorster Straße 9), Punktname 88, 90 und 91 (Buchhorster Straße 9a/10).

II.3.2.2.1.12 Neu-Buch

Punktname 1, 2, 3 und 4 (Rathenastr. 31), Punktname 5, 6, 7 und 8 (Rathenastr. 30), Punktname 9, 10, 11 und 12 (Rathenastr. 29), Punktname 13, 14 und 16 (Rathenastr. 28), Punktname 17, 18, 19 und 20 (Rathenastr. 27), Punktname 21, 22, 23 und 24 (Rathenastr. 26), Punktname 25, 26 und 28 (Rathenastr. 25), Punktname 29, 30 und 32 (Rathenastr. 24), Punktname 33, 34 und 36 (Rathenastr. 23), Punktname 37 und 40 (Rathenastr. 22), Punktname 43 (Rathenastr. 21), Punktname 47 und 49 (Rathenastr. 19), Punktname 50 (Rathenastr. 18), Punktname 56 (Rathenastr. 16), Punktname 71, 72, 73 und 74 (Kastanienweg 7/8), Punktname 75, 76 und 78 (Kastanienweg 9/10), Punktname 79, 80 und 81 (Kastanienweg 11/12), Punktname 82, 83 und 85 (Kastanienweg 3/4), Punktname 86 und 88 (Kastanienweg 1/2), Punktname 89 und 91 (Erlenweg 9/10), Punktname 92 und 94 (Erlenweg 1/2), Punktname 95 und 96 (Rotdornweg 10/11), Punktname 99 (Rotdornweg 1/2), Punktname 109 und 110 (Buchenweg 13/14), Punktname 127 und 128 (Buchenweg 5/6), Punktname 139 (Ulmenweg 22/23), Punktname 155 (Eichenring 23), Punktname 180 (Eichenring 1/1A), Punktname 183 und 184 (Eichenring 2/2A).

II.3.2.2.1.13 Erteilte Baugenehmigungen

Darüber hinaus besteht gemäß § 42 Abs. 1 S. 2 BImSchG für den Fall einer Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte ein Entschädigungsanspruch auch für solche baulichen Anlagen, die zwar nicht unter II.3.2.2.1.1 – II.3.2.2.1.12 erfasst sind, aber zum Zeitpunkt der Planauslegung bereits bauaufsichtlich genehmigt waren. Maßgeblich ist insoweit der Beginn der Planauslegung.

II.3.2.2.2 Außenwohnbereiche

Für die folgenden Objekte ergibt sich unter Berücksichtigung der planfestgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung der beeinträchtigten Außenwohnbereiche:

Bärenklau:

Punktname 356 (Wendemark 3), Punktname 359 (Wendemark 5).

Velten-Süd:

Punktname 539 (Seydlitzstr. 17/18), Punktname 729 (Germendorfer Str. 57a), Punktname 737 (Germendorfer Str. 58).

Velten – Ortslage Pinnower Chaussee:

Punktname 46 (Borgsdorfer Weg 27); Punktname 52 (Borgsdorfer Weg 28); Punktname 89 (Leegebrucher Weg 1).

Leegebruch:

Punktname 286 (Grünstr. 16); Punktname 296 (Grünstr. 18); Punktname 307 (Grünstr. 20); Punktname 312 (Grünstr. 22); Punktname 317 (Grünstr. 26); Punktname 328 (Grünstr. 28).

Summt:

Punktname 432 (KGA Weidensteg Fl. St. 179), Punktname 433 (KGA Weidensteg Fl. St. 180), Punktname 520 (Liebenwalder Straße 30).

Feldheim:

Punktname: 451 (Liebenwalder Str. 27), 452 (Liebenwalder Str. 28), 459 (Liebenwalder Str. 28a).

Neu-Buch:

Punktname 430 (Rathenaustr. 31), Punktname 431 (Rathenaustr. 30), Punktname 432 (Rathenaustr. 29).

II.3.2.2.3 Übernahmeanspruch

Der Vorhabenträger hat auf Antrag der jeweiligen Eigentümer der Wohngrundstücke Liebenwalder Straße 23, 25/27, 28, 28A, 29 und Fischerweg 1 in der Gemeinde Mühlenbecker Land eine Entschädigung in Höhe des Verkehrswerts gegen Übereignung des Grundstücks zu leisten, wenn den Anforderungen der 24. BImSchV entsprechende Schallschutzmaßnahmen sich als unverhältnismäßig im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG erweisen. Der Verkehrswert des Grundstücks ist zum Stichtag der Geltendmachung des Anspruchs zu ermitteln. Die Vorbelastung des Grundstücks durch den Verkehrslärm der BAB 10 ist bei der Ermittlung des Verkehrswerts außer Betracht zu lassen. In die Verkehrswertermittlung einzubeziehen sind nur solche Gebäude, die am 14.04.2009 materiell rechtmäßig errichtet oder genehmigt waren. Die Kosten der Ermittlung des Verkehrswerts trägt der Vorhabenträger. Der Übernahmeanspruch entfällt, wenn der Grundstückseigentümer sonstige Schutzansprüche beim Vorhabenträger geltend macht.

II.4. Wasserrechtliche Erlaubnis

Wird für ein Vorhaben, mit dem die Benutzung eines Gewässers verbunden ist, ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, so entscheidet die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse. Der Gesetzgeber bestimmt die Planfeststellungsbehörde als zuständige Behörde und macht dadurch, dass er die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse in das Planfeststellungsverfahren einbindet, deutlich, dass sich das Verfahren nach den Vorschriften des jeweils einschlägigen Planfeststellungsrechts richtet. Dagegen sieht er von einer Entscheidungskonzentration ausdrücklich ab. Vielmehr entscheidet die Planfeststellungsbehörde unabhängig von dem sonstigen Inhalt der Planfeststellung nach § 19 Abs. 1 WHG „über die Erteilung der Erlaubnis“. Diese Entscheidung tritt, auch wenn sie in ein und demselben Beschluss getroffen wird, als rechtlich selbstständiges Element neben die Planfeststellung. Als praktische Folge dieser Separation führt sie gegenüber der Planfeststellung ein rechtliches Eigenleben. Dem liegt die Erwägung zugrunde, dass im Gegensatz zu Planfeststellungsbeschlüssen, die in hohem Maße änderungsresistent sind, im Wasserrecht flexibel handhabbare Instrumente unverzichtbar sind. Für die Erlaubnisse sind nach Maßgabe des § 13 WHG auch nachträglich Inhalts- und Nebenbestimmungen zulässig. Die Erlaubnisse können ferner über die in § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i. V. m. § 49 VwVfG genannten Gründe hinaus nach Maßgabe des § 18 Abs. 1 WHG widerrufen werden. Diese Regelungen ermöglichen es, auf veränderte Situationen effektiv zu reagieren (BVerwG, U.v. 16.03.2006 - 4 A 1075.04, Rn. 449 f).

II.4.1 Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Die für die Einleitstellen E 1 bis E 10 und die damit zusammenhängenden Rigolen, Versickerungsmulden und Regenrückhaltebecken (vgl. Unterlage 13) gemäß den lfd. Nrn. 12A, 25A, 32A, 39A, 317A, 393A, 402, 415A, 613B, 635A des Bauwerkverzeichnisses vorgesehenen wasserrechtlichen Erlaubnisse werden nach § 15 WHG als gehobene Erlaubnisse erteilt.

Die Voraussetzungen für eine gehobene Erlaubnis liegen vor. Mit der Durchführung der UVP wurde auch allen besonderen Verfahrensanforderungen nach §§ 15 Abs. 2, 11 Abs. 2 und 14 Abs. 3 bis 5 WHG entsprochen. Der Landkreis Barnim hat sein Einvernehmen mit Schreiben vom 05.05.2011 erteilt, der Landkreis Oberhavel mit Schreiben vom 05.05.2011, bestätigt mit Schreiben vom 10.06.2011. Ebenso sind die materiellen Voraussetzungen im Sinne des § 15 Abs. 1 WHG erfüllt. Es besteht ein öffentliches Interesse an dem Ausbaivorhaben selbst, sowie an einem funktionsfähigen Entwässerungssystem für die Autobahn. Dies kann unter Berücksichtigung der Beschaffenheiten des Vorhabens und seiner Lage im Raum nur durch die teilweise Einleitung von Niederschlagswasser in Gewässer gewährleistet werden, die Gegenstand dieser Erlaubnis ist. Es besteht damit ein ausreichendes öffentliches Interesse im Sinne des § 15 Abs. 1 WHG, den Vorhabenträger bei der beantragten

Gewässerbenutzung vor Ansprüchen Dritter auf Einstellung der Gewässerbenutzung zu schützen.

II.4.2 Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis

II.4.2.1 Allgemein

1. Die wasserrechtliche Erlaubnis wird unbeschadet der Rechte Dritter erteilt (§ 28 Absatz 3 BbgWG). Sie steht unter dem Vorbehalt, dass nachträglich Anforderungen insbesondere an die Beschaffenheit einzubringender oder einzuleitender Stoffe gestellt werden können (§ 13 WHG).
2. Die genehmigte örtliche Lage, die Art, der Zweck und der Umfang der Gewässerbenutzung sind einzuhalten. Die ständige Kontrolle obliegt dem Erlaubnisinhaber.
3. Der Baubeginn und die Fertigstellung der Anlagen sind gemäß § 106 BbgWG bei der unteren Wasserbehörde spätestens zwei Wochen vorher schriftlich anzuzeigen. Bei der Bauabnahme sind vorzulegen:
 - Gewährsbescheinigung über die ordnungsgemäße Errichtung der Entwässerungsanlagen
 - Bestandsplan.
4. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die Details der in vorstehender Nr. II.4.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses geregelten Einleitstellen mit der jeweils zuständigen unteren Wasserbehörde (Landkreise Barnim und Oberhavel) abzustimmen; der jeweils zuständige Wasser- und Bodenverband soll beratend einbezogen werden. Die Bestandsunterlagen für die Entwässerungsanlagen (Rückhaltebecken u. Einleitungsbauwerke) sind der UWB unverzüglich nach Vorlage 1-fach zu übergeben.
5. Den Bediensteten der zuständigen unteren Wasserbehörde ist bei vorheriger Terminvereinbarung jederzeit Zutritt zu den Einleitstellen zu gestatten.
6. Die Reinigungs- und Absetzanlagen sind regelmäßig zu entleeren. Die dabei anfallenden Stoffe sind entsprechend den abfallrechtlichen Vorschriften zu entsorgen.
7. Die Entwässerungsanlagen sind nach dem Stand der Technik herzustellen und anschließend regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit gemäß Tabelle 5 des DWA Arbeitsblattes A 138 zu überprüfen. Die Einbindungen in die verrohrten Gewässerabschnitte (Einleitstellen E 9 und E 10) haben mit einem Winkel von ca. 45° in Fließrichtung und so zu erfolgen, dass die vorhandenen Abflussquerschnitte der Gewässer erhalten bleiben (bündiger Abschluss).

8. Die Altlastenfreiheit und Schadstofffreiheit der Versickerungsflächen ist gemäß Grundwasserverordnung zu gewährleisten. Mineralische Auffüllungen sowie belastete Bodenbereiche sind durch Boden Z 0 nach LAGA M 20 - TR Boden zu ersetzen. Hierzu hat im Bedarfsfall eine direkte Abstimmung mit der zuständigen unteren Bodenschutzbehörde zu erfolgen. Die Hinweise, Empfehlungen und Forderungen aus dem Baugrundgutachten sind zu beachten. Sollten noch Unklarheiten über die Baugrund- und Grundwasserverhältnisse vorliegen, sind weitere Untersuchungen zu veranlassen.
9. Außer dem zugelassenen Niederschlagswasser dürfen keine Stoffe eingeleitet werden, die geeignet sind, den biologischen, chemischen und physikalischen Zustand des Grundwassers nachteilig zu beeinflussen. Sollte die Einhaltung dieses Verbots aufgrund unvorhergesehener Ereignisse trotz äußerster Sorgfalt nicht möglich sein, ist hierüber unverzüglich die zuständige untere Wasserbehörde zu informieren. Zeitpunkt, Ort, Art, Umfang, Ursache, Auswirkungen (ggf. das Gefährdungspotenzial) und die voraussichtliche Dauer der Störung sowie die durchgeführten oder beabsichtigten Maßnahmen sind in der jeweiligen Anzeige bzw. Meldung so genau wie möglich anzugeben. Eine ggf. bestehende Verpflichtung zur Unterrichtung weiterer Behörden bleibt unberührt.
10. Bei Kreuzungen von Ver- und Entsorgungsleitungen ist auf die Einhaltung der jeweils geltenden, mediumspezifischen Regelungen nach ATV7 DVWK/ DWA – Regelwerken (insbesondere Einhaltung von Sicherheitsabständen) zu achten.
11. Die UTM-Koordinaten nach ETRS 89 [Nordwert und Ostwert] für die Einleitstellen E 1 bis E 8 sind zum Zwecke der Eintragung in das Wasserbuch der unteren Wasserbehörde (Landkreis Oberhavel, Fachdienst Wasserwirtschaft, Adolf-Dechert-Straße 1, 16515 Oranienburg) unter Angabe der Reg.-Nr.- AbR-OHV-396/2011 zu übergeben.

II.4.2.2 Zur Einleitstelle E 10, Bauwerksverzeichnis Nr. 635

Die gehobene Erlaubnis für die Einleitstelle E 10 wird erteilt. Bei der Einleitung des Straßenoberflächenwassers ist die Einleitmenge von 20 l/s einzuhalten. Für den verrohrten Gewässerabschnitt und das unterhalb liegende Gewässersystem im Land Berlin bestehen ausreichende hydraulische Kapazitäten. Der Vorhabenträger hat einen Leistungsfähigkeitsnachweis erbracht. Dieser kommt zu dem Ergebnis, dass der Zufluss aus dem Regenrückhaltebecken aufgrund der gedrosselten Einleitmenge von maximal 20 l/s in den Kappgraben so gering ist, dass dieser keinen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit und Auslastung des Systems Graben – Rohrdurchlass hat.

II.4.2.3 Zur Einleitstelle E 5, Bauwerksverzeichnis Nr. 317

Bei der Einleitung von Oberflächenwasser in die Havel-Oder-Wasserstraße ist die maximale Einleitgeschwindigkeit von 0,4 m/s einzuhalten.

II.4.3 Weitere wasserrechtliche Regelungen

Die Autobahn durchschneidet innerhalb des Plangebiets die Trinkwasserschutzzonen II und III der Wasserversorgung Birkenwerder des Wasserwerkes Stolpe im Bereich von ca. km 170,900 bis km 174,500. Die Trinkwasserschutzzone II grenzt im Bereich von km 171,045 bis km 172,003 an die BAB 10 (s. Unterlage 1, Blatt 39).

II.4.3.1 Straßenoberflächenwasser

Im Bereich der Trinkwasserschutzzone II ist eine geschlossene Entwässerung für beide Richtungsfahrbahnen vorgesehen (siehe auch oben II.4.1). Das Niederschlagswasser ist über das Regenrückhaltebecken 1 mit Leichtflüssigkeitsrückhaltung abzuleiten (siehe Unterlage 13.2, Blatt 4A). Die Seitenbereiche und der Mittelstreifen sind entsprechend RiStWag Bild 6c und 8a für Zone III, Stufe 3 und 4 auszubilden. Ebenso sind die Vorgaben der RiStWag für die Ausgestaltung des Regenrückhaltebeckens zu berücksichtigen. Von der Anschlussstelle Birkenwerder bis zur Grenze des Trinkwasserschutzgebietes III bei ca. km 174,500 ist die Randausbildung entsprechend RiStWag Bild 6b für Zone III, Stufe 1 und 2 vorzusehen.

Diese Maßnahmen sind mit dem LUGV und der unteren Wasserbehörde (dem Landkreis Oberhavel) abgestimmt (vgl. III.2.10.14). Der Vorhabenträger hat auch die Ausführungsplanung sowie die Bauausführung mit den zuständigen Behörden abzustimmen.

Mit Ausnahme der in II.4.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses geregelten Einleitung ist das Straßenoberflächenwasser im Übrigen breitflächig über die anzulegenden Böschungen, Straßenmulden und sonstigen Straßennebenflächen zu versickern. Nr. II.4.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses gilt entsprechend. Auf die Ausnahmeregelung des § 2 Abs. 2 S. 1 WHG i.V.m. § 1 Abs. 4 Nr. 2 Brandenburgisches Wassergesetz (BbgWG in der Fassung der Bekanntmachung vom 02.03.2012, GVBl. I/12 Nr. 28) wird hingewiesen. Entsprechend § 2 Abs. 2 S. 2 WHG gilt die Ausnahme nicht für die Haftung für Gewässeränderungen nach den §§ 89 und 90 WHG.

II.4.3.2 Gewässerbezogene Regelungen

Der Vorhabenträger hat die gewässerbezogenen Details der Querungsbauwerke von Gewässern I. und II. Ordnung – ebenso wie die Details der Umverlegung von Gewässern II. Ordnung – mit dem jeweils zuständigen Gewässerunterhaltungspflichtigen rechtzeitig vor Baubeginn abzustimmen. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die

geplanten Änderungen an der Havel-Oder-Wasserstraße und mithin für die Abstimmungen mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich hinsichtlich dieses Sachverhalts eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vorbehalten (II.1.3.1).

Nach Beendigung der Bauarbeiten sind evtl. baubedingte negative Veränderungen der betroffenen Gewässer zu beseitigen. U.a. sind

- die vorgeschriebenen Mindestgefälle einzuhalten,
- der jeweils vorhandene Gewässerausbau fachgerecht wieder herzustellen und
- die Gewässersohle von baubedingt dort angelagerten Bodenmassen zu beräumen.

Die die Gewässerrandstreifen i.S.d. § 38 WHG i.V.m. § 84 BbgWG betreffenden LBP-Maßnahmen sind unter Beachtung der Richtlinie für die naturnahe Gestaltung, die Unterhaltung und den Ausbau der Fließgewässer (herausgegeben vom [damaligen] Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg im September 1997) umzusetzen. Die Details dieser Maßnahmen sollen in Zusammenarbeit mit dem jeweils zuständigen Gewässerunterhaltungspflichtigen festgelegt werden.

Bei der Umsetzung der LBP-Maßnahme Sohlgleiten im Hellmühler Fließ E 10 (1) hat der Vorhabenträger folgende Nebenbestimmungen zu beachten:

- Die Standorte der Sohlgleiten und die entsprechenden Stauziele sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit der zuständigen unteren Wasserbehörde (Landkreis Barnim) abzustimmen.
- Bei der Durchführung der Maßnahme sind die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft und die Eingriffe in das Gewässer selbst auf ein Mindestmaß zu reduzieren.
- Die Bestandsunterlagen sind der unteren Wasserbehörde (Landkreis Barnim) zu übergeben.

Die hiermit planfestgestellten Kreuzungen der – außerhalb des Straßenkörpers zu verlegenden – Leitungen mit Gewässern haben eine Mindestdiefe von 1,50 m unter der Graben- (Rohr-) Sohle oder 0,50 m über vorhandenem Rohrscheitel einzuhalten und sind innerhalb des Grabenprofils mit entsprechendem Schutzrohr auszustatten.

Die Kreuzungen der Trink- und Schmutzwasserleitungen von den Rastanlagen „Kappgraben Nord und Süd“ mit dem Kappgraben selbst hat der Vorhabenträger in der Ausführungsplanung mit der Gemeinde Panketal abzustimmen (III.2.10.15).

II.5. Weitere Entscheidungen

II.5.1 Umweltschäden

Gemäß § 1 des Gesetzes über die Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden (Umweltschadensgesetz – USchadG – vom 10.5.2007, BGBl. I S. 666; zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 20.04.2013, BGBl. I S. 831) findet dieses Gesetz Anwendung, soweit Rechtsvorschriften des Bundes oder der Länder die Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden (§ 2 Nr. 1 USchadG) nicht näher bestimmen oder in ihren Anforderungen diesem Gesetz nicht entsprechen. Da die Anwendungsvoraussetzungen des § 1 USchadG für die hiermit zugelassenen Umweltschäden nicht erfüllt sind, ist das Umweltschadensgesetz insoweit nicht anwendbar.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die vorstehende Feststellung nicht für Umweltschäden gilt, die durch unsachgemäße Umsetzung dieses Beschlusses in der Baudurchführung entstehen (z. B. bei Schadstoffaustritt von Baumaschinen). § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 75 Abs. 2 VwVfG bleibt unberührt.

II.5.2 Bodenschutz, Abfallrecht und Denkmalschutz

Der Vorhabenträger hat die Anforderungen des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (BBodSchG; Art. 1 des Gesetzes zum Schutz des Bodens vom 17.03.1998, BGBl. I S. 502; zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 24.02.2012, BGBl. I S. 212) zu beachten. Insbesondere ist die Straßenbaumaßnahme so auszuführen, dass der Bodenverbrauch und die Versiegelung auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt bleiben. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.

Außerhalb der vom Straßenbau unmittelbar betroffenen Bodenbereiche sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren (§ 1 BBodSchG).

Entsprechend § 6 Abs. 1 des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (KrWG vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), das durch § 44 Abs. 4 des Gesetzes vom 22. Mai 2013 (BGBl. I S. 1324) geändert worden ist) sind Abfälle in erster Linie zu vermeiden und – sofern eine Vermeidung nicht möglich ist – stofflich zu verwerten.

Die Brandenburgischen Technischen Richtlinien für die Verwertung von Recycling-Baustoffen im Straßenbau; Herstellung, Prüfung, Auslieferung und Einbau (BTR RCStB - Ausgabe 2004 - Gemeinsame Richtlinien des Ministeriums für ländliche

Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz und des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg; eingeführt durch Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung Nr. 10/2005 - vom 13.05.2005, ABl. Nr. 27/05 vom 13.07.2005, S. 719; ergänzt durch Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft Nr. 27/2010 - Verkehr vom 03.12.2010) i.V.m. den „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“, Technische Regeln der Bund/ Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA-TR), sind zu beachten.

In der Realisierungsphase ist die Einhaltung der bodenschutz- und abfallrechtlichen Bestimmungen vom Vorhabenträger zu überwachen. Dies betrifft vor allem die Vermeidung von Bodenverunreinigungen bzw. schädlichen Bodenveränderungen. Sollten sich während der Bauarbeiten Hinweise auf Bodenkontaminationen ergeben oder Altablagerungen aufgefunden werden, sind die Bauarbeiten in dem betreffenden Bereich umgehend anzuhalten und die zuständige untere Abfallwirtschaftsbehörde/ Bodenschutzbehörde zu informieren.

Durch die Bauarbeiten wird in bereits bekannte Bodendenkmale eingegriffen werden. In dem Umfang, wie in die bekannten Bodendenkmale durch die Bauarbeiten zwingend eingegriffen werden muss (vor allem in den von Erdarbeiten unmittelbar betroffenen Bodendenkmalbereichen), wird hiermit die gemäß § 9 Abs. 1 BbgDSchG erforderliche Erlaubnis erteilt.

II.5.3. Verkehrsbeeinträchtigungen während der Baudurchführung

Während der Baudurchführung hat der Vorhabenträger Sperrungen bzw. Verkehrsbeeinträchtigungen so weit wie möglich zu minimieren.

Auf Vollsperrungen der Autobahn ist grundsätzlich zu verzichten. Eventuell während der Bauzeit erforderliche Verkehrsraumeinschränkungen, Sperrungen und Umleitungsstrecken sind rechtzeitig vorher mit der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen. Sollten Bedarfsumleitungen erforderlich werden, sind dafür in Abstimmung mit der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde angemessen leistungsfähige öffentliche Straßen zu nutzen und auszuschildern.

Während der Baudurchführung ist zu sichern, dass der öffentliche Personennahverkehr weitgehend ungehindert verkehren kann. Baubedingte Verkehrseinschränkungen sind den jeweils betroffenen Verkehrsgesellschaften rechtzeitig vor Beginn mitzuteilen.

Für den Baustellenverkehr (vor allem für die Baustofftransporte) soll vorrangig die BAB 10 genutzt werden.

Der Vorhabenträger darf die zum Zeitpunkt der Auslegung des Plans vorhandene rechtmäßige Erschließung benachbarter Grundstücke grundsätzlich nicht beeinträch-

tigen. Eventuell ausnahmsweise erforderliche kurzzeitige Beeinträchtigungen sind rechtzeitig vorher den betroffenen Eigentümern/ Nutzern mitzuteilen.

II.5.4 Skateranlage Birkenwerder

Die Ausnahmegenehmigung des Brandenburgischen Autobahnamtes vom 10.06.2002 (Ausnahme vom Bauverbot nach § 9 Abs. 8 FStrG) zur Errichtung einer Skateranlage auf dem Flurstück 640/1, Flur 1, der Genehmigung Birkenwerder wird widerrufen.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Gemeinde Birkenwerder darauf hin, dass die Anlage mit Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses auf eigene Kosten umgehend abzubauen ist. Entschädigungsansprüche bestehen nicht.

II.5.5 Berichtigung der lfd. Nrn. 20, 31, 311, 404B des BV sowie der Nrn. 02.08.6, 03.01.6, 03.02.6, 03.31.6, 10.05.6, 22.02.06 des GV

Die in den lfd. Nrn. 20, 31, 311 und 404B des BV vorgesehene Umverlegung von Telekommunikationslinien, teilweise aus dem bestehenden Straßenkörper heraus, ist nicht Gegenstand dieses PFB.

Die im GV aufgeführten Inanspruchnahmen von Grundeigentum für die Umverlegung der Telekommunikationsleitungen gemäß lfd. Nrn. 20, 31, 311 und 404B des BV sind unzulässig; die entsprechenden Angaben im GV sind nicht maßgeblich. Es gelten die folgenden Angaben:

Lfd. Nrn. des BV	GV-Nr.	Minderinanspruchnahmen [m²]
20	02.08.6	560
	03.01.6	19
	03.02.6	628
31	03.31.6	80
311	10.05.6	403
404B	22.02.06	71

Im Ergebnis ihrer Prüfung überzeugte sich die Planfeststellungsbehörde, dass die Telekommunikationslinien entsprechend § 68 Abs. 1 des Telekommunikationsgesetzes (Telekommunikationsgesetz - TKG - vom 22. Juni 2004 (BGBl. I S. 1190), das durch Artikel 4 Abs. 108 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geän-

dert worden ist) das Recht und auch die zumutbare Möglichkeit haben, den Straßenkörper der BAB mitzubeneutzen. Eine örtliche Sondersituation, die die gesetzlich vorgesehene Mitbenutzung des Straßenkörpers ausschließt oder im Sinne des TKG unzumutbar erscheinen lässt, kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen. Insbesondere ist es dem Vorhabenträger nicht gelungen darzulegen, dass bzw. warum durch Telekommunikationslinien in den unbefestigten Seitenbereichen des Straßenkörpers gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG (z.B. Böschungen und Gräben) der Widmungszweck der BAB 10 dauernd beschränkt werden könnte. Ein zusätzlicher Abstimmungsaufwand mit den Telekommunikationsunternehmen ist ebenso hinzunehmen, wie etwa besondere Vorkehrungen zum Schutz der Telekommunikationslinien (vgl. auch § 71 Abs. 2 TKG).

Weil die in den Plänen dargestellte Herausverlegung der Telekommunikationslinien aus dem Straßenkörper der BAB bzw. aus einem Privatgrundstück in ein anderes Privatgrundstück weder Teil des Straßenbauvorhabens noch eine notwendige Folgemaßnahme wäre, kann sie nicht in diesem PFB geregelt werden. Entsprechend vorstehender Ausführungen ist allein die Umverlegung im Straßenkörper der BAB notwendig; die Herausverlegung aus dem Straßenkörper oder die erstmalige oder stärkere Beanspruchung eines Privatgrundstückes könnte allenfalls wünschenswert – aber nicht notwendig – sein.

Unabhängig davon widerspräche eine Herausverlegung aus dem Straßenkörper dem naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot (vgl. Nr. III.2.3.1.2 dieses PFB) und den Vorgaben zum Schutz des Bodens (vgl. Nr. II.5.2 dieses PFB), weil von der gemäß TKG regelmäßig vorgeschriebenen Trassenbündelung der Telekommunikationslinien mit Verkehrswegen ohne triftigen Grund abgewichen würde. Evtl. Beeinträchtigungen entgegenstehender Interessen der durch Artikel 14 GG geschützten Grundstückseigentümer ließen sich nicht rechtfertigen.

Sollte das Telekommunikationsunternehmen die vom Vorhabenträger favorisierte Herausverlegung aus dem Straßenkörper ebenfalls wünschen, steht es ihm frei, eine entsprechende Regelung außerhalb dieses Straßenplanfeststellungsverfahrens anzustreben.

II.6 Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß § 17 S. 2 FStrG i.V.m. dem Brandenburgischen Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (BbgUVPG; Art. 1 des Gesetzes zur Umsetzung der UVP-Richtlinie und der IVU-Richtlinie im Land Brandenburg und zur Änderung wasserrechtlicher Vorschriften vom 10.07.2002, GVBl. I S. 62; zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 29.11.2010, GVBl. I Nr. 39) und dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG - in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010, BGBl. I S. 94; zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 06.10.2011, BGBl. I

S. 1986) wurde die Umweltverträglichkeit des hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhabens geprüft.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach § 2 Abs. 1 S. 1 UVPG ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen (hier: Planfeststellungsverfahren). Die UVP umfasst nach S. 2 dieser Vorschrift die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf:

- die Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
- Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Die Anhörungsbehörde hat die nach § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind, den nach § 7 UVPG zu beteiligenden Behörden zugeleitet und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren. Nach § 9 Abs. 1 S. 3 UVPG muss die nach § 9 Abs. 1 S. 1 UVPG erforderliche Anhörung der Öffentlichkeit den Vorschriften des § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG entsprechen. Diese verfahrensrechtlichen Vorschriften – spezialisiert durch § 17a FStrG – sind eingehalten worden.

Die Umweltauswirkungen des Straßenbauvorhabens ermittelte der Vorhabenträger zunächst im Rahmen seiner Vor- und Entwurfsplanung. Auf dieser Grundlage schlossen sich – im Rahmen der Erstellung der Planunterlagen für das vom Vorhabenträger mit Schreiben vom 14.12.2004 beantragte und zu Beginn des hiermit abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens abgebrochene Verfahren – detaillierte Umweltverträglichkeitsuntersuchungen an. Die Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 1 S. 2 UVPG aufgeführten Schutzgüter durch bau-, anlage- und betriebsbedingte Effekte wurden eingeschätzt. Die im abgebrochenen Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden in die Überarbeitung der Planunterlagen für das mit Schreiben vom 08.12.2008 beantragte Planfeststellungsverfahren einbezogen.

Die nach § 6 Abs. 3 und 4 UVPG erforderlichen Angaben, Untersuchungen und Gutachten sind in die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen übernommen worden (hier wird besonders auf die Erläuterungsberichte zu den LPB – Unterlagen 12.0.0, 12.1.0 und 12.2.0, jeweils einschließlich der Deckblätter A und B – verwiesen).

Nach Auswertung der Unterlagen des Vorhabenträgers (§ 6 UVPG), der behördlichen Stellungnahmen (§ 7 UVPG) und der Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG) stehen dem Vorhaben grundsätzlich keine Hinderungsgründe entgegen. Alle

nach dem Anhörungsverfahren noch offenen entscheidungserheblichen Punkte konnten abschließend geklärt werden, soweit die Entscheidung nicht vorbehalten wurde.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt, dass das Vorhaben im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1 und 2 Abs. 1 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze zulässig ist.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht weiter reicht, als die Anforderungen, die sich aus dem Abwägungsgebot ergeben. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein integraler Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens auf der Stufe der Abwägung. Sie gewährleistet eine auf die Umwelteinwirkungen zentrierte Prüfung und ermöglicht es, die Umweltbelange in gebündelter Form herauszuarbeiten. Sie erweitert aber nicht den Kreis der Umweltbelange, die in die Abwägung einzustellen sind. Das Umweltverträglichkeitsprüfungsrecht nötigt auch nicht dazu, den räumlichen Umfang der Prüfung in der Planfeststellung weiter auszudehnen als er vom materiellen Planungsrecht gefordert wird (BVerwG, U. v. 10.04.1997 - 4 C 5/96).

Gemäß § 6 UVPG hat der Vorhabenträger die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens der Planfeststellungsbehörde zu Beginn des Verfahrens vorzulegen. Inhalt und Umfang der geforderten Unterlagen sind in § 6 UVPG ausführlich dargestellt. Auf der Grundlage dieser Unterlagen unter Einbeziehung des landschaftspflegerischen Begleitplans und des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags hat die Planfeststellungsbehörde eine umfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG erarbeitet. Sie erfolgt mit diesem Planfeststellungsbeschluss, weil zu diesem Zeitpunkt die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens in vollem Umfang zeitnah berücksichtigt werden können und nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand eine vollständige Erfassung der Umweltauswirkungen möglich ist. Die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens erfolgt auf der Grundlage dieser zusammenfassenden Darstellung und ist Bestandteil der Entscheidung der Zulässigkeit des Vorhabens gemäß § 12 UVPG.

Für die Darstellung und Bewertung sind die nachfolgenden Unterlagen ausgewertet worden:

- Unterlagen des Vorhabenträgers gemäß § 6 UVPG,
- Stellungnahmen/ Einwendungen der Behörden, der Träger öffentlicher Belange, der anerkannten Umweltverbände und der Privaten, die sich konkret mit Umweltaspekten der beantragten Baumaßnahme auseinandersetzen,
- Erörterungen mit den Trägern öffentlicher Belange am 14.06.2011, 15.06.2011, 16.06.2011, 21.06.2011 und am 22.06.2011 und mit den Einwendern am 27.10.2011, 28.10.2011, 01.11.2011, 02.11.2011, 03.11.2011,

08.11.2011, 09.11.2011, 10.11.2011, 23.11.2011, 29.11.2011, 30. 11.2011, 01.12.2011 im „Dorfkrug Bärenklau“, in Oberkrämer, Ortsteil Bärenklau, sowie am 06.12.2011, 07.12.2011, 08.12.2011, 13.12.2011 und am 14.12.2011 im „Summter Storch“ in Mühlenbeck-Summt,

- landschaftspflegerischer Begleitplan und artenschutzrechtlicher Fachbeitrag und sonstige Quellen.

II.6.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG

II.6.1.1 Umweltauswirkungen des Vorhabens

II.6.1.1.1 Schutzgut Menschen

Bei den meisten Gebäuden mit Wohnnutzung im Umfeld der BAB 10 können die zulässigen Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge mit aktivem Schallschutz eingehalten werden. Durch die vorhandene BAB 10 ist die umliegende Wohnbebauung teilweise durch erhebliche Lärmimmissionen beeinträchtigt. Der Vorhabenträger hat die jeweilige Belastung sorgfältig auch anhand relevanter Einzelobjekte ermittelt. Die mit dem Ausbau vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Situation für die Anwohner deutlich verbessern. Das Schallschutzkonzept sieht aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle, und -wände sowie offenporigen Asphalt) vor, damit jedenfalls tags weitgehend die Grenzwerte der Verkehrslärm-schutzverordnung vom 12.06.1990, BGBl. I S. 1036, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 19.09.2006, BGBl. I S. 2146 (16. BImSchV) eingehalten werden. Darüber hinaus ist passiver Schallschutz für jene Objekte vorgesehen, bei denen durch die aktiven Schallschutzmaßnahmen die Grenzwerte (tags und/ oder nachts) mit verhältnismäßigem Aufwand nicht eingehalten werden können. Negative Auswirkungen durch Luftverunreinigungen können ausgeschlossen werden.

Auf die umfassenden Darstellungen in der Unterlage 11, einschließlich der Deckblätter A und B, wird Bezug genommen.

Auch die Luftschadstoffbelastung bleibt in den Gebieten mit Wohnnutzung unterhalb der Grenzwerte der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV - vom 02.08.2010, BGBl. I S. 1065). Auf die Darstellungen in der Unterlage 11L, einschließlich Deckblatt A, wird Bezug genommen.

Die Autobahn zerschneidet die Landschaft. Durch den Ausbau wird die Zerschneidungswirkung verstärkt. Auf die Darstellungen in der Unterlagen 12.0.0, 12.1.0 und 12.2.0, alle einschließlich Deckblätter A und B, wird Bezug genommen.

II.6.1.1.2 Schutzgut Tiere (gleichzeitig Teil der biologischen Vielfalt)

Beeinträchtigungen für das Schutzgut Tiere entstehen in folgender Hinsicht:

- Verlust einzelner Exemplare durch Baumaßnahmen,
- Beeinträchtigung von faunistischen Funktionsbeziehungen durch die Zerschneidungs- und Barrierewirkung der verbreiterten Autobahn, soweit sie nicht durch verbesserte Querungshilfen reduziert werden,
- Verlust oder Beeinträchtigung von Biotopbeständen als Lebensstätten von Tieren (siehe Schutzgut Pflanzen).

Auf die Unterlagen 12.0.0, 12.1.0, 12.2.0 und die artenschutzrechtlichen Fachbeiträge Unterlagen 12.0.4, 12.1.4 und 12.2.4, alle einschließlich Deckblätter A und B, sowie die Unterlage 12.3 (Deckblatt A und B) wird Bezug genommen.

II.6.1.1.3 Schutzgut Pflanzen (gleichzeitig Teil der biologischen Vielfalt)

Durch die Überbauung und Versiegelung kommt es zu einem vollständigen Verlust der vorhandenen Biotopstrukturen und Lebensräume auf den betroffenen Flächen. Der Umfang der Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen ist für die drei Planungsabschnitte im jeweiligen LBP quantifiziert und dargestellt. Auf die Unterlagen 12.0.0, 12.1.0, einschließlich Anlage 2, und 12.2.0, alle einschließlich Deckblätter A und B, wird Bezug genommen. Widersprechen sich die Daten in den Maßnahmeblättern und in den Bilanzierungstabellen, wurde den Daten in den Bilanzierungstabellen der Vorzug gegeben. Zu den Beeinträchtigungen zählen:

- der dauerhafte oder vorübergehende Verlust von Autobahnbegleitgrün,
- Biotopverluste und -beeinträchtigungen außerhalb des Nahbereichs der BAB 10; auch wertvoller und besonders geschützter Biotope,
- eine verstärkte Schadstoffbelastung bestehender Biotope.

II.6.1.1.4 Schutzgut Boden

Aufgrund der Ausbaumaßnahme ergeben sich folgende erhebliche Beeinträchtigungen bzw. Verluste von Werten und Funktionen des Schutzgutes Boden:

- Versiegelung von Bodenflächen: etwa 92 ha; davon etwa 47 ha vorübergehend für den technologischen Streifen,
- Überprägung von Bodenflächen: 36,08 ha,
- Funktionsbeeinträchtigung durch Schadstoffeintrag.

II.6.1.1.5 Schutzgut Wasser

Für das Schutzgut Wasser ist für die drei Planungsabschnitte im jeweiligen LBP die Betroffenheit quantifiziert und dargestellt. Auf die Unterlagen 12.0.0, 12.1.0, insbesondere Anlage 2, und 12.2.0, alle einschließlich Deckblätter A und B, wird Bezug genommen. Die Konflikte liegen:

- in dem Verlust des Bodens als Infiltrationsfläche für Grundwasser durch Neuversiegelung (etwa 92 ha, davon etwa 47 ha vorübergehend),
- in der bauzeitlichen und betriebsbedingten Kontaminationsgefahr und
- in der Erhöhung des Umfangs des zu versickernden Straßenoberflächenwassers.

II.6.1.1.6 Schutzgut Luft

Die wesentlichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Luft sind für die drei Planungsabschnitte im jeweiligen LBP sowie in der Unterlage 11 L quantifiziert und dargestellt. Auf die Unterlagen 12.0.0, 12.1.0 und 12.2.0, sowie die Unterlage 11 L, alle einschließlich Deckblätter A und B, wird Bezug genommen.

Beeinträchtigungen durch betriebsbedingte Luftschadstoffe im Nahbereich der BAB 10 überschreiten entsprechend den prognostizierten Auswirkungen nicht die geltenden Grenzwerte der 39. BImSchV.

II.6.1.1.7 Schutzgut Klima

Die wesentlichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Klima sind für die drei Planungsabschnitte im jeweiligen LBP sowie in der Unterlage 11 L quantifiziert und dargestellt. Auf die Unterlagen 12.0.0, 12.1.0 und 12.2.0, sowie die Unterlage 11 L, alle einschließlich Deckblätter A und B, wird Bezug genommen.

Die Autobahn beeinflusst das Fließverhalten von Kalt- und Frischluft negativ.

II.6.1.1.8 Schutzgut Landschaft

Für das Schutzgut Landschaft ist für die drei Planungsabschnitte im jeweiligen LBP die Betroffenheit quantifiziert und dargestellt. Auf die Unterlagen 12.0.0, 12.1.0 und 12.2.0, alle einschließlich Deckblätter A und B, wird Bezug genommen. Die Konflikte liegen insbesondere:

- in der verstärkten Zerschneidungswirkung und
- Unterbrechung von Sichtbeziehungen.

II.6.1.1.9 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Es werden keine unter Denkmalschutz stehenden Bauten beeinträchtigt. Die betroffenen und vermutlich betroffenen Bodendenkmäler werden durch die archäologische Baubegleitung gesichert. Andere Kultur- oder Sachgüter werden nicht betroffen. Auf die Unterlagen 12.0.0, 12.1.0 und 12.2.0, alle einschließlich Deckblätter A und B, wird Bezug genommen.

II.6.1.1.10 Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Bei einer Gesamtbetrachtung aller Schutzgüter wird deutlich, dass sie zusammen ein komplexes Wirkungsgefüge darstellen, in dem sich viele Funktionen gegenseitig ergänzen und aufeinander aufbauen. Besonders bedeutsam sind dabei Bereiche, in denen sehr starke gegenseitige Abhängigkeiten bestehen und wo vorhabenbezogene Auswirkungen eine Vielzahl von Folgewirkungen haben können. Diese Bereiche mit einem ausgeprägten funktionalen Wirkungsgefüge weisen deshalb ein besonderes Konfliktpotenzial auf.

II.6.1.2 Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert, ausgeglichen oder ersetzt werden

II.6.1.2.1 Lärmschutzmaßnahmen

Zur Minderung des Verkehrslärms und zur Vermeidung von Überschreitungen der maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV in Wohnbereichen werden sowohl aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle, und –wände sowie offenporiger Asphalt) als auch passive Lärmschutzmaßnahmen an einzelnen Gebäuden eingesetzt. Insgesamt werden die Lärmbelastungen durch die Schutzmaßnahmen gegenüber dem Ist-Zustand deutlich verringert.

II.6.1.2.2 Luftreinhaltemaßnahmen

Die prognostizierten Luftschadstoffkonzentrationen führen – auch im Abschnitt mit der höchsten zu erwartenden Verkehrsbelastung – nicht zu Konflikten mit den geltenden Grenzwerten der 39. BImSchV. Die Anforderungen der RLuS 2012 werden beachtet.

II.6.1.2.3 Landschaftspflegerische Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen

Entsprechend dem Vermeidungsgrundsatz des § 15 Abs. 1 BNatSchG sind vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Neben Maßnahmen mit Vermeidungs- oder Verminderungswirkung hinsichtlich der Flächenbean-

spruchung und technischen Ausgestaltung der Straßenbaumaßnahme werden durch die folgenden Maßnahmen Umweltbelastungen vermieden oder vermindert:

- Grundsätzliche Berücksichtigung der RAS-LP 4 (Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen),
- Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben im Hinblick auf Vegetationsruhe und Brutvogelschutz bei der Durchführung von Gehölzrodungen,
- Sicherung und Lagerung des Oberbodens gemäß DIN 18 915,
- Schutz der Gehölze gemäß DIN 18 920 sowie Schutzmaßnahmen für unmittelbar angrenzende, höherwertige Biotope (Gehölzreihen, Grünlandflächen) im Bereich der reduzierten Arbeitsstreifen,
- Lagern und Umfüllen von boden- und wassergefährdenden Stoffen auf befestigten, gesicherten Flächen,
- Vermeidung der Oberbodenverdichtung im Bereich der Arbeitsstreifen durch Oberbodenabtrag,
- ordnungsgemäße Rekultivierung der bauzeitlich beanspruchten Flächen (Arbeitsstreifen) einschließlich Begrünung/ Bepflanzung,
- Untersuchung/ Sicherung von Bodendenkmal-/ Bodendenkmalverdachtsflächen,
- Anlage von Mulden und Sickerbecken.

II.6.1.2.4 Besondere Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung artenschutzrechtlicher Konflikte

Zusätzlich zu den oben aufgeführten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen werden zum Schutz geschützter Arten beispielsweise die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

- ökologische Baubegleitung, und Bauzeitenregelungen einschließlich Bauverbot in der Dämmerungs- und Nachtzeit,
- Schutz von Reptilien durch Errichtung eines Bauzaunes,
- Wildschutzzaun beidseitig entlang der Trasse,
- Absägen und Umsetzen höhlenreicher Baumsegmente,
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für die Fauna durch artengerechte Gestaltung der Durchlässe,
- mäusefeindliche Gestaltung des Mittelstreifens,

- Abfischen von Muscheln und anderer Vorkommen vor Gewässerverlegung,
- Fledermauskästen als Ersatzsommerquartiere und Optimierung von bestehenden oder Schaffung neuer Fledermauswinterquartiere,
- Ausweisung einer Sukzessionsfläche mit mosaikartigen Gehölzpflanzungen und Kleinstrukturen (als Ersatzlebensraum für Zauneidechse und Glattnatter),
- zusätzliche Niststrukturen für Gebirgsstelze und Eisvogel.

Die rechtzeitige Durchführung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen für eine Reihe von europarechtlich geschützten Tierarten nach § 44 Abs. 5 BNatSchG (siehe Abschnitt Artenschutz unter Ziffer III.2.3.8.3 dieses Beschlusses) verhindert zudem das Eintreten der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Soweit dies nicht möglich ist, wird eine Ausnahme erteilt (II.1.3.7, III.2.3.8.4).

II.6.1.2.5 Landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen

Gestaltungsmaßnahmen dienen der landschaftsgerechten Einbindung des Straßenbauvorhabens sowie der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes. Je nach Lage und Art können sie auch weitere Funktionen übernehmen (Überleitfunktionen für flugmobile Tiere, optische Führung der Verkehrsteilnehmer, Immissionsschutzfunktionen). Das Straßenbauvorhaben wird durch die folgenden Gestaltungsmaßnahmen landschaftsgerecht eingegrünt:

- Mittelstreifenbepflanzung und mäusefeindliche Gestaltung des Mittelstreifens,
- Pflanzung autobahnbegleitender Gehölzbestände,
- Ansaat der Bankette, Böschungen und Mulden sowie der Kabeltrasse,
- Begrünung der Lärmschutzwände,
- sukzessive Entwicklung von Trockenrasen an geeigneten Böschungen der BAB 10,
- Gehölzpflanzung an den Anschlussstellen.

II.6.1.2.6 Landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Zum Ausgleich erheblicher Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie biologische Vielfalt, Boden und Wasser sowie Landschaft werden die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

- Entsiegelung nicht mehr benötigter Fahrbahnfläche und der weiteren versiegelten Flächen im Bereich der BAB 10,
- Extensivierung von Intensivgrünland,
- Anlegen von Gehölzbiotopen,
- Baum-Strauch-Pflanzungen (auf entsiegelten, nicht mehr benötigten Verkehrsflächen),
- Anbringen von Fledermauskästen als Ersatzsommerquartiere und Optimierung von bestehenden oder Schaffung neuer Fledermauswinterquartiere.

Zur Ersetzung der nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima und Luft werden die folgenden Ersatzmaßnahmen durchgeführt:

- Entsiegelung ehemaliger Militärliegenschaften; ehemalige Kaserne Vogelsang. Dort: Entwicklung von Trockenbiotopen und standortgerechter Waldbestände auf Entsiegelungsflächen. Ebenfalls im Bereich der ehemaligen Kaserne Vogelsang werden Biotop angelegt und aufgewertet.
- Gewässerbegleitpflanzungen und Renaturierung von Kleingewässern,
- wegbegleitende Baumpflanzungen und Pflanzung von Hecken/ Baumgruppen auf Pferdekoppeln,
- standortgerechte Aufforstung der Waldbestände auf den nicht mehr benötigten Verkehrsflächen, sowie am Zehnruutenweg und in der Umgebung der Anschlussstelle Mühlenbeck,
- Waldrandgestaltung und biotopverbessernde Maßnahmen in Waldbeständen,
- abschirmende Gehölzpflanzungen in Leegebruch,
- Ansaat von Landschaftsrasen,
- natürliche Sukzession,
- Ausweisung einer Sukzessionsfläche mit mosaikartigen Gehölzpflanzungen und Kleinstrukturen,
- Schaffung zusätzlicher Niststrukturen für Gebirgsstelze und Eisvogel,
- Sohlgleiteneinbau im Hellmühler Fließ.

II.6.1.2.7 Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) im Rahmen artenschutzrechtlicher Bestimmungen

Ein Teil der vorgenannten Kompensationsmaßnahmen sind im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes lokaler Tierpopulationen (CEF-Maßnahmen) durchzuführen. Diese werden durch Auflagen des vorliegenden Beschlusses um eine zusätzliche vorgezogene Ausgleichsmaßnahme ergänzt (II.1.3.2.1, Nr. 4). Als CEF-Maßnahmen sind vorgesehen:

- Anbringen von Fledermauskästen als Ersatzsommerquartiere ($A_{\text{CEF}} 1 (0,1,2)$),
- Optimierung von bestehenden oder Schaffung neuer Fledermauswinterquartiere ($A_{\text{CEF}} 2 (0,1)$),
- Ausweisung einer Sukzessionsfläche mit mosaikartigen Gehölzpflanzungen und Kleinstrukturen (E 8 (CEF) (1)),
- Schaffung zusätzlicher Niststrukturen für Gebirgsstelze und Eisvogel (E 20 (CEF) (1)).

II.6.2 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG

II.6.2.1 Einleitung

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt anhand der in Tab. 1 wiedergegebenen Rahmenskala.

Tab. 1: Rahmenskala für die Bewertung der Umweltauswirkungen.

Stufe	Bezeichnung	Einstufungskriterien
IV	Unzulässigkeitsbereich	Es sind deutliche Gefährdungen rechtlich geschützter Güter zu erwarten, die nicht zulässig sind. Rechtsverbindliche Grenzwerte werden überschritten oder es findet eine Überschreitung anderer rechtlich normierter Grenzen der Zulässigkeit von Eingriffen oder sonstigen Beeinträchtigungen statt, die nicht überwindbar sind.

Stufe	Bezeichnung	Einstufungskriterien
III	Zulässigkeitsgrenzbereich	<p>Es sind deutliche Gefährdungen rechtlich geschützter Güter zu erwarten, die unter bestimmten Voraussetzungen zulässig sind.</p> <p>Rechtsverbindliche Grenzwerte für betroffene Schutzgüter der Umwelt werden in diesem Bereich überschritten oder es findet eine Überschreitung anderer rechtlich normierter Grenzen der Zulässigkeit von Eingriffen oder sonstigen Beeinträchtigungen statt, die nur durch Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses zu rechtfertigen sind. Hierzu gehören beispielsweise nach Naturschutzrecht weder ausgleichbare noch ersetzbare Eingriffstatbestände, die nur durch die Nachrangigkeit der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege gerechtfertigt werden können (§ 15 BNatSchG) oder erhebliche unvermeidbare und kompensierbare Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten, die allenfalls durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (§ 34 BNatSchG) zu rechtfertigen sind. Hierzu gehören auch Grenzwertüberschreitungen, die Entschädigungsansprüche auslösen (z. B. § 42 BImSchG).</p>
II	Belastungsbereich	<p>Belastungen in diesem Sinne stellen erhebliche Gefährdungen rechtlich geschützter Güter dar, die auch bei Fehlen eines überwiegenden öffentlichen Interesses zulässig sind.</p> <p>Unter Vorsorgegesichtspunkten anzusetzende Beeinträchtigungsschwellenwerte werden überschritten.</p>
I	Vorsorgebereich	<p>Der Vorsorgebereich kennzeichnet den Einstieg in die Beeinträchtigung der Schutzgüter und damit unter Umständen in eine schleichende Umweltbelastung. Die Umweltbeeinträchtigungen erreichen jedoch nicht das Maß der Erheblichkeit.</p>

II.6.2.2 Bewertung

In den Tab. 2 bis 10 erfolgt für jedes vom Vorhaben betroffene Schutzgut i. S. d. UVPG die Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG. Die Auswirkungen werden dabei nach ihrer Art unterschieden in baubedingte (B), anlagebedingte (A) sowie unterhaltungs- oder betriebsbedingte Auswirkungen (T).

II.6.2.2.1 Schutzgut Mensch

Tab. 2: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Menschen.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt.

Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tab. 1.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
-	IV Unzulässigkeitsbereich	-
Lärmbelastung von Siedlungsbereichen (T) – Überschreitung von Grenzwerten der 16. BImSchV Dargestellt in Kapitel III.2.5.	III Zulässigkeitsgrenzbereich	Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV werden überschritten. Es handelt sich um erhebliche und dauerhafte Belastungen. Es ergibt sich das Erfordernis einer Abwägung bzw. Verhältnismäßigkeitsprüfung gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG hinsichtlich aktiven Lärmschutzes. Im Ergebnis sind umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Ggf. ergeben sich Ansprüche auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.
Lärmbelastung von Siedlungsbereichen (T) – Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18 005 Dargestellt in Kapitel III.2.5.2.2.	II Belastungsbereich	Es handelt sich um erhebliche und dauerhafte Belastungen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden – zum großen Teil aufgrund der aktiven Lärmschutzmaßnahmen – nicht überschritten. Ergänzend wird passiver Lärmschutz notwendig.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
<p>Beeinträchtigung der Erholungseignung durch Unterbrechung von Wegebeziehungen (A)</p> <p>– Verlust der Querung Zehnrutenweg (BW 83 Ü1)</p>	<p>II Belastungsbereich</p>	<p>Es handelt sich um eine Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die durch die Neuanlage/ Erweiterung von Umgehungsmöglichkeiten ersetzt wird.</p>
<p>Beeinträchtigungen von Landschaftsbereichen, sowie Unterbrechung von Sichtbeziehungen durch Überführungs-, Damm- und Brückenbauwerke, Verstärkung der Zerschneidungswirkung (A)</p>	<p>II Belastungsbereich</p>	<p>Es handelt sich um erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG, die durch eine landschaftsgerechte Neugestaltung ausgleichbar im Sinne von § 15 BNatSchG sind.</p>
<p>Beeinträchtigung durch betriebsbedingte Luftschadstoffe im gesamten Trassennahbereich (T)</p>	<p>I Vorsorgebereich</p>	<p>Die Belastung durch Luftschadstoffe im Trassenbereich nimmt zu. Es kommt aber jenseits der Fahrbahnränder zu keiner Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV.</p>
<p>Verstärkung der Trennwirkung in Siedlungsbereichen (A)</p>	<p>I Vorsorgebereich</p>	<p>Erhebliche zusätzliche Beeinträchtigungen für die Siedlungsbereiche können ausgeschlossen werden. Die betroffenen Gebiete sind stark vorbelastet. Eine städtebauliche Entwicklung wird durch das Vorhaben jedoch nicht behindert.</p>
<p>Unterbrechung von Wegebeziehungen und Belastungen/ Beeinträchtigungen von Erholungsräumen durch den Baustellenbetrieb (A, B)</p>	<p>I Vorsorgebereich</p>	<p>Es handelt sich um relevante, aber zeitlich auf die Bauphase beschränkte Beeinträchtigungen. Von der Einhaltung einschlägiger Immissionsschutzbezogener Regelungen ist auszugehen.</p>

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es durch das Vorhaben zu mehreren erheblichen negativen Auswirkungen kommt.

II.6.2.2.2 Schutzgut Tiere (gleichzeitig Teil der biologischen Vielfalt)

Tab. 3: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Tiere.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt.

Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tab. 1.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
-	IV Unzulässigkeitsbereich	-
Beeinträchtigung der Zauneidechse, streng geschützte Art, Anhang IV FFH-RL (B, A)	III Zulässigkeitsgrenzbereich	<p>Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne Individuen der Zauneidechse baubedingt einem Tötungsrisiko ausgesetzt werden. Durch die ökologische Baubegleitung sowie das Absammeln und Umsetzen der Tiere wird die Gefahr so gering wie möglich gehalten.</p> <p>Für nicht vermeidbare Beeinträchtigungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt. Die Voraussetzungen liegen vor, insbesondere führen die Beeinträchtigungen nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet.</p> <p>Eine betriebsbedingte Gefahr für die Tiere wird ausgeschlossen, sie ist nicht dem Zulässigkeitsgrenzbereich zuzuordnen.</p>

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
Beeinträchtigungen der Glattnatter, des Kammmolchs, der Knoblauchkröte, des Moorfroschs (B)	III Zulässigkeitsgrenzbereich	Möglicherweise wird es erforderlich, Exemplare der betroffenen Arten einzufangen, um sie vor Baubeginn umzusetzen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG könnte dadurch verletzt sein. Die Ausnahmenvoraussetzungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen vor.
Beeinträchtigung der Beutelmeise, europäische Vogelart (B, A)	III Zulässigkeitsgrenzbereich	Durch das Vorhaben gehen Bestände eines Weidengehölzes, das der Beutelmeise als Brutplatz dient, verloren. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird erfüllt. Die Beeinträchtigungen sind nicht vermeidbar und führen nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet. Durch das Vorhaben ist nur ein kleiner Teil der Population betroffen. Die Ausnahmenvoraussetzungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen vor.
Beeinträchtigung des Rohrschwirls, europäische Vogelart (B, A)	III Zulässigkeitsgrenzbereich	Durch das Vorhaben gehen Bestände des Schilfröhrichts, die dem Rohrschwirl als Brutplatz dient, verloren. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird erfüllt. Die Beeinträchtigungen sind nicht vermeidbar und führen nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet. Durch das Vorhaben ist nur ein kleiner Teil der Population betroffen. Die Ausnahmenvoraussetzungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen vor.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
<p>Beeinträchtigung geschützter Tierarten und deren Lebensstätten (B, A)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Fledermäuse, streng geschützte Arten, Anhang IV FFH-RL: Verlust von potenziellen Lebensräumen 	<p>II Belastungsbereich</p>	<p>Die Beeinträchtigung betrifft Lebensstätten mehrerer Fledermausarten.</p> <p>Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, weil die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist. Dies wird durch Schutzmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für alle betroffenen Arten sichergestellt.</p>
<p>Sonstige Beeinträchtigung streng geschützter Tierarten und deren Lebensstätten (B)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zauneidechse, streng geschützte Art, Anhang IV FFH-RL: Verlust von potenziellen Lebensräumen 	<p>II Belastungsbereich</p>	<p>Die Beeinträchtigung betrifft Lebensstätten einer streng geschützten Art.</p> <p>Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, weil die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist. Dies wird durch Schutzmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für die Art sichergestellt. Die Beeinträchtigung der Lebensstätten ist außerdem nur temporär.</p>

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
<p>Sonstige Beeinträchtigung streng geschützter Tierarten und deren Lebensstätten (B)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Glattnatter, streng geschützte Art, Anhang IV FFH-RL: Verlust von potenziellen Lebensräumen 	<p>II Belastungsbereich</p>	<p>Die Beeinträchtigung betrifft Lebensstätten einer streng geschützten Art.</p> <p>Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, weil die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist. Dies wird durch Schutzmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für die Art sichergestellt. Die Beeinträchtigung der Lebensstätten ist außerdem nur temporär.</p>
<p>Sonstige Beeinträchtigung streng geschützter Tierarten und deren Lebensstätten (B)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kammmolch, streng geschützte Art, Anhang IV FFH-RL: Verlust von potenziellen Lebensräumen 	<p>II Belastungsbereich</p>	<p>Eine Beeinträchtigung von Lebensstätten der streng geschützten Art kann nicht vollständig ausgeschlossen werden.</p> <p>Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, weil die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist. Dies wird durch Schutzmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für die Art sichergestellt. Die Beeinträchtigung der Lebensstätten ist außerdem nur temporär.</p>

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
<p>Sonstige Beeinträchtigung streng geschützter Tierarten und deren Lebensstätten (B)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Knoblauchkröte, streng geschützte Art, Anhang IV FFH-RL: Verlust von potenziellen Lebensräumen 	<p>II Belastungsbereich</p>	<p>Eine Beeinträchtigung von Lebensstätten der streng geschützten Art kann nicht vollständig ausgeschlossen werden.</p> <p>Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, weil die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist. Dies wird durch Schutzmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für die Art sichergestellt. Die Beeinträchtigung der Lebensstätten ist außerdem nur temporär.</p>
<p>Beeinträchtigung europäischer Vogelarten und deren Lebensstätten (B)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Gebirgsstelze 	<p>II Belastungsbereich</p>	<p>Die Beeinträchtigung betrifft Lebensstätten der Vogelart.</p> <p>Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, weil die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist. Dies wird durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für die betroffene Art sichergestellt.</p>

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
<p>Beeinträchtigung europäischer Vogelarten und deren Lebensstätten (B)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Eisvogel 	<p>II Belastungsbereich</p>	<p>Die Beeinträchtigung betrifft Lebensstätten der Vogelart.</p> <p>Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, weil die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist. Dies wird durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für die betroffene Art sichergestellt.</p>

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
<p>Beeinträchtigung sonstiger streng geschützter Tierarten und Arten des Anhangs IV FFH-RL durch vorhabenbedingte Störwirkungen oder Einflüsse auf Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (A, B, T):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Biber – Fischotter – streng geschützte Fledermausarten: Breitflügelfledermaus Braunes Langohr Wasserfledermaus Großer Abendsegler Zwergfledermaus Fransenfledermaus Graues Langohr Große Bartfledermaus Mückenfledermaus Rauhautfledermaus Zweifarbfliegenfledermaus – Zauneidechse – Kammmolch – Knoblauchkröte – Rotbauchunke – Moorfrosch – Kleine Flussmuschel – Nachtkerzenschwärmer 	<p>I Vorsorgebereich</p>	<p>Schutzmaßnahmen und Ausweichmöglichkeiten der Tiere verhindern bei allen Arten Verstöße gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG.</p>

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
Beeinträchtigung sonstiger europäischer Vogelarten und deren Lebensstätten (A, B, T)	I Vorsorgebereich	Die Beseitigung geeigneter Niststätten außerhalb der Brutzeit stellt sicher, dass es zu keinen Individuenverlusten kommt. Da die Arten jährlich neue Nester bauen und im Umfeld geeignete Habitatstrukturen in ausreichendem Umfang vorhanden sind, können die Vögel entsprechend ausweichen. Es sind keine Individuenverluste zu erwarten, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehen. Das Kollisionsrisiko für Greifvögel wird vermindert, indem der Mittelstreifen bepflanzt und mäusefeindlich gestaltet wird. Durch die Verbreiterung der Autobahn sind zusätzlichen Störungen nicht zu erwarten. Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt.
Beeinträchtigung geschützter Tierarten und deren Lebensstätten (A, B, T) – besonders geschützte Tierarten, die nicht im Anhang IV der FFH-RL verzeichnet sind und keine europäischen Vogelarten sind	I Vorsorgebereich	Es liegt kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor, da es sich um Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG handelt (III.2.3.8).

Die Bewertung nach § 12 UVPG zeigt, dass es durch das Vorhaben zu mehreren nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Tiere kommt, die dem Belastungsbereich und teilweise dem Zulässigkeitsgrenzbereich zuzuordnen sind. Sofern Beeinträchtigungen nicht kompensiert werden können, wird eine Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten des BNatSchG erteilt. Die Voraussetzungen liegen für alle betroffenen Tierarten vor.

II.6.2.2.3 Schutzgut Pflanzen (gleichzeitig Teil der biologischen Vielfalt)

Tab. 4: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt.

Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tab. 1.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
-	IV Unzulässigkeitsbereich	-
<p>Verlust von Vegetationsbeständen (A, B) – in Naturschutzgebieten</p> <p>Im Naturschutzgebiet „Tegeler Fließtal“ vorübergehend 9.725 m², davon 3.875 m² Biotop nach § 30 BNatSchG geschützte Biotop und dauerhaft 19.610 m², davon 7.645 m² nach § 30 BNatSchG geschützte Biotop</p>	III Zulässigkeitsgrenzbereich	<p>Es handelt sich um die Zerstörung bzw. Beschädigung der Bestandteile eines Naturschutzgebiets nach § 23 BNatSchG. Davon kann nach § 67 BNatSchG eine Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist.</p> <p>Es handelt sich zudem um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die nicht ausgleichbar, wohl aber ersetzbar im Sinne von § 15 BNatSchG ist.</p> <p>Es handelt sich weiterhin teilweise um eine Waldumwandlung im Sinne von § 8 Abs. 1 LWaldG, die ersetzbar im Sinne von § 8 Abs. 4 LWaldG ist.</p>

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
<p>Verlust von Vegetationsbeständen (A, B) – in Naturschutzgebieten</p> <p>Im Naturschutzgebiet „Schöne- linder Teiche“ vorübergehend 270 m² und dauerhaft 90 m²</p>	<p>III Zulässigkeits- grenzbereich</p>	<p>Es handelt sich um die Zerstörung bzw. Beschädigung der Bestandteile eines Naturschutzgebiets nach § 23 BNatSchG. Davon kann nach § 67 BNatSchG eine Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist.</p> <p>Es handelt sich zudem um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die nicht ausgleichbar, wohl aber ersetzbar im Sinne von § 15 BNatSchG ist.</p>
<p>Dauerhafter Verlust von Waldflächen: etwa 21,75 ha</p>	<p>III Zulässigkeits- grenzbereich</p>	<p>Es handelt sich um erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG, die ausgleichbar oder ersetzbar im Sinne von § 15 BNatSchG sind.</p> <p>Es handelt sich weiterhin teilweise um eine Waldumwandlung im Sinne von § 8 Abs. 1 LWaldG, die ersetzbar im Sinne von § 8 Abs. 4 LWaldG ist.</p>

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
<p>Verlust/ Beeinträchtigung von Vegetationsbeständen (A, B) – von wertvollen, nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 18 BbgNatSchAG und nach § 29 Abs. 3 BNatSchG bzw. nach BaumschutzV geschützten Biotopen, insgesamt: 6,46 ha; u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Weidengebüsche – Bruchwald – Feuchtwiesen – Hochstaudenfluren – Rotbuchenwald/ Alleeen – 23 Einzelbäume 	<p>II Belastungsbereich</p>	<p>Es handelt sich um erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG, die nicht ausgleichbar, aber ersetzbar im Sinne von § 15 BNatSchG sind.</p>
<p>Dauerhafte Biotopverluste (A) außerhalb des Nahbereichs der BAB 10: 54,13 ha; davon Waldflächen: etwa 21,75 ha</p>	<p>II Belastungsbereich</p>	<p>Es handelt sich um erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG, die ausgleichbar oder ersetzbar im Sinne von § 15 BNatSchG sind.</p> <p>Es handelt sich weiterhin teilweise um eine Waldumwandlung im Sinne von § 8 Abs. 1 LWaldG, die ersetzbar im Sinne von § 8 Abs. 4 LWaldG ist.</p>
<p>Dauerhafte Biotopverluste (A): Autobahnbegleitgrün: 64,67 ha</p>	<p>II Belastungsbereich</p>	<p>Es handelt sich um erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG, die ausgleichbar oder ersetzbar im Sinne von § 15 BNatSchG sind.</p>

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
<p>Bauzeitliche Beeinträchtigungen oder Verluste von Biotopen (B), u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Gefährdung von 18 Einzelbäumen – Gefährdung von 4 Wacholderbüschen – Waldflächen 8,57 ha – davon nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope: 0,93 ha – Gesamtfläche: 43,59 ha 	<p>II Belastungsbereich</p>	<p>Es handelt sich teilweise um erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG, die teilweise ausgleichbar, sonst ersetzbar im Sinne von § 15 BNatSchG sind.</p>
<p>Beeinträchtigung von Vegetationsbeständen durch Substrat- und Schadstoffeinträge im Nahbereich der BAB 10 (T, B)</p>	<p>II Belastungsbereich</p>	<p>Es handelt sich um erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG, die ausgleichbar im Sinne von § 15 BNatSchG sind.</p>
<p>Mögliche Belastungen in FFH-Gebieten durch baubedingte Substrat- und Schadstoffeinträge (B)</p> <ul style="list-style-type: none"> – „Briesetal“ – „Toter See“ – „Tegeler Fließtal“ 	<p>I Vorsorgebereich</p>	<p>Durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen wird eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele ausgeschlossen.</p>
<p>Mögliche Belastungen in FFH-Gebieten durch betriebsbedingte Substrat- und Schadstoffeinträge (T)</p> <ul style="list-style-type: none"> – „Briesetal“ – „Toter See“ – „Tegeler Fließtal“ 	<p>I Vorsorgebereich</p>	<p>Durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen wird eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele ausgeschlossen.</p>

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
Mögliche Belastungen in FFH-Gebieten durch baubedingte Verluste/ Beeinträchtigung von Biotop- bzw. Vegetationsbeständen, Lebensraumtypen nach Anhang II der FFH-RL (B) – „Tegeler Fließtal“	I Vorsorgebereich	Durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen wird eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele ausgeschlossen. Die betroffene Fläche ist so gering (448 m ² = 0,12% des Gesamtbestandes des Gebiets), dass ihre Beeinträchtigung die Bagatellgrenze nicht überschreitet. Nach Abschluss des Bauvorhabens wird sich die Fläche vollständig renaturieren.

Die Bewertung nach § 12 UVPG zeigt, dass es durch das Vorhaben zu mehreren nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen kommt, die dem Belastungsbereich und teilweise dem Zulässigkeitsgrenzbereich zuzuordnen sind. Die Ausgleichbarkeit oder Ersetzbarkeit der erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der Eingriffsregelung ist gegeben. Widersprechen sich die Daten in den Maßnahmeblättern und in den Bilanzierungstabellen, wurde den Daten in den Bilanzierungstabellen der Vorzug gegeben.

II.6.2.2.4 Schutzgut Boden

Tab. 5: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt.

Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tab. 1.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
-	IV Unzulässigkeitsbereich	-

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
-	III Zulässigkeitsgrenzbereich	-
Versiegelung, Teilversiegelung und sonstige Funktionsverluste von Bodenflächen (A, B) <ul style="list-style-type: none"> - 43,96 ha Vollversiegelung - 36,08 ha anrechenbare Überprägung - besonders wertvolle Böden: 6,15 ha 	II Belastungsbereich	Es handelt sich um erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG, die ausgleichbar oder ersetzbar im Sinne von § 15 BNatSchG sind.
Beeinträchtigungen von Böden durch Schadstoffeinträge im Trassennahbereich (T)	II Belastungsbereich	Es handelt sich um erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG, die ausgleichbar im Sinne von § 15 BNatSchG sind.
Zusätzliche vorübergehende Beeinträchtigung von 47 ha durch Anlage des Technologiestreifens, davon 1,54 ha besonders wertvolle Böden (B)	II Belastungsbereich	Die Werte und Funktionen der Schutzgutausprägungen bleiben weitestgehend erhalten bzw. können kurzfristig wieder hergestellt werden. Die Beeinträchtigung bleibt größtenteils unter der Schwelle der Erheblichkeit im Sinne von § 14 BNatSchG. Im Übrigen wird sie ausgeglichen oder ersetzt.
Baubedingte Schadstoffbelastung von Böden (B)	I Vorsorgebereich	Unter Berücksichtigung der Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen und der zeitlichen Befristung der Baumaßnahmen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG zu erwarten.

Zusammenfassend ergibt die Bewertung, dass mehrere Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden erheblich sind und dem Belastungsbereich zuzuordnen sind.

II.6.2.2.5 Schutzgut Wasser

Tab. 6: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt.

Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tab. 1.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
-	IV Unzulässigkeitsbereich	-
-	III Zulässigkeitsgrenzbereich	-
Beeinträchtigungen von Grundwasser durch Schadstoffeinträge (T) in einem 10 m breiten Streifen vom Fahrbahnrand ausgehend	II Belastungsbereich	Es handelt sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die ausgleichbar im Sinne von § 15 BNatSchG ist.
Minderung der Grundwasserneubildung durch Versiegelung (A) – etwa 44 ha	II Belastungsbereich	Es handelt sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die ausgleichbar oder ersetzbar im Sinne von § 15 BNatSchG ist.
baubedingte Minderung der Grundwasserneubildung (B) – etwa 47 ha	II Belastungsbereich	Es handelt sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die ausgleichbar im Sinne von § 15 BNatSchG ist.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern durch Schadstoffeinträge und hydraulische Belastung von Fließgewässern, Erhöhung des zu versickernden Straßenoberflächenwassers (A, T)	I Vorsorgebereich	Das Entwässerungskonzept (Versickerung über Bankette, Böschungen, Versickerungsmulden und Gräben) stellt sicher, dass es zu keinen relevanten hydraulischen Mehrbelastungen der Vorfluter oder erheblichen Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern im Sinne der Eingriffsregelung kommt.
Belastung von Grund- und Oberflächenwasser durch baubedingte Substrat- und Schadstoffeinträge (B)	I Vorsorgebereich	Unter Berücksichtigung der Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen und der zeitlichen Befristung der Baumaßnahmen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der Eingriffsregelung zu erwarten.

Die Bewertung nach § 12 UVPG ergibt, dass es zu Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser kommt, die in den Belastungsbereich fallen. Die Ausgleichbarkeit oder Ersetzbarkeit der erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der Eingriffsregelung ist gegeben.

II.6.2.2.6 Schutzgut Luft

Tab. 7: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt.

Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tab. 1.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
-	IV Unzulässigkeitsbereich	-

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
-	III Zulässigkeitsgrenzbereich	-
-	II Belastungsbereich	-
Beeinträchtigung durch betriebsbedingte Luftschadstoffe im gesamten Trassennahbereich (T)	I Vorsorgebereich	Die Belastung durch Luftschadstoffe im Trassennahbereich nimmt zu. Es kommt aber jenseits der Fahrbahnrande zu keiner Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV.

Die Bewertung ergibt, dass es nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen kommt.

II.6.2.2.7 Schutzgut Klima

Tab. 8: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Klima.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt.

Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tab. 1.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
-	IV Unzulässigkeitsbereich	-
-	III Zulässigkeitsgrenzbereich	-

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
-	II Belastungsbereich	-
Beeinträchtigung durch betriebsbedingte Luftschadstoffe im gesamten Trassennahbereich (T)	I Vorsorgebereich	Die Belastung durch Luftschadstoffe im Trassennahbereich nimmt zu. Es kommt aber jenseits der Fahrbahn­ränder zu keiner Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV.

Die Bewertung ergibt, dass es nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen kommt.

II.6.2.2.8 Schutzgut Landschaft

Tab. 9: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Landschaft.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt.

Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tab. 1.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
-	IV Unzulässigkeitsbereich	-
-	III Zulässigkeitsgrenzbereich	-

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
Beeinträchtigungen von Landschaftsbereichen, sowie Unterbrechung von Sichtbeziehungen durch Überführungs-, Damm- und Brückenbauwerke, Verstärkung der Zerschneidungswirkung (A)	II Belastungsbereich	Es handelt sich um erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG, die durch eine landschaftsgerechte Neugestaltung ausgleichbar im Sinne von § 15 BNatSchG sind.
Beeinträchtigung der Erholungseignung durch Unterbrechung von Wegebeziehungen (A) – Verlust der Querung Zehnrutenweg (BW 83 Ü1)	II Belastungsbereich	Es handelt sich um eine Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die durch die Neuanlage/ Erweiterung von Umgehungsmöglichkeiten ersetzt wird.
– Verlust von 23 landschaftsbildprägenden Einzelbäumen (A)	II Belastungsbereich	Es handelt sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die nicht ausgleichbar, wohl aber ersetzbar im Sinne von § 15 BNatSchG ist.
Vorübergehende Beeinträchtigungen durch Baubetrieb und Baustelleneinrichtungsflächen (B)	I Vorsorgebereich	Unter Berücksichtigung der Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen und der zeitlichen Befristung der Baumaßnahmen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der Eingriffsregelung zu erwarten.

Die Bewertung ergibt, dass es mehrere Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft gibt, die erheblich sind und durch eine landschaftsgerechte Neugestaltung im Sinne des § 15 BNatSchG ausgeglichen bzw. ersetzt werden können.

II.6.2.2.9 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Tab. 10: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt.

Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tab. 1.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
-	IV Unzulässigkeitsbereich	-
-	III Zulässigkeitsgrenzbereich	-
Gefährdung von 9 bekannten Bodendenkmalen sowie 13 Verdachtsfälle	II Belastungsbereich	Durch Schutzmaßnahmen im Vorfeld der Baumaßnahmen wird soweit wie möglich eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne der Eingriffsregelung vermieden. Im Übrigen wird die nach § 9 Abs. 1 BbgDSchG erforderliche Erlaubnis erteilt.
Beeinträchtigungen noch nicht bekannter archäologischer Objekte (B)	I Vorsorgebereich	Durch eine archäologische Baubegleitung während der Erdarbeiten wird sichergestellt, dass es zu keinem Verlust archäologischer Fundstücke kommt und somit zu keiner erheblichen Beeinträchtigung.

Die Bewertung gemäß § 12 UVPG ergibt mehrere erhebliche Auswirkungen für das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter.

II.6.2.2.10 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Durch das Vorhaben ergeben sich erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen bezogen auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Land und Kulturgüter. Zwischen den Schutzgütern bestehen zahlreiche Wechselwirkungen im Sinne von § 2 Abs. 1 Ziff. 4 UVPG, die bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen berücksichtigt wurden, indem die Auswirkungen bei jedem – auch indirekt – betroffenen Schutzgut bewertet wurden.

II.6.2.3 Schutzgutübergreifende Gesamteinschätzung

Die vorstehenden Ausführungen zeigen, dass keine der prognostizierten Umweltauswirkungen, gemessen an den fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäben, in den Unzulässigkeitsbereich fällt.

In den Zulässigkeitsgrenzbereich fallen Auswirkungen des Vorhabens, welche die bereichsweise Überschreitung von Immissionsgrenzwerten der Lärmvorsorge (16. BImSchV), die Beeinträchtigungen der Zauneidechse, der Glattnatter, des Kammolchs, der Knoblauchkröte, des Moorfroschs, der Beutelmeise und des Rohrschwirls, nicht ausgleichbare Verluste von Biotopen in Naturschutzgebieten und die Umwandlung von Wald nach dem LWaldG betreffen. Weitere Auswirkungen des Vorhabens, die in den Belastungsbereich fallen, ergeben sich insbesondere durch Beeinträchtigungen der Schutzgüter entsprechend der Eingriffsregelung, im Hinblick auf artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen sowie Beeinträchtigungen durch den Verkehrslärm, die nicht zusätzlich unter die oben genannten Rechtsnormen fallen.

Die dargestellten nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG wurden in die Abwägung eingestellt. Bei der Prüfung der Umweltauswirkungen haben sich keine Erkenntnisse ergeben, die durchgreifende Bedenken gegen die Zulässigkeit des Vorhabens begründen können.

II.7 Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses

Durch die Planfeststellung (hier: gemäß §§ 17 ff. FStrG i.V.m. §§ 1 ff. VwVfGBbg i.V.m. §§ 72 bis 78 VwVfG) wird die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens einschließlich notwendiger Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen, nicht erforderlich.

Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

III. Begründender Teil

III.1 Formalrechtliche Würdigung

III.1.1 Zuständigkeit

Die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde ergibt sich aus § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 74 Abs. 1 S. 1 VwVfG i.V.m. §§ 17b Abs. 1 Nr. 6, 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 1 Abs. 1 der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrZV). Danach stellt die oberste Landesstraßenbaubehörde, die in Brandenburg das für den Straßenbau zuständige Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg ist, den nach § 17 S. 1 FStrG erforderlichen Plan fest.

III.1.2 Verfahren

III.1.2.1 Allgemeines

Nach § 17 S. 2 FStrG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Damit sich die Planfeststellungsbehörde mit diesem Interessengeflecht sachgerecht auseinandersetzen konnte, fand eine Öffentlichkeitsbeteiligung statt, die über die Information der lokalen Öffentlichkeit hinaus zum Rechtsschutz der Betroffenen beitrug. Im Rahmen dieser Öffentlichkeitsbeteiligung wurden viele Bedenken und Einwendungen erhoben sowie Hinweise und Anregungen gegeben, die bei der Entscheidungsfindung in die Abwägung eingestellt worden sind. Dass in dem hier vorliegenden Geflecht widerstreitender Interessen nicht allen Einwendungen entsprochen werden konnte, versteht sich von selbst. Es wurden alle Äußerungen und Einwendungen im Verlauf des Verfahrens geprüft.

Die Planfeststellungsbehörde hat gemäß § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 74 Abs. 2 S. 1 VwVfG im Planfeststellungsverfahren über alle – form- und fristgerecht erhobenen und bis zum Ende des Anhörungsverfahrens aufrechterhaltenen – Einwendungen zu entscheiden. Dem jeweiligen Einwender steht ein Klagerecht gegen den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss zu, jedoch nur insoweit, als dieser selbst gegen den jeweiligen Sachverhalt Einwendungen erhoben hat (§ 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 3 VwVfG i.V.m. § 17a Nr. 7 FStrG) und die Klage im Übrigen gemäß § 42 VwGO zulässig ist. Eine nachträgliche Erweiterung der Einwendungsinhalte ist nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen.

Allgemein sind Einwendungen im Planfeststellungsverfahren zu definieren als ein sachliches, auf die Verhinderung oder Änderung des beantragten Vorhabens abzielendes Gegenvorbringen (zuletzt BVerwG, U. v. 29.09.2011 – 7 C 21/09, NVwZ 2012, 176, 178). Nur dem Vorbringen eines Betroffenen kommt die Bezeichnung

„Einwendung“ zu. Im Planfeststellungsbeschluss beschränkt sich die notwendige Entscheidung (§ 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 74 Abs. 2 S. 1 VwVfG) auf diese „Einwendungen“ im eigentlichen Sinn, während es keiner Entscheidung über Anregungen (also das Vorbringen eines nicht Betroffenen) bedarf. Die Anregungen sind lediglich im Rahmen der planerischen Abwägung zu bedenken. Einwendungen müssen in groben Zügen erkennen lassen, welche Beeinträchtigungen befürchtet werden und in welcher Hinsicht die Planfeststellungsbehörde bestimmte Belange einer näheren Betrachtung unterziehen soll (BVerwG, B. v. 22.07.2010 – 7 VR 4.10, NVwZ 2010, 1486 f.).

Von einem Einwender kann erwartet werden, dass er gegen die Planung sprechende Gesichtspunkte geltend macht, die sich nach den ausgelegten Unterlagen einem Laien in seiner Lage von dessen eigenem Kenntnis- und Erfahrungshorizont her erschließen (BVerwG, B. v. 04.08.2011 – 9 B 33/11, Rn. 2).

Nach § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. §§ 73 Abs. 1, 3 VwVfG i.V.m. § 17a Nr. 1 FStrG ist der eingereichte Plan in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, für die Dauer eines Monats auszulegen. Der Vorhabenträger ist in diesem Zusammenhang nicht verpflichtet, sämtliche denkbaren Planunterlagen auszulegen. Zur Herstellung der erforderlichen Anstoßwirkung ist der Vorhabenträger nur verpflichtet, ein bestimmtes Mindestmaß an Planunterlagen auszulegen. Die Planauslegung dient dazu, die potenziell Betroffenen über das geplante Vorhaben zu unterrichten. Diesem Zweck ist in aller Regel Genüge getan, wenn ihnen die Auslegung Anlass zur Prüfung geben kann, ob ihre Belange von der Planung berührt sind und sie im anschließenden Anhörungsverfahren zur Wahrung ihrer Rechte oder Belange Einwendungen erheben wollen (BVerwG, U. v. 09.11.2006 – 4 A 2001.06, NVwZ 2007, 445, 446). Mit der Auslegung des Plans brauchen hingegen nicht bereits alle Unterlagen bekannt gemacht zu werden, die möglicherweise erforderlich sind, um die Rechtmäßigkeit des Vorhabens umfassend zu prüfen. Vielmehr kann sich die Auslegung auf diejenigen Unterlagen beschränken, derer der Einzelne bedarf, um den Grad seiner Betroffenheit abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können (BVerwG, U. v. 06.10.2010 – 9 A 12/09, NVwZ 2011, 626, 627).

III.1.2.2 Rügen zum Anhörungsverfahren

Im Verfahren wurden in verschiedener Hinsicht und zu verschiedenen Punkten Einwendungen zum Themenkomplex „Anhörungsverfahren“ erhoben.

III.1.2.2.1 Form der öffentlichen Bekanntmachung

Einige Einwender kritisierten, dass die Auslegung des Plans nicht in den regionalen Tageszeitungen publiziert wurde.

Die Einwendungen sind unbegründet. Gemäß § 1 Abs. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 73 Abs. 5 VwVfG i.V.m. § 17a Nr. 1 FStrG ist die Auslegung des Plans in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, ortsüblich bekannt zu machen. Es erfolgt keine öffentliche Bekanntmachung der Planauslegung. Welche Bekanntmachungsform ortsüblich ist, ergibt sich aus dem Gemeinderecht. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass die in den Gemeinden erfolgte Auslegung dem entsprach. Damit ist dem Formerfordernis des § 1 Abs. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 73 Abs. 5 VwVfG i.V.m. § 17a Nr. 1 FStrG Genüge getan.

III.1.2.2.2 Vollständigkeit und Verständlichkeit der Unterlagen

Hinsichtlich der ausgelegten Unterlagen wurden sowohl deren Vollständigkeit als auch deren Verständlichkeit gerügt. Bezüglich der Vollständigkeit wurde dieser Einwand zum Teil nur pauschal vorgebracht. Zum Teil wurde im Einzelnen etwa eingewandt, dass Informationen über Beginn und Dauer der Baumaßnahmen fehlten. Weiter wurde kritisiert, dass eine Verkehrsprognose und die Dokumentation der UVP fehlten. Auch seien die schalltechnische Untersuchung und das Luftschadstoffgutachten unvollständig gewesen.

Ebenso wurde kritisiert, dass die Unterlagen in Form und Umfang für den durchschnittlichen Bürger nur sehr schwer verständlich gewesen seien. Die Einwander forderten daher eine Öffentlichkeitsbeteiligung mit einer Unterrichtung in einer verständlicheren Form. Des Weiteren seien die Mitarbeiter in den Stadt- und Gemeindeverwaltungen nicht in der Lage gewesen, durch hinreichende Auskünfte die Einsicht in die Planungsunterlagen zu unterstützen. Darüber hinaus wurde kritisiert, dass die Auslegungszeiten insbesondere für Berufstätige ungünstig gewesen wären.

Den Einwendungen ist nicht zu folgen. Die Planungsunterlagen sind vollständig ausgelegt worden. Ihre Auslegung erfolgte gemäß der Vorgaben des § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. §§ 73 ff. VwVfG sowie Nr. 20 der Planfeststellungsrichtlinie 2007 (PlafeR 07). Sämtliche erforderlichen Unterlagen sind in dem zum Auslegungszeitpunkt aktuellen Stand ausgelegt worden.

Soweit der Einwand der Unvollständigkeit oder Mangelhaftigkeit der Planungsunterlagen nur pauschal erhoben worden ist, muss er bereits aus diesem Grunde zurückgewiesen werden. Es kann insoweit von Seiten der Planfeststellungsbehörde nur auf konkrete Forderungen eingegangen werden.

Die fehlenden Informationen über die Bauzeiten beruhen darauf, dass bei einem Planfeststellungsabschnitt von ca. 27 km Länge die Ausführung nur in einzelnen Bauabschnitten möglich ist. Mit der Durchführung der Maßnahmen wird nach Vorliegen der rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen sowie der Bereitstellung der finanziellen Mittel durch den Bund begonnen. Beginn und Dauer der Bauzeiten konnten daher zum Beginn der Auslegung nicht bestimmt werden. In den Planfeststel-

lungsunterlagen finden sich sowohl eine Verkehrsprognose, in der Daten bis zum Jahre 2025 berücksichtigt worden sind, als auch die Dokumentation der durchgeführten UVP. Die schalltechnische Untersuchung und das Luftschadstoffgutachten sind vollständig und im Übrigen auch ordnungsgemäß entsprechend der einschlägigen Vorgaben erstellt worden. Die Planfeststellungsunterlagen enthalten alle Angaben, um die Rechnungen der Lärmprognose nachvollziehen zu können. Neben den Angaben zu den prognostizierten Verkehrsmengen als Grundlage für den Emissionspegel werden die rechtlichen und schalltechnischen Grundlagen beschrieben.

Auch die Rügen in Bezug auf die Verständlichkeit der Unterlagen sind unbegründet. Von den ausgelegten Unterlagen ging die genannte hinreichende Anstoßwirkung aus. Die ausgelegten Planunterlagen entsprechen den gesetzlichen Anforderungen und einschlägigen Richtlinien (hervorzuheben sind die Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz [Planfeststellungsrichtlinien 2007 - PlafeR 07], eingeführt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/2007 – S 15/7162.2/6-1/00786495 -, VkB. Nr. 2/2008; im Land Brandenburg eingeführt durch Erlass des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung vom 04.01.2008, ABl. 16/08, S. 1085). Durch die normativen Vorgaben, die auf die korrekte Darstellung und Beschreibung eines straßentechnischen Bauvorhabens abstellen, lässt sich die Verwendung rechtlicher und technischer Fachbegriffe nicht vermeiden. Ihre umgangssprachliche Erläuterung hätte nur zu inakzeptablen Ungenauigkeiten geführt und wurde deshalb vom Vorhabenträger unterlassen. Unbeschadet dessen enthielten alle Unterlagen Erläuterungsberichte, die verständlich abgefasst waren. Auch waren den Unterlagen Übersichtskarten und Übersichtslagepläne beigegeben. Bereits nach Sichtung dieser Unterlagen war eine Abschätzung einer eventuellen Betroffenheit ohne weiteres möglich. Soweit die Gemeinde Birkenwerder in ihrem Schreiben vom 27.05.2009 bemängelt hat, die Ausführungen im Erläuterungsbericht in Unterlage 1 Kapitel 2.1 („Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse“) seien unverständlich, wurde dies in der Deckblattplanung berücksichtigt und eine Neuformulierung vorgenommen (Deckblatt A Unterlage 1, S. 4A). Die offenen (Verständnis-) Fragen sind damit geklärt.

Darüber hinaus enthielten alle Ordner eine Kurzübersicht über die gesamte Planung und welcher Teil davon in welchem Ordner zu finden ist. Auf diese Weise ließ sich gleichfalls eine mögliche Betroffenheit mit geringem Aufwand feststellen.

Nach alledem ist festzustellen, dass Bekanntmachung und Auslegung die hinreichende Anstoßwirkung nicht verfehlt haben. Die Einwendungen derjenigen, die die Form der Planunterlagen rügen, belegen, dass die Auslegung zum Anlass genommen wurde, mit Anliegen im Anhörungsverfahren vorstellig zu werden (vgl. BVerwG, U. v. 09.11.2006 – 4 A 2001/06, NVwZ 2007, 445, 446). Selbst wenn im Übrigen die ausgelegten Planunterlagen eine Anstoßwirkung für einzelne Planbetroffene nicht ausgelöst hätten, wäre ein entsprechender Mangel nach § 17e Abs. 6 S. 2 2. Hs. FStrG i.V.m. § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 46 VwVfG nur dann beachtlich,

wenn er sich in der Folgezeit tatsächlich als Einwendungshindernis erwiesen hätte. Dafür bestehen jedoch keine Anhaltspunkte.

Auch der Einwand, dass die Auslegungszeiten für Arbeitnehmer ungünstig gewesen seien, wird zurückgewiesen. Er weist keinen hinreichend konkreten Bezug zum vorliegenden Vorhaben auf. Im Übrigen entsprachen die Auslegungszeiten und -fristen den gesetzlichen Vorgaben. Schließlich wird auch der Vorwurf, die Mitarbeiter der Stadt- und Gemeindeverwaltungen seien nicht in der Lage gewesen, Auskunft zu geben, wegen seiner Pauschalität zurückgewiesen.

Soweit die Einwendungen nicht berücksichtigt worden sind, werden sie nach dem Vorstehenden als unbegründet zurückgewiesen.

III.1.2.2.3 Auslegung in der Gemeinde Leegebruch

Die Gemeinde Leegebruch hat vorgetragen, dass in der Gemeinde eine erneute Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erforderlich sei. Darauf sei verzichtet worden, da sich aus den Planfeststellungsunterlagen zunächst keine zusätzliche Betroffenheit der Gemeinde gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Autobahnkreuzes Oranienburg im Jahre 1999 ergeben hat. Mit der Erwidern des Vorhabenträgers vom 10.08.2011 zeige sich nun erstmalig, dass in Teilbereichen der Gemeinde mit einer Zunahme der Lärmbelastung zu rechnen sei. Somit werde deutlich, dass durch das Ausbauvorhaben zusätzliche Betroffenheiten in Leegebruch ausgelöst werden. Dies mache eine Nachholung der Auslegung der Unterlagen erforderlich.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die von der rechtsanwaltlich vertretenen Gemeinde Leegebruch im Schreiben vom 07.12.2011 getroffene Aussage, dass die Auslegung in Leegebruch noch erfolgen müsse, da sie unterblieben wäre, ist nicht richtig. Auch in Leegebruch wurden die Unterlagen zum Ausgangsverfahren ausgelegt (siehe I.2.1). Die Auslegung ist auch regelkonform bekannt gemacht worden. Lediglich bezüglich der Deckblattplanungen A und B wurde auf eine erneute Auslegung in Leegebruch verzichtet, da aus Sicht der Anhörungsbehörde mit den Deckblattplanungen keine zusätzliche Beeinträchtigung der Gemeinde Leegebruch verbunden ist. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Dazu ist festzuhalten, dass die Erweiterung der BAB 10 im Bereich des Dreiecks Oranienburg um eine zusätzliche Fahrspur je Fahrtrichtung bereits in den Unterlagen zum Ausgangsverfahren dargestellt war. Diese haben auch in Leegebruch ausgelegen. Zur Frage der zusätzlichen Beeinträchtigungen ist festzustellen, dass sich dem Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung im Ausgangsverfahren zwar nicht die konkrete Aussage entnehmen ließ, dass in Leegebruch in Folge des Aus-

bauvorhabens mit einer Erhöhung der Lärmbelastung zu rechnen sei. Der schalltechnischen Untersuchung ließen sich aber für die relevanten Objekte in der Gemeinde Leegebruch die neu prognostizierten Lärmwerte entnehmen. Die mit dem Vorhaben verbundene Erhöhung des Beurteilungspegels in Leegebruch war somit aufgrund der ausgelegten Planfeststellungsunterlagen erkennbar.

Die Deckblattplanung führt zu keiner zusätzlichen Beeinträchtigung in der Gemeinde Leegebruch. Bauliche Veränderungen in diesem Bereich sieht die Deckblattplanung nicht vor. Ein Vergleich der unterschiedlichen Prognosewerte aus dem Planfeststellungsantrag 2008 und der Deckblattplanung 2010 bezüglich herausgehobener Immissionspunkte zeigt zudem in der Tendenz eine Abnahme der Beurteilungspegel. Mangels einer zusätzlichen Beeinträchtigung ist der Verzicht auf eine Auslegung der Deckblattplanung in Leegebruch daher nicht zu beanstanden.

Auch eine Auslegung der im Nachgang zur Auslegung erstellten schalltechnischen Untersuchung auf der Grundlage des aktuellen Gebäudebestands ist nicht erforderlich. In diesem Zusammenhang ist zunächst festzuhalten, dass weder das Bundesfernstraßengesetz noch das Verwaltungsverfahrensgesetz ausdrücklich regeln, welche Unterlagen auszulegen sind. Aus § 73 Abs. 1 S. 2 VwVfG lassen sich insoweit nur Minimalanforderungen entnehmen. Nach Nr. 16 PlafR 07 gehört auch ein Lärmschutzplan zu den auszulegenden Unterlagen. Auch dort wird nicht definiert, welche Anforderungen an den Lärmschutzplan im Einzelnen zu stellen sind. Folglich bleibt nur, anhand der Funktion des Beteiligungsverfahrens zu ermitteln, welche Anforderungen an die auszulegenden Schallschutzunterlagen zu stellen sind.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dient die Planauslegung der Information der von dem geplanten Vorhaben potenziell Betroffenen (BVerwG, U. v. 19.05.1998 – 4 C 11/96, NVwZ 1999, 528, 531; BVerwG, U. v. 16.03.1998 – 4 A 31/97, NuR 1998, 647, 648). Diesem Zweck ist in aller Regel bereits dann genügt, wenn die Auslegung den von dem geplanten Vorhaben potenziell Betroffenen Anlass gibt zu prüfen, ob ihre Belange von der Planung berührt werden und ob sie deshalb im anschließenden Anhörungsverfahren zur Wahrung ihrer Rechte oder Interessen Einwendungen erheben wollen. Die Planauslegung hat mithin in einer Weise zu erfolgen, die geeignet ist, dem interessierten Bürger und den interessierten Gemeinden ihr Interesse an Information und Beteiligung durch Anregung und Bedenken bewusst zu machen und dadurch eine auf das geplante Vorhaben bezogene Öffentlichkeit herzustellen.

Es ist nicht erforderlich, mit der Planauslegung nach § 73 Abs. 3 VwVfG all jene Unterlagen bekannt zu machen, die möglicherweise erforderlich sind, um die Rechtmäßigkeit der Planung umfassend darzustellen und den festgestellten Plan vollziehbar zu machen (BVerwG, U. v. 14.04.1978 – 4 C 68/76, DVBl. 1978, 618; U. v. 05.12.1986 – 4 C 13/85; U. v. 08.06.1995 – 4 C 4/94; U. v. 18.03.2009 – 9 A 39/07; Steinberg/Wickel/Müller, Fachplanung, 4. Aufl., 2012, § 2, Rn. 59). Somit müssen

Gutachten und andere Unterlagen, die nicht unmittelbar der Erläuterung des Plans, also der Darstellung des Vorhabens dienen, sondern es ermöglichen sollen, das Vorhaben zu beurteilen und zu bewerten, nur dann ausgelegt werden, wenn dies ausdrücklich vorgesehen ist (VGH Mannheim, U. v. 30.03.1992 – 8 S 699/91). Immissionsschutzrechtliche Gutachten gehören daher in der Regel nicht zum Plan (Dürr, in: Kodal, Straßenrecht, 7. Aufl., 2010, Kap. 37, Rn. 2.5).

Bei nachträglich erstellten Unterlagen ist eine erneute Auslegung und Erörterung dann geboten, wenn diese Gutachten zu neuen Erkenntnissen führen, die eine Änderung der Plankonzeption zur Folge haben (Ronellenfitsch, in: Marschall, FStrG, 6. Aufl., 2012, § 17a, Rn. 57; VGH Mannheim, U. v. 30.03.1992 – 8 S 699/91). Konkret zur Frage der Lärmbetroffenheit bestimmter Grundstücke hat es das Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 22.03.1985 – 4 C 63/80 – für unschädlich erachtet, dass die durch höhere Lärmbelastungen betroffenen Grundstücke der Kläger im Plan nicht erkennbar waren. Dieses Ergebnis stützte das Bundesverwaltungsgericht darauf, dass der Zweck des Anhörungsverfahrens im konkreten Fall gleichwohl nicht verfehlt worden war. Auch wenn die Lärmbetroffenheit nicht unmittelbar aus den Unterlagen entnommen werden konnte, hatten die Grundstückseigentümer diesbezügliche Einwendungen erhoben, die auch Gegenstand der Erörterung waren. Entscheidend ist, dass die Betroffenheit durch Lärm erkennbar war, auch wenn die betroffenen Grundstücke nicht gesondert gekennzeichnet sind (Bonk/Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 7. Aufl., 2008, § 73, Rn. 60).

Dies lässt sich entsprechend auf den vorliegenden Fall übertragen. Die 2009 in Leegebruch ausgelegten Unterlagen enthielten zum einen die schalltechnische Berechnung des bereits 1999 vorhandenen Gebäudebestandes. Zum anderen ließ sich der Unterlage 11.4, Blatt 3 entnehmen, dass für die Ortslage Leegebruch keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen waren. Des Weiteren enthielt diese Unterlage eine zeichnerische Darstellung der Objekte, für die eine schalltechnische Berechnung erfolgt ist. Zudem ist in der Unterlage 11.3, Blatt 2, an Hand von Isolinien dargestellt, in welchen Bereichen von Leegebruch mit Immissionsgrenzüberschreitungen zu rechnen ist. Jene Grundstückseigentümer, die nach 1999 im relevanten Bereich von Leegebruch gebaut haben und ihre Gebäude daher in den Unterlagen nicht finden konnten, waren jedenfalls in der Lage festzustellen, ob für Gebäude in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft Grenzwertüberschreitungen errechnet wurden. Insoweit ist zu beachten, dass hier kein vollkommen neues Baugebiet erschlossen wurde, sondern vielmehr eine starke Nachverdichtung im bereits bebauten Bereich erfolgt ist.

Daher ist davon auszugehen, dass die ausgelegten Planunterlagen auch für jene Grundstückseigentümer, deren Gebäude in der ausgelegten schalltechnischen Berechnung nicht erfasst wurden, ausreichend Anstoß gaben, Einwendungen mit Blick auf die prognostizierte Lärmbelastung zu erheben. Für diesen Befund spricht auch,

dass aus Leegebruch eine Vielzahl von Einwendungen solcher Grundstücksbetroffener vorliegt.

In Konsequenz der nachträglich erstellten Schallschutzuntersuchung ist auch keine Planänderung erforderlich geworden. Für die vom Vorhabenträger zusätzlich erstellte Abwägungsunterlage zum Lärmschutz für Leegebruch aus dem August 2012, diese wurde der Gemeinde zur Stellungnahme übermittelt, wurden eine Vielzahl von Varianten für aktive Schallschutzmaßnahmen untersucht, die jedoch allesamt mit Blick auf ihre Unverhältnismäßigkeit verworfen wurden. Dabei wurde vom Gebäudebestand 2012 ausgegangen. Auch wenn dafür auf die Daten der Rasterlärmkarte zurückgegriffen wurde, war die Frage der Effektivität von aktiven Schallschutzmaßnahmen auf Grundlage der Untersuchung aller betroffenen Immissionsorte nicht anders zu beurteilen, da sich die Zahl der Betroffenen und der Grad ihrer Betroffenheit nach dieser Unterlage nur geringfügig anders darstellen. Jedenfalls hat die zusätzliche schalltechnische Untersuchung nicht zur Konsequenz, dass neue Betroffenheiten entstehen. Es werden nur vorhandene Betroffenheiten besser erkennbar. Im Übrigen ist anzumerken, dass die Bewertung des Lärmschutzkonzeptes durch die Planfeststellungsbehörde auch auf Grundlage der nachgereichten Unterlage erfolgt ist.

III.1.2.3 Präklusion

Einzelne Einwendungen sind erst nach Ablauf der in I.2.1 bezeichneten Einwendungsfristen (Präklusionsfristen) eingegangen. Die in diesen Schreiben erhobenen Einwendungen gegen die offen gelegten Pläne sind ausgeschlossen. Nur die innerhalb der genannten Einwendungsfristen bei den Gemeinden oder bei der Anhörungsbehörde eingegangenen Einwendungen wurden fristgerecht erhoben.

Bezüglich der Voraussetzungen für die Einwendungserhebung und die Wirkungen der Präklusion wird auf die Ausführungen unter II.2.3 verwiesen.

Will sich ein Betroffener die Möglichkeit offen halten, der Planung zuwiderlaufende Belange notfalls im Klageverfahren geltend zu machen, muss er sich im Rahmen der Betroffenenanhörung fristgerecht mit Einwendungen beteiligen. Nach der Rechtsprechung ist es sogar ausgeschlossen, dass die Planfeststellungsbehörde durch die inhaltliche Befassung mit verspäteten Einwendungen eine einmal eingetretene materielle Präklusion nachträglich wieder beseitigt und Rechtsschutzmöglichkeiten neu eröffnet (BVerwG, GB. v. 27.12.1995 – 11 A 24.95, NVwZ 1996, 895).

Auch dem vom potenziellen Entzug seines nach Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Eigentums Planbetroffenen steht der Rechtsweg offen. Dabei steht ihm grundsätzlich ein Anspruch zur Seite, die Planfeststellung umfassend daraufhin überprüfen zu lassen, ob bei der fachplanerischen Abwägung öffentliche Belange hinreichend beachtet worden sind. Dieser sogenannte Vollüberprüfungsanspruch trägt dem Gedanken Rechnung, dass der im Planfeststellungsbeschluss zugelassene Eigentumsentzug nach Art. 14 Abs. 3 GG zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich sein muss. Die

Präklusion nach § 17a Nr. 7 S. 1 FStrG schränkt diesen Anspruch ein, weil sie materiell wirkt, d.h. die Einwendungen sind auch in einem nachfolgenden gerichtlichen Verfahren ausgeschlossen. Der Gesetzgeber verfolgt mit der Präklusionsregelung im Hinblick auf Art. 14 Abs. 1 S. 2 i.V.m. Art. 19 Abs. 4 S. 1 GG legitime Ziele. Er hat als Konflikt gesehen, dass bei einer wichtigen Maßnahme der Infrastruktur wie dem Straßenbau, zwischen Bürgerbeteiligung, planerischer Informationsaufbereitung und effektivem Rechtsschutz einerseits, sowie dem Ziel einer behördlichen Verfahrensbeschleunigung und der Rechtssicherheit der Planungsentscheidung andererseits, ein Spannungsverhältnis besteht. Durch die Beteiligung der Betroffenen bereits im Verwaltungsverfahren wird ein Teil ihres Rechtsschutzes vorverlagert und ihnen damit die Einflussnahme auf den Inhalt der Planungsentscheidung eröffnet. Dies ermöglicht schon frühzeitig einen Ausgleich der Individual- und der öffentlichen Interessen. Einerseits ist es dem Betroffenen möglich, seine Interessen, auch soweit sie nicht eigene Rechtspositionen, sondern öffentliche Belange betreffen, vorzutragen und auf ihre Behandlung zu dringen. Andererseits stärkt die Regelung die Bestandskraft der einmal erteilten Genehmigung gegenüber solchen Drittbetroffenen, die sich am Verwaltungsverfahren nicht oder nicht rechtzeitig beteiligt haben. Für den Vorhabenträger wird das Risiko der Anfechtbarkeit der betroffenen Planungsentscheidung überschaubarer (BVerwG, GB. v. 11.08.2011 – 9 A 7/11, Rn. 15).

Die Planfeststellungsbehörde betont, dass Einwendungen in dem vorangegangenen und abgebrochenen Planfeststellungsverfahren von 2004 (siehe I.1) nur dann zugleich als Einwendungen im hiermit abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren behandelt werden konnten, wenn sie nochmals fristgerecht vorgelegt oder inhaltlich wiedergegeben wurden. Dagegen ist ein bloßer Hinweis auf ein früheres Schreiben auch dann nicht geeignet, die Präklusion abzuwenden, wenn er fristgerecht eingegangen ist.

Durch den Hinweis auf Stellungnahmen, die in einem anderen Verfahren oder in einem Vorstadium des eigentlichen Planfeststellungsverfahrens abgegeben worden sind, wird das darin enthaltene Vorbringen noch nicht Inhalt des Einwendungsschreibens, solange diese Stellungnahmen nicht mit dem Einwendungsschreiben eingereicht oder innerhalb der Einwendungsfrist nachgereicht werden. Nur durch diese Formenstrenge kann vermieden werden, dass entgegen der gesetzgeberischen Beschleunigungsabsicht für die Feststellung des Inhalts der Einwendungen zunächst andere Akten – möglicherweise von anderen Behörden – beigezogen werden müssen (BVerwG, B. v. 28.12.2011 – 9 B 59/11, NVwZ-RR 2012, 261, 262).

Danach verbietet es sich erst recht, Stellungnahmen, die vor Beginn der Einwendungsfrist abgegeben wurden, selbst als den Anforderungen des § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG entsprechende und die Präklusionswirkung ausschließende Einwendungen anzusehen (BVerwG, B. v. 01.04.2005 – 9 VR 6.05, Rn. 5).

Nach alledem sind die unter II.3.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgezählten Einwender mit ihrem Vorbringen präkludiert.

Unabhängig von der Präklusion weist die Planfeststellungsbehörde auf die nachstehende materiell-rechtliche Würdigung (III.2) hin.

III.1.2.4 Fehlende Einwendungsbefugnis

Weiter fehlte es einigen Einwendern an einer Einwendungsbefugnis.

Voraussetzung einer zulässigen Einwendung ist eine Einwendungsbefugnis des Einwenders. Nur in diesem Fall hat der Einwender einen Anspruch darauf, dass seine Einwendung in der Sache geprüft, erörtert und beschieden wird. § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG i.V.m. § 17a FStrG billigt nicht jedermann eine solche Einwendungsbefugnis zu. Sie besteht nur dann, wenn der Einwender durch das Vorhaben möglicherweise in seinen Rechten berührt wird. Dies ist zu verneinen, wenn die Sphäre des Einwenders von vornherein unter keinem denkbaren Gesichtspunkt berührt sein kann oder die geltend gemachten Rechte und Belange dem Einwender nicht als eigene zustehen können. Zu den Belangen in diesem Sinne gehören alle öffentlich-rechtlichen oder zivilrechtlich begründeten eigenen Rechte sowie die wirtschaftlichen, ökologischen, sozialen, kulturellen, ideellen oder sonstigen aner kennenswerten eigenen Interessen des Einwenders. Es ist im Übrigen hinreichend, wenn die eigenen Belange nur möglicherweise berührt sind. Eine Verletzung ist nicht Voraussetzung.

Das Erfordernis der Einwendungsbefugnis schließt es aus, dass die verfahrensrechtliche Möglichkeit der Einwendung allein zum Schutz der Allgemeinheit oder abgrenzbarer Teile der Allgemeinheit oder des Gemeinwohls wahrgenommen wird (zum Ganzen: Bonk/Neumann, in: Stelkens/Bonks/Sachs, VwVfG, 7. Aufl., 2008, § 73, Rn. 71 f.).

Nach diesen Maßstäben war eine Einwendungsbefugnis hinsichtlich der Einwendungen mit den IDs BIR-b_183, BIR-b_195 und BIR-b_405 zu verneinen.

Bei den Einwendungen mit den IDs BER_I_003, BIR-b_138, BIR-b_139, BIR-b_140, So-o_004 und b-084x war weder aufgrund des Wohnortes noch sonst eine Betroffenheit des Einwenders erkennbar.

III.1.2.5 Formunwirksame Einwendungen

Schließlich waren einige Einwendungen in der Form mangelhaft.

Nach § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 73 Abs. 4 VwVfG i.V.m. § 17a FStrG sind Einwendungen schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder der Gemeinde zu erheben.

Das Schriftformerfordernis schließt die mündliche Erhebung von Einwendungen generell aus. Zur Wahrung des Schriftformerfordernisses bedarf es regelmäßig einer eigenhändigen Unterschrift des Einwenders oder seines Vertreters (§ 126 Abs. 1 BGB). Vertretung ist bei der Erhebung von Einwendungen grundsätzlich gestattet, muss jedoch den allgemeinen Vorschriften der §§ 164 ff. BGB genügen. Die im Rahmen der modernen Telekommunikation zugelassenen Surrogate eines eigenhändig unterzeichneten Schriftstücks wahren die Schriftform, die elektronische Form jedoch nur, wenn die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 3a Abs. 2 S. 2 VwVfG vorliegen (Bonk/Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 7. Aufl., 2008, § 73, Rn. 76). Die alternative Form der Erhebung zur Niederschrift bedeutet, dass ein Mitarbeiter der Anhörungsbehörde oder der Gemeinde über die Einwendung eine wörtliche Niederschrift fertigt.

Schließlich müssen Einwendungen jedenfalls Namen und Anschrift des Einwenders enthalten und erkennen lassen, um welche Belange es dem Einwender im konkreten Fall geht und für welches Rechtsgut er eine Beeinträchtigung durch das Vorhaben befürchtet (siehe auch III.1.2.1).

Einwendungen, die den vorstehenden Mindestanforderungen nicht genügen, brauchen von der Planfeststellungsbehörde nicht beachtet zu werden, sofern sie nicht Gesichtspunkte betreffen, denen die Behörde ohnehin im Rahmen ihrer Amtsermittlungspflicht nachgehen muss (Kopp/Ramsauer, VwVfG, 13. Aufl., 2012, § 73, Rn. 87).

Nach diesen Maßstäben waren die Einwendungen der Einwender mit den IDs bir-438x, I-091x, HN-bo_209 und HN-be_324 als formunwirksam anzusehen. Im letzteren Fall war vor Ablauf der Einwendungsfrist zunächst eine formunwirksame Einwendung per E-Mail und nach Ablauf der Frist eine formwirksame Einwendung eingegangen, die jedoch nach dem zu III.1.2.3 Ausgeführten präkludiert ist.

Den Einwendungen mit den IDs HN-be_239 und HN-be_240 fehlte es an einer eigenhändigen Unterschrift. Sie wiesen nur eine maschinelle Unterschrift auf.

Fehlende Anschriften waren auf den Einwendungen mit den IDs b-010, BIR-b_079, so-004 und I-092x zu verzeichnen.

Die Einwendung mit der ID V-v_228 trug einen unleserlichen Namen mit dem Zusatz i.A. Unter der dazu angegebenen Anschrift konnte kein Wohngebäude ermittelt werden. Die Einwendung ist formunwirksam, weil sich aus ihr der Einwender nicht

ermitteln lässt. Für das Vertretungsverhältnis ist eine Vollmacht nicht nachgewiesen worden.

Die Einwendungen zu den IDs bir-448x, bir-450x und ml-373x waren nach ihrem Inhalt nicht als Einwendungen, sondern als allgemeine Bitten zum Verfahren, Informationen oder Fragen zu qualifizieren. Aus der Einwendung mit der ID So-o_004 ließ sich nicht ableiten, von welchen Auswirkungen des Vorhabens der Einwender betroffen sein soll.

III.2. Materielle rechtliche Würdigung

III.2.1 Planrechtfertigung

Zur Planrechtfertigung ist zu prüfen, ob Gesichtspunkte vorliegen, die grundsätzlich geeignet sind, die Planung des festzustellenden Vorhabens zu rechtfertigen. Eine hoheitliche Planung rechtfertigt sich nicht schon aus sich heraus, „*sondern [ist] im Hinblick auf die von ihr ausgehenden Einwirkungen auf Rechte Dritter für die jeweils konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig*“ (BVerwG, U. v. 14.02.1975, BVerwGE 48, 56 = NJW 1975, 1373).

Dies bedeutet, dass für das Straßenbauvorhaben nach Maßgabe der vom Fernstraßengesetz verfolgten Ziele ein Bedürfnis bestehen muss, es also objektiv erforderlich ist (Ronellenfisch, in: Marschall, FStrG, 6. Aufl., 2012, vor §§ 16, Rn. 7). Über die Erforderlichkeit der Planung, mit anderen Worten das „Ob“ der Planung, ist durch das Fernstraßenausbaugesetz und den Bundesbedarfsplan abschließend entschieden.

Der hiermit festgestellte 6-streifige Ausbau der BAB 10 entspricht den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG; in der Fassung der Bekanntmachung vom 20.01.2005, BGBl. I S. 201; geändert durch Art. 12 des Gesetzes vom 09.12.2006, BGBl. I S. 2833). Das ergibt sich aus § 1 Abs. 2 FStrG i.V.m. dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der dem Gesetz als Anlage beigefügt ist. Die BAB 10 ist Bestandteil des Bedarfsplans und darin als vordringlicher Bedarf ausgewiesen.

Der Aufnahme in den Bedarfsplan liegt eine bedarfsbezogene Kosten-Nutzen-Analyse zugrunde. Ziel der Bewertung, die im Bedarfsplan ihren Niederschlag findet, ist es, die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit näher untersuchter Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darzustellen. In die Bewertung fließen u.a. die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, Prognosen der Verkehrsentwicklung und Verkehrsströme, Beiträge zur Verkehrssicherheit sowie sonstige im Rahmen der Bedarfsplanung relevante Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus (vgl. § 4 S. 1 Hs. 2 FStrAbG) sowie die voraussichtlichen Investitions- und Unterhaltskosten ein (BVerwG, B. v. 30.06.2003 – 4 VR 2/03).

Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan ist das verkehrliche Bedürfnis für den Ausbau der BAB 10 mit einem 6-streifigen Querschnitt kraft Gesetzes festgestellt und damit anerkannt.

Die Planrechtfertigung ist auch in Bezug auf den Neubau der Rastanlage Kappgraben gegeben. Gemessen an den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes erweist sich der Neubau der Rastanlage Kappgraben am vorgesehenen Standort als geboten.

Gemäß § 3 Abs. 1 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Im Interesse der Schnelligkeit und Leichtigkeit des Verkehrs gehören dazu auch Stellplatzanlagen, die Gelegenheiten für Pausen bieten und Berufskraftfahrern die Möglichkeit einräumen, die gesetzlich geregelten Lenkzeiten einzuhalten (OVG Münster, B. v. 15.04.2010 – 11 B 1731/09.AK; VGH Mannheim, U. v. 07.08.2012 – 5 S 1749/11). Die Einrichtung einer ausreichenden Zahl sicherer Parkplätze stellt insofern auch einen integralen Bestandteil des Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur dar (Richtlinie 2008/96/EG v. 19.11.2008, Nr. 17).

Nach den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS), Ausgabe 2011, ist zwischen Rastanlagen an Bundesautobahnen ein Regelabstand zwischen 15 und 20 km vorzusehen. Im Ausnahmefall kann der Abstand auch bis zu 25 km betragen. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Tank- und Rastanlage Seeberg und der geplanten Tank- und Rastanlage Briesetal ist zur Einhaltung des Regelabstands zwischen diesen beiden Standorten eine unbewirtschaftete Rastanlage vorzusehen, da der Abstand zwischen beiden Standorten ca. 30 km beträgt.

Der fachplanerische Bedarf für die Rastanlage Kappgraben ist damit nachgewiesen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter III.2.7.1 verwiesen.

III.2.1.1 Bestehender Bedarf

Soweit die Gemeinden Birkenwerder, Hohen Neuendorf, Mühlenbecker Land und Velten sowie einige Einwander geltend machen, dass es an einer Planrechtfertigung für das hiermit festgestellte Vorhaben fehle, weil für den Ausbau kein Bedarf bestehen würde, ist dies zurückzuweisen.

Die Erforderlichkeit des 6-streifigen Ausbaues der BAB 10 ist mit Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 1993 (bestätigt durch den Bundesverkehrswegeplan 2003, Kabinettsbeschluss v. 02.07.2002) festgeschrieben. Das Vorhaben wurde in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen aufgenommen und in den vordringlichen Bedarf eingeordnet. Damit wurde die gesetzliche Grundlage für die Realisierung des Vorhabens geschaffen und der Bedarf für das Vorhaben für die Planfeststellung gesetzlich festgestellt, § 1 Abs. 2 FStrAbG. Das Bestehen eines Bedarfs ist damit bindend festgelegt. Der Bedarf für das Vorhaben ergibt sich ferner aus der für das Vorhaben erstellten Verkehrsprognose. Damit ist die Planrechtfertigung für das Vorhaben gegeben. Sie wurde durch einen Leistungsnachweis auf der Grundlage des Handbuchs für die Berechnung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001) bestätigt.

Nach der gesetzgeberischen Wertung ist damit unter Bedarfsgesichtspunkten auch die Planrechtfertigung gegeben. Die Feststellung, dass ein Bedarf für den Ausbau

der BAB 10 besteht, ist für die Planfeststellung nach §§ 17 ff. FStrG verbindlich. Das gilt auch für evtl. gerichtliche Verfahren.

Anhaltspunkte, dass der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung für den Ausbau der BAB 10 die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hat, liegen nicht vor. Dies wäre nur anzunehmen, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan an jeglicher Notwendigkeit fehlte, oder wenn sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keine Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (BVerwG, U. v. 03.03.2011 – 9 A 8/10, NVwZ 2011, 1256).

Allerdings wird mit der Aufnahme in den Bedarfsplan die abschließende Bewertung der Frage nach der Zulässigkeit des Vorhabens nicht vorweggenommen. Mit ihr ist nur über eine der tatbestandlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen entschieden (BVerwG, U. v. 25.01.1996 – 4 C 5.95, BVerwGE 98, 339 ff.). Die weiteren für die konkrete Betroffenheit entscheidenden Voraussetzungen hat die Planfeststellungsbehörde geprüft. Dabei hat sie alle für und gegen das Vorhaben sprechenden sowohl öffentlichen als auch privaten Belange gegen- und untereinander abgewogen, wie im Folgenden im Einzelnen dargestellt wird.

Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich an den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)“. Die in den Richtlinien vorgegebenen technischen Ausbauparameter sind für die gerichtliche Abwägungskontrolle jedoch nicht bindend und können so auch nicht stets und ohne weiteres entgegenstehende Belange (u.a. von Natur und Landschaft oder von Grundstückseigentümern) jeden Gewichts überwinden. Die durch allgemeine Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eingeführten Richtlinien bringen indes die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck, wobei sie zudem bei der Querschnittsgestaltung den gestiegenen Stellenwert des Umweltschutzes und den Aspekten der Wirtschaftlichkeit unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und der Erkenntnisse über den Verkehrsablauf in hohem Maße Rechnung tragen.

Eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, kann nur in besonderen Ausnahmefällen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (BVerwG, U. v. 19.03.2003 – 9 A 33/02). Ein solcher Ausnahmefall ist hier nicht ersichtlich. Die Überprüfung der Planfeststellungsbehörde ergab, dass die hiermit festgestellte Planung einer sachgerechten Abwägung auch in Bezug auf den Ausbaustandard entspricht. Insbesondere hätte es nicht genügt, allein eine grundhafte Erneuerung der Fahrbahn ohne Ausbau vorzusehen.

III.2.1.2 Verkehrsprognose

Die mehrfach im Anhörungsverfahren geäußerten Zweifel an den Prognosezahlen für die BAB 10 sind unbegründet. Insbesondere sind die Prognosezahlen für das Jahr 2025 nicht zum Nachteil der potenziell Lärmbetroffenen zu niedrig angesetzt. Die methodische Richtigkeit der Verkehrsprognose wurde von keinem Einwender qualifiziert in Frage gestellt.

Soweit einzelne Einwender gefordert haben, die Verkehrsprognose 2025 im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen, wird dem entsprochen. Dazu ist Folgendes anzumerken: Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wurde bereits am 08.12.2008 beim Landesamt für Bauen und Verkehr beantragt. Die damals eingereichte Planunterlage basiert auf einer Verkehrsprognose aus dem Jahr 2007, welche auf das Prognosejahr 2020 ausgerichtet war. Die Verkehrsprognose 2025 ist erst nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Februar 2009 durch Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft vom 01.06.2011 im Amtsblatt für Brandenburg, Nr. 31, vom 10.08.2011 veröffentlicht worden. Im Zuge der Deckblattplanung A wurden die Unterlagen entsprechend angepasst. Die Verkehrsprognose der Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung GmbH (IVV Aachen) mit Stand Februar 2009 für das Prognosejahr 2025 wurde der Planung zugrunde gelegt. In den Deckblättern zur Planfeststellung, Unterlage 11.1, S. 6A unter Punkt 3.3 „Ausgangsdaten“ ist das Prognoseverkehrsaufkommen für das Jahr 2025 abschnittsweise detailliert aufgeführt.

Die Verkehrsprognose beruht auf verkehrsplanerischen Netzberechnungen. Dies ist eine fachlich anerkannte Methode, die deutschlandweit und international verbreitet Anwendung bei der Verkehrsplanung findet. Hierin sind die künftige Stärke, Art und Zusammensetzung der Verkehrsströme unter Beachtung der zu erwartenden Entwicklung des Planungsgebiets erfasst. Diese Prognosewerte entsprechen der aktuellen „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ und der „Gesamt-Verkehrsprognose 2025 für die Länder Berlin und Brandenburg“.

Unabhängig davon ist anzumerken, dass eine ausdrückliche normative Vorgabe für den Prognosezeitraum nicht besteht. Hinsichtlich der dem Beurteilungspegel in der schalltechnischen Unterlage zugrunde zu legenden Verkehrsbelastung wird in der Begründung zu § 3 der 16. BImSchV davon ausgegangen, dass diese auf einen Zeitraum von 10 bis 20 Jahren zu prognostizieren ist. Bei der Bemessung des Prognosezeitraums ist die gesetzgeberische Wertung des § 75 Abs. 3 S. 2 VwVfGBbg zu berücksichtigen, der dem Vorhabenträger das Prognoserisiko für längstens 30 Jahre aufbürdet. Der Prognose sollte daher kein Zeitraum von mehr als 30 Jahren zugrunde gelegt werden. Dem Planungsträger ist es hingegen nicht verwehrt, einen kürzeren Zeitraum für die Prognose zu wählen. Dies gilt insbesondere, weil Prognosen, die sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken, eher fehlschlagen können. Durch einen kürzeren Prognosezeitraum erleiden die vom Verkehrslärm Betroffenen keine Nach-

teile. Bei einem kürzeren Prognosezeitraum lässt sich der Nachweis einer unzutreffenden Annahme früher führen, so dass ggf. Nachbesserungsansprüche im Sinne des § 75 VwVfG geltend gemacht werden können. Ausreichend ist es, die Berechnungsvorgaben so zu bemessen, dass sie sich als „Ausdruck sachlicher Erwägungen“ werten lassen.

Teilweise wurde von Einwendern kritisiert, dass die Prognose zur Entwicklung des Fahrzeugverkehrs nicht zwischen Pkw und Lkw bzw. Tages- und Nachtzeiten unterscheide.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Die Angaben zum Lkw-Verkehr in den schalltechnischen Unterlagen sind die maßgebenden Lkw-Anteile für Autobahnen nach Tabelle 3 der Richtlinie für den Verkehrslärm an Straßen (RLS-90). Dieser Wert berücksichtigt nicht nur den Schwerverkehr, sondern alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht größer als 2,8 t. Wie den Planfeststellungsunterlagen (Unterlage 1, S. 4) entnommen werden kann, beträgt der prognostizierte Schwerverkehrsanteil bis zu 22 % bezogen auf die Gesamtverkehrsstärke pro Tag. Demgegenüber ist der in der Verkehrsprognose zugrunde gelegte Pauschalansatz nach RLS-90, Tabelle 3, mit 25 % für den Tagzeitraum und 45 % für den Nachtzeitraum sicher bemessen. Damit ist der Güterfernverkehr bzw. Lkw-Anteil zur Ermittlung der Anspruchsberechtigung auf Lärmschutzmaßnahmen ausreichend berücksichtigt.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich auch aus der Verkehrsprognose keine Umstände ergeben, welche die Entscheidung des Gesetzgebers zur Feststellung des Bedarfs für den Ausbau der BAB 10 in Frage stellen könnten.

III.2.2 Alternativenprüfung

Seitens der Gemeinde Birkenwerder, der Stadt Hohen Neuendorf, der Gemeinde Mühlenbecker Land und der Stadt Velten wurde gerügt, dass eine Alternativenprüfung nur unzureichend durchgeführt und dokumentiert worden sei. Insbesondere mit Blick auf die erwartete Lärmbelastung hätten Varianten für eine Absenkung der Gradienten und einer Führung in Troglage mit Deckel geprüft werden müssen. Auch mit Blick auf das Klima habe eine Variantenuntersuchung nicht stattgefunden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Eine Alternativenprüfung hat den gesetzlichen Anforderungen entsprechend stattgefunden. Eine grundsätzliche Neutrassierung im Zuge des sechsstreifigen Ausbaues der BAB 10 konnte bereits auf der Ebene der Voruntersuchungen ausgeschlossen werden. So stellen einerseits die Anschlussstelle Oberkrämer, das Autobahndreieck Schwanebeck, das Kreuz Oranienburg und der im Land Berlin befindliche Streckenabschnitt der BAB 10 relevante Zwangspunkte dar, die eine weiträumige Trassenverschiebung nach Norden ausschließen. Andererseits stellen beispielsweise die angrenzenden Siedlungen, kreuzenden Verkehrswege, benachbarte FFH-Gebiete und Gewässer, etc. ihrerseits

Zwangspunkte dar, so dass auch eine kleinräumige Verschiebung nicht in Betracht kam.

Bei der weiteren Prüfung wurde auch eine asymmetrische Verbreiterung des vorhandenen Querschnitts verworfen, da dies während der Bauphase zu erheblichen Verkehrsbehinderungen im Bereich der Brückenbauwerke geführt hätte und zudem umfangreichere Anpassungen der Anschlussstellen erforderlich geworden wären. Zudem zeigte sich, dass Flächenbedarf, Neuversiegelung und Baukosten bei einem symmetrischen Ausbau am geringsten sind. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass ein symmetrischer Ausbau unter Beibehaltung der vorhandenen Achse vorzugswürdig ist.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde besteht kein Anlass, diese Bewertung in Zweifel zu ziehen. Auch unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entspricht die Variantenprüfung den rechtlichen Vorgaben. Abwägung und Variantenuntersuchungen nehmen eine zentrale Stellung in planungsrechtlichen Genehmigungsverfahren ein. Dabei sind die Anforderungen an Umfang und Tiefe von Variantenuntersuchungen danach zu differenzieren, ob ein Neubau oder ein Ausbau eines vorhandenen Verkehrsweges planfestgestellt werden soll. So können vor allem bei dem Ausbau eines vorhandenen Verkehrsweges die Randbedingungen so gelagert sein, dass Varianten, die eine Verschiebung der Trasse in horizontale und vertikale Richtung vorsehen könnten, von vornherein ausgeschlossen sind, da deren Umsetzung in keinem Verhältnis zu dem mit dem Vorhaben verfolgten Ziel bzw. zu den erforderlichen Eingriffen in das vorhandene Umfeld stehen.

Der Vorhabenträger hat im Rahmen der durchgeführten Untersuchungen, unter Berücksichtigung aller vorhandenen Zwangspunkte, die sich aufdrängenden Trassenvarianten ausreichend betrachtet. Neben den Variantenuntersuchungen aus den 1990er Jahren wurden im Rahmen der Erstellung der Vorplanung weitere Varianten untersucht und im Erläuterungsbericht beschrieben. Zusätzlich wurde eine Gradientenabsenkung geprüft. Speziell für den Bereich der Gemeinde Birkenwerder wurde zudem eine vertiefte Variantenuntersuchung erstellt, die neben der planfestgestellten Lärmschutzlösung auch eine geschlossene Trogstrecke, einen Tunnel und eine Einhausung mit geländenaher Gradientenlage bewertet hat. Im Übrigen wird auf die entsprechenden Ausführungen in der Unterlage 1, Kapitel 2.2 verwiesen.

III.2.3 Natur und Landschaft

Hinsichtlich des Schutzes von Natur und Landschaft, einschließlich des Artenschutzes und des Gebietsschutzes, sieht die Planfeststellungsbehörde den Bedarf einer zusammenfassenden Betrachtung und Bewertung, die sie im folgenden Kapitel unter der besonderen Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung vornimmt. Damit werden insbesondere diejenigen Stellungnahmen und Einwendungen adressiert, die

eine unvollständige Ermittlung und Bewertung der naturschutzfachlichen Belange bemängelt haben.

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben. Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Naturgütern und Landschaftsbild und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine andere Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans zutreffend beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb in der Form, in der es beantragt wurde, mit den unter Ziffer II.1.3.2 dieses Beschlusses aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Das Vorhaben muss nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Ziele (vgl. § 1 BNatSchG) unterlassen werden, da die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage hier kein Vorrang zu. Sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, U. v. 27.09.1990, BVerwGE 85, 348) im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber vorliegend nicht dominierend (BVerwG, U. v. 07.03.1997, UPR 1997, 329).

Die unteren Naturschutzbehörden Landkreis Oberhavel und Landkreis Barnim haben nach § 17 Abs. 1 BNatSchG das Benehmen erklärt.

Die Planfeststellungsbehörde hat der Prüfung der Planunterlagen die zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses geltende Rechtslage zugrunde gelegt.

III.2.3.1 Eingriffsregelung nach §§ 13 ff. BNatSchG

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen der §§ 13 ff. BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen oder zu ersetzen.

Im Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplanes ist der Eingriff beschrieben und bilanziert worden. Auf der Basis der vorliegenden naturschutzfachlichen und -rechtlichen Gegebenheiten sieht der landschaftspflegerische Begleitplan Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor.

Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Bilanzierung sachgerecht und vollständig. Widersprechen sich

die Daten in den Maßnahmeblättern und in den Bilanzierungstabellen, wird den Daten in den Bilanzierungstabellen der Vorzug gegeben. Im Einzelnen hatte die Anwendung der Eingriffsregelung der §§ 13 ff. BNatSchG folgende Ergebnisse:

III.2.3.1.1 Eingriff

Das Vorhaben des Autobahnausbaus BAB 10, nördlicher Berliner Ring, stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft i. S. d. § 14 BNatSchG dar. Eingriffe sind alle „Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können“. Nach der Rechtsprechung ist darunter das der Planfeststellung unterliegende Vorhaben „als Ganzes“ zu verstehen (BVerwG, U. v. 14.07.2011, BVerwGE 140, 149, Rn. 117).

Die einzelnen durch das Vorhaben hervorgerufenen Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 12.0.0, S. 55 ff., einschließlich Deckblattplanung A, in der Unterlage 12.1.0, S. 80 ff., einschließlich Deckblattplanungen A und B, sowie in der Unterlage 12.2.0, S. 22 ff., einschließlich Deckblattplanung A, umfassend dargestellt und in den Bilanzierungstabellen jeweils im Deckblatt B Unterlage 12.0.0, S. 79B ff., Unterlage 12.1.0, S. 174B ff. und im Deckblatt A Unterlage 12.2.0., S. 46A ff. zusammengefasst und den Kompensationsmaßnahmen gegenübergestellt.

III.2.3.1.2 Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen sowie Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, B. v. 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen zu unterlassen (§ 13, § 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechtes bedarf. Als vermeidbar ist nach dem BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

Folgende *Vermeidungsmaßnahmen* sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.0.0, S. 66 ff., einschließlich Deckblatt A; Unterlage 12.1.0, S. 83 ff., einschließlich Deckblätter A und B, sowie Unterlage 12.2.0, S. 23 ff., einschließlich Deckblatt A) vorgesehen:

Für den Planungsabschnitt (PA) 0:

V 2 (0): Sicherung und Zwischenlagerung von Oberboden

V_A 3 (0): Vermeidung bauzeitlicher Biotop- und Lebensraumverluste und -beeinträchtigungen

V 4 (0): Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Biotope/ Böden

V 5 (0): Untersuchung/ Sicherung von Bodendenkmalen

V 6 (0): Anlegen von Mulden und Sickerbecken

V_A 7 (0): Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit

V_A 8 (0): Bauzeitregelungen bei Abbruch- und Umbauarbeiten der Brückenbauwerke, Verschließen der Öffnungen an Brücken, Kontrolle der verschlossenen potenziellen Brückenquartiere

V_A 9 (0): Schutz von Zauneidechsen durch Errichtung eines Bauzauns während der Bauarbeiten

Für den Planungsabschnitt (PA) 1:

V_A 1 (1): Anlage von Querungsmöglichkeiten für die Fauna

V 2 (1): Sicherung und Zwischenlagerung von Oberboden sowie Vermeidung von baubedingtem Schadstoffeintrag

V 3 (1)/V3 (M) (1)/V_A 3 (1)/V_A 3 (M) (1): Vermeidung bauzeitlicher Biotopverluste und -beeinträchtigungen

V 4 (1): Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Böden und Biotope

V 5 (1): Untersuchung/ Sicherung von Bodendenkmal-/ Bodendenkmalverdachtsflächen

V 6 (1): Anlage von Mulden und Sickerbecken

V_A 7 (1): Bauzeitenregelung V_A 8 (1): Bauzeitenregelung bei Abbruch und Umbauarbeiten an Brücken und Unterführungsbauwerken, Verschließen von Brückenöffnungen, Abrissbegleitung

V_A 9 (1): Schutz von Reptilien durch Errichtung eines Bauzauns

V_A 10(1)/V_A 10 (M) (1): Ökologische Baubegleitung

V_A 11 (1): Absetzen von höhlenreichen Stammsegmenten bei Kiefern im Briesetal

Für den Planungsabschnitt (PA) 2:

V_A 1₍₂₎: Einbau eines ottergerechten Durchlassbauwerkes im Trassenverlauf einschließlich Leit- und Sperreinrichtung und Einzäunung AD Pankow

V 2₍₂₎: Sicherung und Zwischenlagerung von Oberboden

V 3₍₂₎: Vermeidung bauzeitlicher Biotopverluste und -beeinträchtigungen

V 4₍₂₎: Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Biotope/ Böden

V 5₍₂₎: Untersuchung/ Sicherung von Bodendenkmalen

V 6₍₂₎: Anlage von Mulden und Regenrückhaltebecken

V_A7₍₂₎: Bauzeitenregelung bei Gehölzrodungen und Baufelddräumung

V_A8₍₂₎: Bauzeitenregelung an Brücken und Unterführungen, Abrissbegleitung

V_A9⁽²⁾: Schutz von Zauneidechsen durch Errichtung eines Biotopschutzzaunes während der Bauarbeiten

Vorgesehen sind des Weiteren Gestaltungsmaßnahmen zur Reduzierung der visuellen Beeinträchtigungen.

Gemäß dem Prinzip der schichtweisen Bilanzierung von Kompensationsmaßnahmen bei sich überlagernden Beeinträchtigungen werden mehrere Konflikte zum Teil durch multifunktionale Maßnahmen kompensiert. Eine Zusammenstellung findet sich in den Tabellen Unterlage 12.0.0, S. 79 ff.; in Unterlage 12.1.0, S. 174 ff. und in Unterlage 12.2.0., S. 46 ff., jeweils einschließlich Deckblätter A und B.

Im PA 0:

- G/A 1 (0): Pflanzung autobahnbegleitender Gehölzbestände, Gestaltung der Rastplätze
- G/A 2 (0): Ansaat der Bankette, Böschungen, Böden und sonstigen Grünflächen
- G_A 3 (0): Mittelstreifenbepflanzung/ mäusefeindliche Gestaltung
- G 4 (0): Begrünung der Lärmschutzwände

Im PA 1:

- G_A 3/V(1): Mittelstreifenbepflanzung/mäusefeindliche Gestaltung des Mittelstreifens
- G/A 1(1): Pflanzung autobahnbegleitender Gehölzbestände
- G/A 2(1): Ansaat der Bankette, Böschungen und Mulden sowie Kabeltrasse
- G 4(1): Begrünung der Lärmschutzwände
- G/A 5(1): Sukzessive Entwicklung von Trockenrasen an geeigneten Böschungen der BAB 10
- G/A 6(1): Gehölzpflanzung AS Mühlenbeck
- G/A 7(1): Gehölzpflanzung AS Birkenwerder

Der Konflikt K5 (Biotopverluste) wird in PA 1 durch die beschriebenen Maßnahmen nicht vollständig vermieden bzw. ausgeglichen. Es verbleiben 1,32 ha verlorenes Autobahnbegleitgrün. Ersatz erfolgt durch E 2 (1), E 11 (1), E 14 (1), E 16 (1) und E 17 (1) (Deckblatt A, Unterlage 12.1.0., S. 177B). Auch Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden nicht vollständig vermieden oder ausgeglichen. Ersatz für die Rodung von Bäumen im PA 1 erfolgt mit der Maßnahme E 6 (1) durch das Pflanzen von 55 Hochstämmen (Unterlage 12.1.0, Bilanzierungstabelle, S. 182A).

Im PA 2:

- G/A 1⁽²⁾: Pflanzung autobahnbegleitender Gehölzbestände, Gestaltung Rastplatz
- G/A 2⁽²⁾: Ansaat der Bankette, Böschungen, Böden und sonstigen Grünflächen
- G_A 3⁽²⁾: Mittelstreifenbepflanzung/ mäusefeindliche Gestaltung
- G 4⁽²⁾: Begrünung der Lärmschutzwand/ Lärmschutzwalls

Als spezielle artenschutzrechtliche Vorkehrungen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen dienen die folgenden Maßnahmen: V_A 1(1), V_A 1(2), V_A 7(0), V_A 7(1), V_A 7(2), V_A 8(0), V_A 8(1), V_A 8(2), V_A 9(0), V_A 9(1), V_A 9(2), V_A 10(1), V_A 11(1), G_A 3(0), G_A 3/V(1), G_A 3(2).

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass die im Plangebiet ermittelten rein national geschützten Arten der Fauna durch das Vorhaben, einschließlich der vorgesehenen Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen, nicht oder nicht erheblich beeinträchtigt werden (vgl. insbesondere Deckblatt B, Unterlage 12.1.0, S. 189B ff.).

Zusammenfassende Übersichten finden sich jeweils im Deckblatt A Unterlage 12.0.0, S. 70 A; Unterlage 12.1.0, S. 115 A f. und Unterlage 12.2.0, S. 37A.

III.2.3.2 Ausgleichsmaßnahmen

Die Pflicht zur Ausführung von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen nach § 15 Abs. 2 BNatSchG ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (U. v. 30.10.1992, NVwZ 93, 565; U. v. 1.9.1997, NuR 1998, 41) ebenfalls striktes Recht. Der landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage 12.0.0., S. 72 ff., einschließlich Deckblättern A und B, Unterlage 12.1.0, S. 145 ff. einschließlich Deckblättern A und B, Unterlage 12.2.0, S. 34 ff., einschließlich Deckblatt A) sieht folgende Ausgleichsmaßnahmen vor:

Im PA 0:

A_{CEF} 1 (0): Anbringen von Fledermauskästen oder -brettern

A_{CEF} 2 (0): Optimierung eines bestehenden Fledermauswinterquartiers

A 5 (0): Anlegen von Gehölzbiotopen

Im PA 1

A 1(1): Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen

A_{CEF} 1(1): Anbringen von Fledermauskästen als Ersatzsommerquartiere

A_{CEF}2(1): Optimierung von bestehenden oder Schaffung neuer Fledermauswinterquartiere

Im PA 2

A 1(2): Entsiegelung nicht mehr benötigter Fahrbahnflächen

A 2(2): Extensivierung von Intensivgrünland

A 6(2): Entsiegelung eines Betonplattenweges

A_{CEF} 1(2): Anbringen von Fledermauskästen als Ersatzsommerquartiere

Insgesamt werden in allen Planungsabschnitten die Beeinträchtigungen nur teilweise ausgeglichen. Deshalb ist die Durchführung von Ersatzmaßnahmen geboten.

III.2.3.3 Ersatzmaßnahmen

Der landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage 12.0.0., S. 72 ff., einschließlich Deckblättern A und B, Unterlage 12.1.0, S. 145 ff. einschließlich Deckblättern A und B, Unterlage 12.2.0, S. 34 ff., einschließlich Deckblatt A) sieht folgende Ersatzmaßnahmen vor:

Im PA 0:

- E1 (0): Entsiegelung ehemaliger Militärliegenschaften, Garnison Vogelsang
- E19 (0): natürliche Sukzession von Offenlandflächen

Im PA 1:

- E1 (1): Entsiegelung ehemaliger Militärliegenschaften, ehemalige Kaserne Vogelsang, 28,85 ha
- E2 (1): Biotopverbessernde Maßnahmen in Waldbeständen
- E3 (1): Aufforstung standortgerechter Waldbestände in der Umgebung der Anschlussstelle Mühlenbeck
- E4 (1): Gewässerbegleitpflanzungen E6 (1): Wegbegleitende Baumpflanzungen
- E7 (1): Renaturierung von Kleingewässern
- E8 (CEF) (1): Ausweisung einer Sukzessionsflächen mit mosaikartigen Gehölzpflanzungen und Kleinstrukturen
- E9 (1): Pflanzung von Hecken/ Baumgruppen auf Pferdekoppeln
- E10 (1): Sohlgleiteneinbau im Hellmühler Fließ
- E11 (1): Entwicklung von Trockenbiotopen auf Entsiegelungsflächen ehemaliger Militärliegenschaften
- E12 (1): Entwicklung standortgerechter Waldbestände auf Entsiegelungsflächen ehemaliger Militärliegenschaften
- E13 (1): Aufforstung standortgerechter Waldbestände auf den nicht mehr benötigten Verkehrsflächen
- E14 (1): Ansaat von Landschaftsrasen
- E15 (1): Waldrandgestaltung
- E16 (1): Baum-Strauch-Pflanzungen (auf entsiegelten, nicht mehr benötigten Verkehrsflächen)
- E17 (1): natürliche Sukzession
- E20 (CEF) (1): Schaffung zusätzlicher Niststrukturen für Gebirgsstelze und Eisvogel aus Artenschutzbeitrag
- E21 (1): Aufforstung standortgerechter Waldbestände am Zehnruutenweg
- E22 (1): Abschirmende Gehölzpflanzungen Leegebruch

Im PA 2:

- E 1₍₂₎: Entsiegelung ehemaliger Militärliegenschaften, ehemalige Kaserne Vogelsang
- E 2₍₂₎: Biotopverbessernde Maßnahmen in Waldbeständen
- E 4₍₂₎: Uferbepflanzung von Gräben
- E 6₍₂₎: Wegbegleitende Baumpflanzungen

Die vorgenannten Kompensationsmaßnahmen A_{CEF1} (0), A_{CEF1} (1), A_{CEF1} (2), A_{CEF2} (0), A_{CEF2} (1), E8 (CEF) (1) und E20 (CEF) (1) werden als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes lokaler Tierpopulationen i.S.v. § 44 Abs. 5 BNatSchG (CEF-Maßnahmen) durchgeführt.

Die Schutz- und Kompensationsmaßnahmen wurden vom Vorhabenträger mit den Naturschutzbehörden (Landkreis Barnim und Oberhavel) abgestimmt und in diesem Zusammenhang ergänzt und modifiziert.

III.2.3.4 Berücksichtigung agrarstruktureller Belange bei der Inanspruchnahme land- oder forstwirtschaftlich genutzter Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG)

Land- oder forstwirtschaftlich genutzte Flächen werden im vorliegenden Fall in dem Maße für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen, in dem dies zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie aufgrund artenschutzrechtlicher Bestimmungen zwingend erforderlich ist. Böden mit hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit sind nicht betroffen. Ein Großteil der natur- und artenschutzrechtlich notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird auf Flächenpools mit naturschutzrechtlicher Zweckbestimmung konzentriert (Liegenschaft Vogelsang).

Im Trassenumfeld liegen naturschutzbezogene Maßnahmenflächen meist auf für die Bewirtschaftung wenig geeigneten Restflächen. Zumeist sind sie dort zum Schutz und zur Sicherung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen von betroffenen Tierarten und zur landschaftsgerechten Neugestaltung des von der Straßenbaumaßnahme betroffenen Landschaftsbildes zwingend erforderlich.

Vor diesem Hintergrund sieht die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Fall die agrarstrukturellen Belange i.S.d. § 15 Abs. 3 BNatSchG als berücksichtigt an.

III.2.3.5 Ergebnis

Die vom Vorhabenträger beauftragten Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass der mit diesem Vorhaben zugelassene Eingriff in Natur und Landschaft soweit wie möglich vermieden und im Übrigen vorrangig ausgeglichen und schließlich mit Ersatzmaßnahmen kompensiert ist. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass die gewählten Maßnahmen den Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung entsprechen und damit die Eingriffe kompensiert sind.

Zur Überprüfung, ob die vorgesehenen Schutzmaßnahmen während der Baumaßnahmen den gewünschten Erfolg erreichen, ist eine ökologische Baubegleitung vor-

gesehen (V_{A 10} (1)/V_{A 10} (M) (1)). Die Planfeststellungsbehörde hat zusätzlich aus ihrer Sicht darüber hinaus notwendige Nebenbestimmungen erlassen (siehe II.1.3.2.1).

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 23.08.1996 – 4 A 29/95 (UPR 1997, 36, Rn 19; ebenso: U. v. 27.10.2000 – 4 A 18/99, BVerwGE 112, 140, Rn. 60; U. v. 16.03.2006 – 4 A 1075/04, BVerwGE 125, 116, Rn. 532), müssen Ausgleichsmaßnahmen so beschaffen sein, dass sie in dem betroffenen Landschaftsraum einen Zustand herbeiführen, der den früheren Zustand in der gleichen Art und mit der gleichen Wirkung fortführt. Hinsichtlich des räumlichen Bezugs von Ersatzmaßnahmen ist ein großzügiger Maßstab anzulegen (BVerwG, U. v. 09.06.2004 – 9 A 11.03, BVerwGE 121, 72; U. v. 17.08.2004 – 9 A 1/03, NuR 2005, 177). Es genügt, dass überhaupt eine räumliche Beziehung zwischen dem Ort des Eingriffs und der Durchführung der Ersatzmaßnahme besteht (BVerwG, U. v. 23. 08. 1996 – 4 A 29.95, UPR 1997, 36; U. v. 24.03.2011 – 7 A 3/10, NuR 2011, 501, Rn. 44), sodass sich die Maßnahmen dort, wo die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auftreten, noch auswirken. Diesem Erfordernis ist genügt, wenn zwischen dem Maßnahmeort und dem Eingriffsort ein funktionaler Zusammenhang besteht. Das Kompensationsziel kann auch erreicht werden, wenn die Maßnahme im selben Naturraum erfolgt, ohne dass ein besonderer räumlicher Zusammenhang besteht (BVerwG, U. v. 17.08.2004, NuR 2005, 177).

Die Liegenschaft Vogelsang, auf der insbesondere die Maßnahmen E1(0), E1 (1) und E 1₍₂₎ durchgeführt werden, erfüllt diese Voraussetzung als Kompensationsfläche für das planfestgestellte Vorhaben. Nach der naturräumlichen Gliederung des Landes Brandenburg liegt die Liegenschaft Vogelsang im Grenzgebiet der naturräumlichen Haupteinheiten „Nordbrandenburgisches Wald und Seengebiet“, „Prignitz und Ruppiner Land“ sowie Rhin-Havelland“ (MLUR Landschaftsprogramm 2000). Das Gebiet, auf dem sich das hier planfestgestellte Vorhaben befindet, liegt ebenfalls zu großen Teilen im Naturraum Rhin-Havelland und im Gebiet Barnim (MLUR Landschaftsprogramm 2000). Ein ausreichender Zusammenhang ist durch die enge Nachbarschaft beider Gebiete zur Havel bzw. zur Havelniederung gegeben. Das Niederungsgebiet der Havel verbindet den Eingriffsraum mit dem Gebiet der Liegenschaft Vogelsang.

Es war außerdem zu beachten, dass für Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen nur solche Flächen in Betracht kommen, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind. Diese Voraussetzung erfüllen sie, wenn sie in einen Zustand versetzt werden können, der sich im Vergleich mit dem früheren als ökologisch höherwertig einstufen lässt (BVerwG, U. v. 23.08.1996 – 4 A 29/95, UPR 1997, 36, Orientierungssatz 1). Diese Voraussetzungen sind auf der Liegenschaft Vogelsang erfüllt, wie sich z. B. aus der Maßnahmenbeschreibung in Unterlage 12.0.0, S. 74 f., S. 101, anschaulich ergibt. Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die Planung alle rechtlichen wie tatsächlichen Vorgaben der Rechtsprechung erfüllt.

III.2.3.6 Einwendungen

III.2.3.6.1 Allgemeine Bedenken

Die Planfeststellungsbehörde weist alle Einwendungen und Stellungnahmen, die bemängeln, Natur und Landschaft seien allgemein nicht ausreichend berücksichtigt, die Untersuchungen seien nicht umfassend bzw. die Datenlage nicht korrekt und das Konzept der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entfalte nicht die notwendigen Wirkungen, zurück. Sie hat sich von der Richtigkeit und Vollständigkeit der Untersuchungen und Ergebnisse des Vorhabenträgers im Einzelnen überzeugt. Der Untersuchungsraum wurde den besonderen Gegebenheiten der Trasse und den einzelnen Schutzgütern entsprechend gewählt und bearbeitet. In den Deckblattplanungen wurden alle erforderlichen Nachuntersuchungen durchgeführt. Die Ergebnisse hat die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt. Dies gilt auch und insbesondere für den Bereich der Briele. Sofern sie sich nicht erledigt haben, werden die Einwendungen deshalb zurückgewiesen.

III.2.3.6.2 Wildwechsel

Einige Einwender bemängeln, die Autobahn zerschneide die Landschaft und verhindere den Wildwechsel. Deshalb werden vielfach Grünbrücken für den Wildwechsel gefordert. Die Auswertung der Daten zum Wildbestand haben keine Hinweise auf relevante Wild- bzw. Großsäugervorkommen ergeben, die die Errichtung von Wildbrücken bzw. Wildquerungen in diesem Bereich des Berliner Rings rechtfertigen. Im Untersuchungsraum sind keine Wildwechsel über die bestehende Autobahn bekannt. Wildbrücken bzw. Wildquerungen dienen vorrangig der überregionalen Vernetzung von Wildwanderwegen und damit dem genetischen Austausch von Teilpopulationen des Wildes. Innerhalb des Berliner Rings sind jedoch keine überregional bedeutsamen Wanderwege des Wildes betroffen (vgl. auch NABU-Bundeswildwegeplan, NABU, 2007).

Ein Wildgutachten ist nicht erforderlich. Die Nahbereiche der BAB 10 nutzt das Wild zwar als Ruhezone, wechselt aber nicht mehr über die Autobahn. Dies wurde in den Stellungnahmen der Oberförstereien, des Forstamtes, des Ordnungsamtes Hohen Neuendorf und der Jagdgenossenschaft Schönfließ-Bergfelde bestätigt (vgl. Unterlage 12.1.0., S. 47). Gleichwohl wird gemäß Nr. 7.8 der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA), Ausgabe 2008, die Errichtung eines Wildschutzauns beiderseits der Trasse planfestgestellt, um im Einzelfall Unfälle des Straßenverkehrs mit einzelnen Großsäugern, die sich im Nahbereich der Autobahn aufhalten können, zu vermeiden. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

III.2.3.6.3 Verlärmung von Erholungsgebieten

Städte und Gemeinden sowie andere Einwender bemängeln die Verlärmung von Erholungsgebieten entlang der BAB 10. Nachteilige Auswirkungen werden vor allem für

die Erholungsgebiete um Hohen Neuendorf, Bergfelde, Leegebruch, Borgsdorf und Birkenwerder befürchtet. Erholungsgebiete gehören entsprechend der gesetzlichen Regelungen der 16. BImSchV nicht zur schutzbedürftigen Nachbarschaft. Beeinträchtigungen des Menschen und der Erholungsbereiche wurden ermittelt, aus möglichen Beeinträchtigungen wurden ggf. erforderliche Kompensationsmaßnahmen abgeleitet. Aufgrund der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen kommt es im Bereich der Erholungsgebiete im Umfeld der BAB 10 und im Untersuchungsraum insgesamt zu einer Abnahme der Lärmbelastung bzw. zu einer deutlichen Entlastung. Es wurden also keine betriebsbedingten erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild/ Erholung ermittelt. Sofern sie sich nicht erledigt haben, werden die Einwendungen zurückgewiesen.

III.2.3.6.4 Ersatzmaßnahmen auf der Militärliegenschaft Vogelsang

Die Gemeinde Birkenwerder bezweifelt die Geeignetheit der Ersatzmaßnahmen auf der ehemaligen Militärliegenschaft Vogelsang. Die aufgeworfenen Fragen wurden bei der Entscheidung über das Konzept der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen berücksichtigt. Die vorgesehenen Maßnahmen entsprechen den Anforderungen des § 15 BNatSchG und der dazu ergangenen Rechtsprechung (siehe III.2.3.5). Die Einwendung wird zurückgewiesen.

III.2.3.7 Gebietsschutz

III.2.3.7.1 Natura 2000

Im PA 1 befinden sich drei Schutzgebiete des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000 (FFH-Gebiete oder Vogelschutzgebiete). Es handelt sich um die folgenden Gebiete:

- „Briesetal“ DE 3246-302
- „Toter See“ DE 3346-303
- „Tegeler Fließtal“ DE 3346-304

Für sie war eine Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG durchzuführen.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung ist durchzuführen, wenn das Vorhaben geeignet ist, ein FFH- oder Vogelschutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen (BVerwG, U. v. 17.01.2007, NuR 2007, 336). Dies ist immer dann der Fall, wenn nach summarischer Prüfung die Möglichkeit besteht, dass das Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgebiet hat oder die Erheblichkeit der Auswirkungen erst nach einer näheren Prüfung genauer abgeschätzt werden kann.

Grundsätzlich ist *jede* Beeinträchtigung von Erhaltungszielen erheblich und muss als Beeinträchtigung des Gebiets gewertet werden (BVerwG, U. v. 17.01.2007 –

9 A 20/05, Rn. 40). Zur Bestimmung der Erheblichkeitsschwelle wird auf das Schutzwürdigkeits- und Gefährdungsprofil des Gebietes abgestellt. Dafür entscheidend sind die Schutzgüter und Erhaltungsziele. Je schutzwürdiger und -bedürftiger ein Lebensraum oder eine Art ist, desto eher ist eine erhebliche Beeinträchtigung anzunehmen. Dies gilt besonders für prioritäre Arten und Lebensraumtypen.

Die Verträglichkeitsprüfung bezieht sich stets und ausschließlich auf die für das Gebiet festgelegten Erhaltungsziele (VGH Kassel, U. v. 02.01.2009, NuR 2009, 255 sowie U. v. 21.08.2009, DVBl. 2009, 1394). In dieser Prüfung stellt der günstige Erhaltungszustand das Bewertungskriterium dar (BVerwG, U. v. 17.01.2007 – 9 A 20/05, Rn. 43). Erhaltungsziele sind nach § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der in Anhang I der FFH-RL aufgeführten natürlichen Lebensräume und der in Anhang II dieser Richtlinie aufgeführten Tier- und Pflanzenarten, die in einem Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung vorkommen. Dabei ist die Vorbelastung zu berücksichtigen. Es können Vorschädigungen bestehen, die von vornherein einen verschlechterten Erhaltungszustand bedeuten. Vorschädigungen können aber auch Auswirkungen nach sich ziehen, die von dem Lebensraum oder der Art noch ungeschädigt verkraftet werden, die jedoch deren Fähigkeit, Zusatzbelastungen zu tolerieren, einschränken oder ausschließen (BVerwG, B. v. 10.11.2009 – 9 B 28/09, Rn. 3).

Nach summarischer Prüfung konnte eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele durch das Vorhaben für keines der drei Gebiete von vornherein ausgeschlossen werden (Unterlage 1, S. 55 f.).

Deshalb wurde für alle drei FFH-Gebiete eine umfassende Verträglichkeitsprüfung vorgenommen (Unterlagen 12.1.5 [„Briesetal“], Unterlage 12.1.6 [„Toter See“], Unterlage 12.1.7 [„Tegeler Fließtal“]).

III.2.3.7.1.1 FFH-Gebiet „Briesetal“ (DE 3246-302)

Das FFH-Gebiet „Briesetal“ erstreckt sich von km 173,600 bis km 173,850 in einem Abstand von ca. 60 m nördlich der BAB 10. Von Norden kommend unterquert der Flusslauf der Briesa die BAB 10, durchfließt die Ortschaft Birkenwerder und mündet westlich davon in die Havel. Das FFH-Gebiet befindet sich außerhalb des unmittelbaren Eingriffsraums der BAB 10.

Im FFH-Gebiet „Briesetal“ befinden sich verschiedene Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL, unter anderem auch zwei prioritäre Lebensraumtypen (LRT 91E0*, 91D1*). Außerdem dient das Briesetal dem Fischotter (*Lutra lutra*), dem Biber (*Castor fiber*) und dem Kammmolch (*Triturus cristatus*) als Lebensraum. Die Planfeststellungsbehörde hat bei ihrer Bewertung der FFH-Verträglichkeitsprüfung den aktuellen Standarddatenbogen vom Juli 2012 berücksichtigt.

Der Untersuchungsraum ist vor allem Lärm- und Schadstoffbelastungen durch die bestehende BAB 10 ausgesetzt. Diese negativen Wirkungen werden teilweise durch den 6-streifigen Ausbau vergrößert. Biber, Fischotter und Kammmolch können von baubedingten Schweb- und Feststoffeinträgen sowie Baustellenlärm betroffen werden. Die Planfeststellungsbehörde schließt jedoch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen (Unterlage 12.1.5, einschließlich Deckblatt A) aus, dass während der Bauzeit oder des Betriebs der 6-streifigen Autobahn die Erheblichkeitsschwelle der Beeinträchtigungen überschritten wird. Insbesondere ist mit relevanten Grenzwertüberschreitungen von Lärm- und Schadstoffimmissionen nicht zu rechnen (Unterlage 12.1.5, S. 31 f., 34ff.).

Die Briese erfüllt eine wichtige Biotop-Verbundfunktion, sodass die Querung der Briese unter der BAB 10 – obwohl die Unterquerung sich außerhalb des FFH-Gebiets befindet – indirekte Wirkung während der Bauzeit oder anlagebedingt auf das FFH-Gebiet haben könnte. Werden die Wandermöglichkeiten für Fischotter und Biber auch außerhalb des Schutzgebietes eingeschränkt, ist dies nicht mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets vereinbar. Dies gilt ebenso für eine Beeinträchtigung von Lebensraumtypen durch Immissionen.

Der Brückenbau wird durch bautechnische Vermeidungs- und weitere Minderungsmaßnahmen so gestaltet, dass mit Trenn- und Verinselungseffekten nicht zu rechnen ist. Insbesondere wird auf Verlangen verschiedener Einwender und des ehemaligen Landesumweltamtes (heute LUGV, Schreiben vom 22.04.2009, S. 4) der niedrige Durchlass der Briese durch den Einbau einer natürlichen Belichtung im Mittelstreifen deutlich verbessert. Dadurch wird die Verbindungsfunktion der Briese zwischen den durch die Autobahn getrennten Biotopen des Briesetals gewährleistet. Zu nennen ist ferner die Bauzeitenregelung der Maßnahme V_A 7 (1)/ V_A 7 (M) (1). Es besteht ein Nacht- und Dämmerungsarbeitsverbot. Ein Wanderkorridor soll dauerhaft freigehalten werden. Baugruben sind nachts zu sichern. Langfristig betrachtet wird durch den Neubau der Brücke der Biotopverbund deshalb wesentlich verbessert. Die ökologische Durchgängigkeit der Briese wird durch die Gestaltung unter der Brücke deutlich erhöht. Die Barrierewirkung der Autobahn wird durch den Ausbau nicht verstärkt. Mit einer betriebsbedingten Verstärkung von Lärm- und Schadstoffbelastungen ist nicht zu rechnen. Solche Wirkungen werden durch die geplante begrünte Lärmschutzwand von km 172, 920 bis km 173, 565 und den Einbau von OPA von km 172, 657 bis km 175,600 so minimiert, dass mit erheblichen Beeinträchtigungen nicht zu rechnen ist. Die Planfeststellungsbehörde ist auf Grundlage der Untersuchungen (Unterlage 12.1.5, einschließlich Deckblatt A und C) zu dem Ergebnis gekommen, dass das Vorhaben die für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile des FFH-Gebiets „Briesetal“ nicht erheblich beeinträchtigen kann.

Sollte sich im Rahmen der ökologischen Baubegleitung herausstellen, dass während der Bauarbeiten, wegen der bauzeitbedingten verminderten Querungsmöglichkeiten unter der Autobahn für den Biber und den Fischotter die Kollisionsgefahr mit dem

Verkehr auf der Autobahn steigt, sind an den Baustellenrändern Schutzvorrichtungen anzubringen (siehe II.1.3.2.1, Nr. 2).

III.2.3.7.1.2 FFH-Gebiet „Toter See“ (DE 3346-303)

Das FFH-Gebiet „Toter See“ findet sich südlich der BAB 10 etwa bei km 178,200 bis km 179,000. Die Entfernung zur Trasse beträgt im Mittel ca. 15 m. Im Bereich von km 177,5 bis km 179,80 ist eine Radienänderung vorgesehen, wodurch die Trasse in nördliche Richtung verschoben wird. Das Gebiet besitzt eine besondere Bedeutung als Jahreslebens- und Reproduktionsraum von Amphibien. Schutz und Erhaltungsziele sind die Bewahrung und Entwicklung eines günstigen Erhaltungszustandes des Lebensraumtyps nach Anhang I der FFH-RL (Übergangs- und Schwingrasenmoore, LRT 7140). Die Planfeststellungsbehörde hat bei ihrer Bewertung der FFH-Verträglichkeitsprüfung den aktuellen Standarddatenbogen aus dem Jahr 2006 berücksichtigt. Beeinträchtigungen in der Bauphase sind wegen der großen Entfernung zur Baustelle ausgeschlossen. Das FFH-Gebiet Toter See ist als Tabu-Zone für Baustelleneinrichtungen ausgewiesen (V3 (M) (1)) Auf der Höhe des FFH-Gebiets wird die Trasse der Autobahn nach Norden verschwenkt, sodass keine Flächen des Gebiets für den Ausbau in Anspruch genommen werden. Das Gebiet ist durch seine Nähe zur bestehenden Trasse stark vorbelastet. Der Lebensraumtyp „Übergangs- und Schwingrasenmoore“ existiert nicht mehr. Seine Wiederherstellung ist durch das hiermit zugelassene Vorhaben jedoch nicht gefährdet. Insbesondere wird es aufgrund des Abstandes der relevanten Biotope zur Autobahn nicht zu Grenzwertüberschreitungen, weder durch das Ausbaivorhaben allein, noch zusammen mit der Vorbelastung, kommen (keine Überschreitung des Critical-Loads-Wertes). Auch mit weiteren Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele und des Schutzzwecks des FFH-Gebiets „Toter See“ ist nicht zu rechnen. Insbesondere wird die Barrierewirkung für die Amphibien im Vergleich zum aktuellen Zustand nicht verstärkt.

Die Planfeststellungsbehörde ist auf der Grundlage dieser Untersuchungen (Unterlage 12.1.6, einschließlich Deckblatt A und C) zu dem Ergebnis gekommen, dass das Vorhaben die für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile der FFH-Gebiets „Toter See“ nicht erheblich beeinträchtigt.

III.2.3.7.1.3 FFH-Gebiet „Tegeler Fließtal“ (DE 3346-304)

Die BAB 10 quert das FFH-Gebiet „Tegeler Fließtal“ auf einer Länge von ca. 900 m. Die Gebietsgrenzen entlang der BAB 10 verlaufen nördlich der Autobahn etwa bei km 181,000 bis km 181,800 und südlich bei km 181,350 bis km 181,800 jeweils in einem Abstand von 20 m zum Böschungsfuß.

Im Untersuchungsraum findet sich neben anderen Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL auch ein prioritärer Lebensraumtyp, Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*, LRT 91E0*. Im FFH-Gebiet finden sich außerdem folgende Arten

des Anhang II der FFH-RL: Fischotter (*Lutra lutra*), Biber (*Castor fiber*), Rapfen (*Aspius aspius*) Schlammpeitzger (*Misgurnus fossilis*) und Bitterling (*Rhodeus sericeus amarus*). Der Vorhabenträger hat durch Nachuntersuchungen und erforderliche nachträgliche Anordnungen der Fortschreibung des Standarddatenbogens Rechnung getragen (vgl. insbesondere Deckblatt C der Unterlage 12.1.7).

Die Planfeststellungsbehörde ist nach der Prüfung der Unterlage 12.1.7, einschließlich Deckblatt A und C, zu dem Ergebnis gekommen, dass der 6-streifige Ausbau der BAB 10 die für die Erhaltungsziele bzw. den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile des Gebiets nicht erheblich beeinträchtigen wird.

Durch die bestehende Autobahn unterliegen die am Rande zur Autobahn gelegenen Flächen des FFH-Gebiets bereits heute hohen Vorbelastungen. Die Biotope weisen keine naturnahen Lebensbedingungen auf. Der Untersuchungsraum erfüllt jedoch eine bedeutende Verbundfunktion für das FFH-Gebiet. Eine Beeinträchtigung dieses Bereichs kann negative Folgen für das gesamte FFH-Gebiet nach sich ziehen (vgl. Unterlage 12.1.7, S. 30). Infolge der Baumaßnahmen kommt es zu bauzeitlichen Beeinträchtigungen und Verlusten von Biotopen, auch innerhalb des LRT 91E0*. Obwohl Bauzäune zum Schutz der trassennahen Auenwälder und des Fließgewässers (V_{A3} (M) (1)) vorgesehen sind, lässt sich eine vorübergehende Inanspruchnahme nicht völlig ausschließen. Während der Bauphase ist außerdem mit erhöhten Lärm- und Schadstoffeinträgen in das FFH-Gebiet sowie mit optischen Störungen für die betroffenen Arten zu rechnen. Für Biber und Fischotter, die das „Tegeler Fließ“ als Wanderkorridor nutzen, steigt innerhalb der Bauphase die Unfallgefahr. Diese Gefahren werden jedoch durch eine Bauzeitenregelung (V_{A7} (M) (1)) vermieden. Es besteht ein Nacht- und Dämmerungsarbeitsverbot. Ein Wanderkorridor wird dauerhaft freigehalten. Baugruben sind nachts zu sichern. Das „Tegeler Fließ“ wird unter der Brücke in einen neuen Flusslauf verlegt. Während der Bauarbeiten kann es auch zu einer verstärkten Barrierewirkung oder Zerschneidungswirkung durch die Autobahn(-baustelle) kommen.

Die Beeinträchtigungen überschreiten nicht die Erheblichkeitsschwelle.

Der LRT 91E0* wird lediglich auf einer Fläche von 448 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Das sind 0,12 % des Gesamtbestandes im Gebiet. Dieser quantitativ kleine Verlust ist auch qualitativ unerheblich, da es sich bei dem betroffenen Bestand, aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Autobahn, um eine ohnehin degradierte Ausprägung des Lebensraumtyps handelt (im Standarddatenbogen mit C bewertet). Das Entwicklungspotenzial außerhalb der direkt betroffenen Flächen ist nicht berührt. Nach Ende der Baumaßnahme wird mit einer schnellen natürlichen Regeneration des betroffenen Bestands gerechnet. Mit dem Neubau des BW 84 wird dauerhaft die Durchgängigkeit des Gewässers für Otter, Biber und Amphibien verbessert werden, sodass von einer über die Bauzeit hinausgehenden verstärkten Barrierewirkung durch den Ausbau der BAB 10 nicht gesprochen werden kann. Die Bauzeitenregelung

wird die Gefahren für die betroffenen Tiere deutlich minimieren. Durch die Schaffung von weiteren Amphibiendurchlässen im FFH-Gebiet und einer Vielzahl von Leit- und Sperreinrichtungen wird die Wirkung der BAB 10 als Barriere dauerhaft minimiert. Die Gefährdung des Schlammpeitzgers, Rapfens und Bitterlings wird durch das Abfischen einzelner Individuen und ihrer Umsetzung vor dem Baubeginn ausgeschlossen (V_A 10 (M) (1)).

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass betriebsbedingte Lärmbelastungen und Schadstoffemissionen auf die Biotope des FFH-Gebiets die relevanten Grenzwerte nicht überschreiten werden (Critical-Loads-Grenze), obwohl die Autobahn durch den Ausbau zu beiden Seiten deutlich näher an die Ränder des FFH-Gebiets heranrückt. (Unterlage 12.1.7, S. 41 ff., einschließlich Deckblatt A).

Sollte sich im Rahmen der ökologischen Baubegleitung herausstellen, dass während der Bauarbeiten, wegen der bauzeitbedingten verminderten Querungsmöglichkeiten unter der Autobahn für den Biber und den Fischotter die Kollisionsgefahr mit dem Verkehr auf der Autobahn steigt (trotz der Maßnahme V_A 7 (M) (1)), sind an den Baustellenrändern Schutzvorrichtungen anzubringen (siehe II.1.3.2.1, Nr. 2).

Das FFH-Gebiet Tegeler Fließtal (DE 3346-304, Land Brandenburg) erstreckt sich bis an die Landesgrenze Berlin. Ab der Landesgrenze schließt sich das Berliner FFH-Gebiet „Tegeler Fließtal“ (DE 3346-301) an. Auf Brandenburger Seite grenzt das FFH-Gebiet „Tegeler Fließtal“ an das FFH-Gebiet „Eichwerder Moorwiesen“ (DE 3346-302). Das hiermit planfestgestellte Vorhaben beeinträchtigt diese beiden FFH-Gebiete nicht erheblich. Da bereits das FFH-Gebiet „Tegeler Fließtal“ nicht durch vorhabenbedingte Stoffeinträge beeinträchtigt wird, sind solche Beeinträchtigungen für weiter vom Vorhaben entfernte Gebiete ebenfalls ausgeschlossen.

III.2.3.7.1.4 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung Natura 2000

Maßnahmen zur Kohärenzsicherung Natura 2000 sind in ausreichendem Maße vorgesehen (vgl. Zusammenfassung Unterlage 12.1.0, für das Gebiet „Briesetal“ (DE 3246-302) und das Gebiet „Toter See“ (DE 3346-303) S. 6; für das Gebiet „Tegeler Fließ“ (DE 3346-304) S. 7).

III.2.3.7.2 Vogelschutzgebiete

Im Untersuchungsraum befinden sich keine Vogelschutzgebiete.

III.2.3.7.3 Sonstige Schutzgebiete

Die Unterlagen 12.1.0 und 12.2.0 enthalten Hinweise zu sonstigen Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzrechtes (gesetzlich geschützte Biotope sowie geschützte Landschaftsbestandteile). Es wird vor dem Hintergrund zwischenzeitlich erfolgter Ak-

tualisierungen des Naturschutzrechtes (BNatSchG) ergänzend darauf hingewiesen, dass die aufgeführten geschützten Gebiete nun unter den Schutz der Regelungen des BNatSchG fallen. Die Alleenen fallen unter den Schutz des § 17 BbgNatSchAG (vgl. § 29 Abs. 3 BNatSchG).

Im Untersuchungsraum des PA 1 befinden sich insgesamt drei Naturschutzgebiete gemäß § 23 BNatSchG:

„Tegeler Fließtal“, Schutzgebiets-VO vom 05.09.2002 (GVBl. II/02 (Nr. 29) S. 638) geändert durch VO vom 26.05.2003 (GVBl. II/3 (Nr. 15), S. 329), (Unterlage 12.1.0, Deckblatt B, S. 189.10B ff.)

„Schönerlinder Teiche“, Schutzgebiets-VO vom 21.05.1997 (GVBl. II/97, (Nr. 16), S. 432), (Unterlage 12.1.0, Deckblatt B, S. 189.14B ff.)

„Pinnower See“, Schutzgebiets-VO vom 26.06.2002 (GVBl. II/02, (Nr. 21), S. 467).

Im Untersuchungsraum des PA 1 und des PA 2 sind folgende Landschaftsschutzgebiete im Sinne des § 26 BNatSchG betroffen:

„Westbarnim“, Schutzgebiets-VO vom 10.07.1998 (GVBl. II/98 (Nr. 20), S. 482) geändert durch VO vom 26.03.2013 (GVBl. II/13 (Nr. 28)

„Stolpe“, Schutzgebiets-VO vom 06.01.1998 (GVBl. II/98, S.98).

Flächennaturdenkmäler, die unter den Schutz des § 28 BNatSchG fallen, sind nach dem Beschluss des Rates des Kreises Oranienburg vom 02.05.1990 folgende Gebiete:

„Pinnower Havelweiher“

„Sumpfsee“

„Grabenweiher“

„Sumpfwiesentümpel Revier Wensickendorf Abteilung 1225“

„Schusterstubben und Feuerlöschteich“

„Tümpel am Revier Wensickendorf Abteilung 1223“

„Tümpel am Feld südlich der Forstabteilung 1222“.

Weitere geschützte Landschaftsbestandteile im Sinne von § 30 BNatSchG in PA 0 sind eine wasserführende Tongrube sowie eine Streuobstwiese (§ 30 Abs. 2 S. 2 BNatSchG i.V.m. § 18 BbgNatSchAG).

Weitere geschützte Landschaftsbestandteile im Sinne von § 30 BNatSchG in PA 1 sind Feuchtwiesen, seggen- und binsenreiche Nasswiesen, Binnendünen, Bruchwälder, Weidengebüsche und Rotbuchenwälder.

Gewässer, die unter den Schutz des § 30 BNatSchG fallen: Bernsteinsee, die Briesse, das Tegeler Fließ und diverse Gräben.

Schutzobjekte in PA 2 im Sinne von § 30 BNatschG: Biotopkomplex (ehemaliges Sickerbecken, bestehend aus Landröhrichtern, Laubgebüschern auf nassen Standorten, Gräben und einem Kleingewässer innerhalb des Autobahndreiecks Pankow).

Beeinträchtigungen der Schutzobjekte erfolgen insbesondere durch Verluste von Böden und Biotopen, bauzeitliche Kontaminationsgefahr, erhöhte Lärm und Schadstoffeinträge sowie die erhöhte Zerschneidungswirkung durch den 6-streifigen Ausbau. Die Beeinträchtigungen sind in Schwere und Ausmaß abhängig von der Lage und Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzobjekts. Durch Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen wird die Betroffenheit gering gehalten. Eine Übersicht der geschützten Biotope und Landschaftsteile findet sich für den PA 1 in Unterlage 12.1.0, S. 185, einschließlich Deckblattplanung A; Unterlage 12.2.0, S. 28.

Überwiegend ist unter Berücksichtigung der umfangreichen Vermeidungs-, Minderungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit erheblichen Beeinträchtigungen der geschützten Gebiete nicht zu rechnen.

Durch den Ausbau wird nur für die Naturschutzgebiete „Tegeler Fließtal“, Schutzgebiets-VO vom 05.09.2002 (Unterlage 12.1.0, Deckblatt B, S. 189.10B ff.) und „Schönerlinder Teiche“, Schutzgebiets-VO vom 21.05.1997 (Unterlage 12.1.0, Deckblatt B, S. 189.14B ff.) der Verbotstatbestand des § 30 Abs. 2 BNatSchG erfüllt. Daraus ergibt sich das Erfordernis einer Befreiung nach § 67 BNatSchG. Diese kann nach § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art gewährt werden. Wie bereits dargelegt (III.2.1), liegen solche Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für den Ausbau vor. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass die gewählte Ausbauvariante die Belange des Naturschutzes und insbesondere der betroffenen Schutzobjekte ausreichend berücksichtigt und die Beeinträchtigungen durch Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs-, und Ersatzmaßnahmen so gering wie möglich gehalten und im Übrigen kompensiert werden (Unterlage 12.1.0, Deckblatt B, S. 189.10B ff.). Daher wird die erforderliche Befreiung nach § 67 BNatSchG erteilt (II.1.3.7).

In PA 0 und PA 1 befinden sich außerdem Alleeen, die nach § 17 BbgNatSchAG geschützt sind. Der Vorhabenträger hat in ausreichendem Maße Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen vorgesehen, so dass mit erheblichen Beeinträchtigungen nicht zu rechnen ist (Unterlagen 12.0.0 und 12.1.0, einschließlich Deckblätter A und B). Das Plangebiet (PA 1 und PA 2) liegt außerdem im Naturpark (§ 27 BNatSchG) „Barnim“, Erklärung zum Naturpark „Barnim“ vom 24.09.1998.

Gebietskategorien von internationaler bzw. nationaler Bedeutung, wie Feuchtgebiete nach Ramsar-Konvention, Important Bird Areas oder Gebiete für den Schutz wan-

dernder wild lebender Tierarten nach Bonner Konvention, bestehen im Plangebiet nicht.

III.2.3.7.4 Einwendungen

Die Einwendungen betreffen zumeist allgemeine Forderungen nach dem Schutz der FFH-Gebiete. Teilweise wird eine falsche Methodik bei der Ermittlung der betroffenen Belange in den FFH-Gebieten bemängelt.

Für die FFH-Gebiete „Briesetal“, „Toter See“ und „Tegeler Fließtal“ wurden eigenständige Verträglichkeitsuntersuchungen durchgeführt. Die Planfeststellungsbehörde ist davon überzeugt, dass die Untersuchungen methodisch korrekt durchgeführt wurden und alle relevanten Belange untersucht und korrekt bewertet wurden. Erforderliche Nachuntersuchungen wurden durchgeführt und die entsprechenden Maßnahmen angepasst. Die Planfeststellungsbehörde kommt für alle drei FFH-Gebiete zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben mit den in die Planung integrierten bautechnischen und bauzeitlichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen die Bewahrung, Entwicklung und Wiederherstellung von günstigen Erhaltungszuständen für die in den Gebieten vorkommenden Lebensraumtypen des Anhanges I der FFH-RL und für die Arten des Anhanges II der FFH-RL nicht beeinträchtigt im Sinne des § 34 Abs. 2 BNatSchG. Auch im Übrigen werden durch die Planung und das Kompensationskonzept alle gesetzlichen Vorschriften zum Gebietsschutz berücksichtigt. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

III.2.3.8 Artenschutz

III.2.3.8.1 Rechtlicher Rahmen

Das Vorhaben wird den Anforderungen des Artenschutzrechtes im Sinne des § 44 BNatSchG gerecht. Die Planfeststellungsbehörde hat ihrer Prüfung, anders als die Planunterlagen, die Maßstäbe des Bundesnaturschutzgesetz in seiner Fassung vom 29.07.2009, BGBl. I, S. 2542, zuletzt geändert am 07.08.2013 (BGBl. I, S. 3154), zugrunde gelegt.

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es untersagt, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, sie zu beschädigen

oder zu zerstören. Schließlich ist es nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Für – wie hier – nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die vorgenannten Zugriffsrechte des § 44 Abs.1 Nr. 3 BNatSchG dem Grundsatz nach nicht vor (§ 44 Abs. 5 S. 5 BNatSchG). Für europäische Vogelarten und in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten gilt dies im Hinblick auf das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nur, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG). Dies ist der Fall, wenn sich die ökologische Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte nicht verschlechtert (BT-Drs. 16/5100, S. 12).

Verstöße gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG können entgegen des Wortlauts des § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG nicht abgedungen werden. Denn nach Art. 12 Abs. 1 Ziff. a FFH-RL ist jede absichtliche Verletzung oder Tötung von Tieren verboten. Der EuGH versteht unter „Absichtlichkeit“ im Sinne der Richtlinie, dass der Handelnde die Beeinträchtigung gewollt oder zumindest billigend in Kauf genommen hat (EuGH, U. v. 18.05.2005, Rs. C-221/04, Slg. 2006, I-4536, Rn. 71). Der Tatbestand ist nach der Rechtsprechung des EuGH auch dann erfüllt, wenn sich die Tötung als unausweichliche Konsequenz eines im Übrigen rechtmäßigen Verwaltungshandelns darstellt. Es ist deshalb alles zu unternehmen, um das Verletzungsrisiko so gering wie möglich zu halten bzw. auszuschließen. Nicht zu verhindernde, vorhersehbare Beeinträchtigungen geschützter Tiere, können nur im Wege einer Ausnahme gemäß § 45 BNatSchG zugelassen werden.

Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte indes bei lebensnaher Betrachtung nie völlig auszuschließen sein. Solche kollisionsbedingten Einzelverluste sind zwar nicht „gewollt“ im Sinne eines zielgerichteten „dolus directus“, müssen aber – wenn sie trotz aller Vermeidungsmaßnahmen doch vorkommen – als unvermeidlich hingenommen werden (BVerwG, U. v. 09.07.2008 - 9 A 14/07, NVwZ 2009, 302, Rn. 91). Nach Auslegung des Bundesverwaltungsgerichts liegt ein Verstoß gegen § 44 Abs.1 Nr. 1 BNatSchG nur vor, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht. Dabei sind Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen, wie Überflughilfen, Leitstrukturen u.Ä., in die Betrachtung einzubeziehen (BVerwG, B. v. 13.3.2008 – 9 VR 9/07; U. v. 09.07.2008 – 9 A 14/07, NVwZ 2009, 302, Rn. 91). Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls auf Grund der im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein sig-

nifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden.

Das Fangen von Exemplaren zum Zwecke der Umsiedlung erfüllt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht. Denn nach dem Sinn und Zweck dieser Vorschrift können nur solche Maßnahmen den Tatbestand erfüllen, die auf eine dauerhafte Entnahme der Tiere aus der Natur abzielen und qualitativ mit der Tötung oder Verletzung von Tieren vergleichbar sind (vgl. de Witt/Geismann, Artenschutzrechtliche Verbote in der Fachplanung, 2. Aufl. 2013, Rn. 16). Da das Bundesverwaltungsgericht die Frage ausdrücklich unbeantwortet gelassen hat (U. v. 14.07.2011, NuR 2011, 866, 879), hat die Planfeststellungsbehörde vorsorglich für das Fangen für die Umsiedlung einzelner Exemplare die Voraussetzungen einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG geprüft.

III.2.3.8.2 Bestandserfassung

Die Planunterlagen enthalten eine ausreichende Datengrundlage für die Bewertung der artenschutzrechtlichen Fragen. Der Vorhabenträger hat die Bestandsdaten seit Planungsbeginn ausreichend aktualisiert. Im Planungsraum sind im Zeitraum seit 2002 nur geringfügige lokale Nutzungsänderungen zu verzeichnen. Diese wurden in die Bestandsunterlagen übernommen. Nach der fachlich und methodisch nicht zu beanstandenden Bestandserfassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages (Unterlage 12.1.0, Anlage 5, Anlage 6; Unterlage 12.1.4; 12.0.0, Anlage 2; 12.0.4; 12.2.0; 12.2.4, einschließlich der Deckblattplanungen A und B, insbesondere Unterlage 12.3), kommen die in diesen Unterlagen aufgeführten streng und europarechtlich geschützten Arten auf den Flächen vor, die ggf. bau-, anlage- oder betriebsbedingt durch das Vorhaben in Anspruch genommen oder durch Störwirkungen beeinträchtigt werden bzw. ihr Vorkommen kann dort nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Es handelt sich um den Fischotter, den Biber, mehrere Fledermausarten (III.2.3.8.3.3), mehrere Amphibienarten (Kammolch, Knoblauchkröte, Rotbauchunke, Moorfrosch), die Glattnatter, die Zauneidechse, die Kleine Flussmuschel, den Nachtkerzenschwärmer als Arten des Anhangs IV der FFH-RL, sowie um zahlreiche europäisch geschützte Vogelarten, unter diesen auch einige national streng geschützte Arten.

III.2.3.8.3 Beurteilung der Verbotstatbestände

Ausgehend von einer fachlich und methodisch zutreffend durchgeführten Konfliktanalyse ist, unter ergänzender Berücksichtigung der im Rahmen der landschaftspflegeri-

schen Begleitplanung vorgesehenen und zum Teil auch artenschutzrechtlich wirksamen Maßnahmen (Vermeidung der Verbotstatbestände/ Sicherung günstiger Erhaltungszustände, detaillierte Beschreibung in den Unterlagen 12.0.0; 12.1.0; 12.2.0; 12.3, einschließlich der Deckblätter A und B) sowie der unter Ziffer II.1.3 dieses Beschlusses aufgeführten Vorbehalte und Nebenbestimmungen, als Ergebnis der Bewertung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG Folgendes festzustellen:

III.2.3.8.3.1 Biber (*Castor fiber*)

Mit dem 6-streifigen Ausbau und dem Betrieb der BAB 10 wird mit Blick auf den Biber als Art des Anhangs IV der Richtlinie 92/43/EWG nicht gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verstoßen. Der Art wird nicht nachgestellt. Tiere werden nicht gefangen. Die Tötung oder Verletzung von Individuen des Bibers wird durch die Maßnahme V_{A7}(1)/V_{A7}(M) (1) vermieden: Es besteht ein Nacht- und Dämmerungsarbeitsverbot, ein Wanderkorridor wird dauerhaft freigehalten. Baugruben sind nachts zu sichern. Die baubedingte Flächeninanspruchnahme im Baufeld der BAB 10 betrifft ausschließlich Wanderkorridore (Nachweise am Oder-Havel-Kanal, der Briesa, dem Tegeler Fließ, bei Basdorf). Biberburgen im Nahbereich der BAB 10 gibt es nicht. Mit einer Erhöhung der Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr ist nicht zu rechnen, da für die nachgewiesenen Lebensräume des Bibers eine bibergerichte Gestaltung der Durchlässe geplant ist (V_{A1}(1)/V_{A1}(M) (1)). Sollte sich im Rahmen der ökologischen Baubegleitung herausstellen, dass während der Bauarbeiten, insbesondere im „Tegeler Fließtal“ und im „Briesetal“, wegen der bauzeitbedingten verminderten Querungsmöglichkeiten unter der Autobahn bei Durchlässen und Brückenbauwerken für den Biber die Kollisionsgefahr mit dem Verkehr auf der Autobahn steigt, sind an den Baustellenrändern Schutzvorrichtungen anzubringen (II.1.3.2.1, Nr. 3).

Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 5 liegt nicht vor. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten des Bibers sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Im Untersuchungsraum wurden keine Biberburgen im Nahbereich der Autobahn gefunden. Auch Wanderungsbeziehungen des Bibers werden nicht erheblich oder dauerhaft beeinträchtigt, da bibergerichte Durchlässe und Querungsmöglichkeiten in ausreichendem Maße geplant sind.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist ebenfalls nicht erfüllt. Durch die Bauzeitenbeschränkung, die eine Bautätigkeit während der Dämmerungs- und Nachtzeit verbietet, (Maßnahme V_{A7}(1)/(V_{A7}(M) (1)) ist gewährleistet, dass es zu Störungen des Bibers während der Bauzeit nicht kommt. Optische Störungen und Lärmemissionen durch den Betrieb der Autobahn werden durch die Gestaltung der Durchlässe und Brückenbauwerke sowie durch straßenparallele beidseitige Lärmschutzwände im Bereich des Oder-Havel-Kanals und der Briesa so gering wie möglich gehalten. Zwar sind am „Tegeler Fließtal“ keine Lärmschutzwände vorgesehen. Jedoch ist mit einer Verschlechterung des Zustandes durch den Ausbau auch an dieser Stelle nicht zu rechnen. Der Erhaltungszustand der lokalen Population des

Bibers ist durch das Vorhaben nicht berührt. Die Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Lokalspopulation ist erst dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert würden (BT-Drs. 16/5100, S.11). Dies ist vorliegend im Hinblick auf die Habitate und Aktivitätsbereiche des Bibers, die in einem für seine Lebensraumansprüche ausreichend räumlich funktionalen Zusammenhang stehen, nicht der Fall. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population des Bibers scheidet daher aus. Entsprechende Störungen sind als unerheblich zu bewerten.

III.2.3.8.3.2 Fischotter (*Lutra lutra*)

Der Fischotter kommt im gesamten Untersuchungsraum vor. Er ist eine nach Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG geschützte Art.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird nicht erfüllt. Der Art wird nicht nachgestellt. Die Tiere werden nicht gefangen oder verletzt. Die Tötung oder Störung einzelner Fischotter wird durch die Maßnahme $V_{A7}(1)/V_{A7}(M)$ (1) vermieden. Es besteht ein Nacht- und Dämmerungsarbeitsverbot. Ein Wanderkorridor wird dauerhaft freigehalten. Baugruben sind nachts zu sichern. Die baubedingte Flächeninanspruchnahme durch das Vorhaben betrifft ausschließlich Wanderkorridore, die allenfalls eine geringe Funktion als Nahrungsraum für den Fischotter aufweisen. Schon aufgrund der hohen Vorbelastung finden sich im Nahbereich der BAB 10 keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten des Fischotters. Mit einer Erhöhung des Risikos von Kollisionen im Straßenverkehr ist nicht zu rechnen, da für die nachgewiesenen Lebensräume eine ottergerechte Gestaltung der Durchlässe geplant ist ($V_{A1}(1)/V_{A1}(M)$ (1), $V_{A1}(0)$, $V_{A1}(2)$). Mit diesen Maßnahmen wird die Zerschneidungswirkung der Autobahn für den Fischotter längerfristig sogar verringert. Sollte sich im Rahmen der ökologischen Baubegleitung herausstellen, dass während der Bauarbeiten, insbesondere im „Tegeler Fließtal“ und im „Briesetal“, wegen der bauzeitbedingten verminderten Querungsmöglichkeiten unter der Autobahn für den Fischotter die Kollisionsgefahr mit dem Verkehr steigt, sind an den Baustellenrändern Schutzvorrichtungen anzubringen (II.1.3.2.1, Nr. 3).

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 5 BNatSchG ist nicht erfüllt. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten des Fischotters sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Auch die Wanderbeziehungen werden nicht erheblich oder dauerhaft beeinträchtigt, da ottergerechte Leiteinrichtungen, Durchlässe und Querungsmöglichkeiten in ausreichendem Maße geplant sind (V_{A1} (0), V_{A1} (1), V_{A1} (2)). Zwar erreicht der Durchlass über die Brieze nur eine geringe lichte Höhe. Diese ist jedoch aus naturschutzfachlicher Sicht für den Fischotter noch unbedenklich. Zur Verbesserung der Situation ist im Mittelstreifen außerdem ein Lichtdurchlass geplant (Deckblatt A, Unterlage 12.1.0, S. 107A). Durch die Bauzeitenbeschränkung im Bereich der Querungsstellen ist die Durchgängigkeit des Grabensystems als Wanderkorridor für den Fischotter auch während der Bauzeiten gewährleistet (II.1.3.2.1; II.1.3.3).

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist ebenfalls nicht erfüllt. Durch die Bauzeitenbeschränkung, die eine Bautätigkeit während der Dämmerungs- und Nachtzeit verbietet (Maßnahme V_A7(1)/(V_A7(M) (1)) ist gewährleistet, dass es zu Störungen des Fischotters während der Bauzeit nicht kommt. Optische Störungen und Lärmemissionen durch den Betrieb der Autobahn werden durch die Gestaltung der Durchlässe und Brückenbauwerke sowie durch straßenparallele beidseitige Lärmschutzwände u. a. Bereich des Oder-Havel-Kanals und der Brieße so gering wie möglich gehalten. Zwar sind am „Tegeler Fließtal“ und im Bereich des Grabens bei km 182,250 keine Lärmschutzwände vorgesehen. Jedoch ist mit einer Verschlechterung des Zustandes durch den Ausbau auch an diesen Stellen nicht zu rechnen. Der Erhaltungszustand der lokalen Population des Fischotters ist durch das Vorhaben nicht berührt. Die Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Lokalisation ist erst dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert würden (BT-Drs. 16/5100, S.11). Dies ist vorwiegend im Hinblick auf die Habitate und Aktivitätsbereiche des Otters, die in einem für seine Lebensraumsprüche ausreichend räumlich funktionalen Zusammenhang stehen, nicht der Fall. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population des Fischotters scheidet daher aus. Entsprechende Störungen sind als unerheblich zu bewerten.

III.2.3.8.3.3 Fledermäuse

Im Untersuchungsgebiet wurden Vorkommen von Fledermäusen der folgenden Arten nachgewiesen: Breitflügelfledermaus (*Eptesicus serotinus*), Braunes Langohr (*Plecotus auritus*), Wasserfledermaus (*Myotis daubentonii*), Großer Abendsegler (*Nyctalus noctula*), Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*). Zu rechnen ist im Untersuchungsgebiet außerdem mit folgenden Arten: Fransenfledermaus (*Myotis nattereri*), Graues Langohr (*Plecotus auritus*), Große Bartfledermaus (*Myotis brandtii*), Mückenfledermaus (*Pipistrellus pygmaeus*), Rauhautfledermaus (*Pipistrellus nathusii*), Zweifarbfledermaus (*Vespertilio murinus*). Untersuchungen und Bewertung sind artspezifisch erfolgt. Im Folgenden werden die Ergebnisse zusammenfassend dargestellt.

Die Fledermausarten sind Arten des Anhangs IV der Richtlinie 92/43/EWG. Verstöße gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1, 2, 3 BNatSchG durch Bau und Betrieb der BAB 10 sind ausgeschlossen.

Den Tieren wird nicht nachgestellt, sie werden nicht gefangen. Gebäude werden nicht abgerissen. Als Maßnahme zur Vermeidung der Tötung von Fledermäusen in möglichen Fortpflanzungs- und Ruhestätten werden Baumhöhlen in Altbeständen vor der Fällung auf Fledermausbesatz überprüft. Eine strikte Bauzeitenregelung (V_A 7 (0,1,2)) ist vorgesehen (Übersicht in Deckblatt A, Unterlage 12.3, S. 11A ff.). Beim Verlust der höhlenreichen Kiefer im „Briesetal“ sind die Stammsegmente mit Quartierhöhlen im September/ Oktober vor dem Eingriff abzusägen und im nahen Umfeld

mit Abstand zu Autobahn und Bahntrasse und abseits von Wegen abzusetzen. Die Stammsegmente sind so hinzustellen, dass die Öffnungen frei bleiben (V_A 11(1)). Es werden weitere Maßnahmen zum Schutz betroffener Bäume während der Bauphase ergriffen (V_A3 (1)). Eine Übersicht über die Bäume mit quartierrelevanten Strukturen findet sich in Deckblatt A, Unterlage 12.3, S. 8A. Eine Zerstörung möglicher Sommer-, Zwischen-, oder sogar Winterquartiere an Brückenbauwerken wird durch eine spezielle Bauzeitenregelung bei Abbruch- und Umbauarbeiten an Brücken und Unterführungen (V_A8(0,1,2)) vermieden. Um Tötungen von Tieren sowie Störungen durch die Bauarbeiten zu vermeiden, werden die Öffnungen an den Brückenbauwerken BW 77, BW 78, BW 82, BW 83 Ü 1 im Jahr vor den Abriss- und Umbauarbeiten bei Abwesenheit der Tiere verschlossen (V_A8 (0,1,2); Deckblatt A, Unterlage 12.3, S. 131A ff., einschließlich Deckblatt B). Zur Sicherstellung der Wirksamkeit dieser Maßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung angeordnet (V_A 10(1), V_A 10(M) (1)).

Mit einem durch den Ausbau erhöhten Risiko der Kollision mit Kraftfahrzeugen ist für keine der betrachteten Fledermausarten zu rechnen. Überflugrouten oder Flugkorridore über die Autobahn wurden nicht nachgewiesen. Nur an wenigen Stellen queren einzelne Tiere die Autobahn überhaupt. Im Gebiet der Kläranlage Schönerlinde und im Gebiet des Sumpfsees konnten Individuen des großen Abendseglers bei der Querung der Autobahn beobachtet werden. Diese Art fliegt in großer Höhe und ist durch den Straßenverkehr grundsätzlich nicht gefährdet. Möglicherweise kommt es auch zu vereinzelt Querungen im Bereich der Briese. Für gewöhnlich unterfliegen die Fledermäuse die Autobahn an dieser Stelle entlang des Flusslaufs. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass einzelne Tiere in seltenen Fällen auch über die Autobahn fliegen.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erfasst das Tötungsverbot verkehrsbedingte Tierverluste infolge von Straßenbaumaßnahmen allein dann, wenn sich das Kollisionsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten in signifikanter Weise erhöht (U. v. 14.07.2011 – 9 A 12/10 – BVerwGE 140, 149, Rn. 99; U. v. 09.07. 2008 – 9 A 14.07, BVerwGE 131, 274, Rn. 91). Umstände, die für die Beurteilung der Signifikanz eine Rolle spielen, sind insbesondere artspezifische Verhaltensweisen, häufige Frequentierung des durchschnittlichen Raums und die Wirksamkeit vorgesehener Schutzmaßnahmen. Für die fachliche Beurteilung ist der Planfeststellungsbehörde eine Einschätzungsprärogative eingeräumt (BVerwG, U. v. 14.07.2011 – 9 A 12/10 – BVerwGE 140, 149, Rn. 99; U. v. 09.07. 2008 – 9 A 14.07, BVerwGE 131, 274, Rn. 65 ff.). Durch den 6-streifigen Ausbau wird das Risiko, dass einzelne Fledermausexemplare mit Kraftfahrzeugen kollidieren können, nicht erhöht. Der vorliegende Fall der Erweiterung einer Fernstraße ist nicht vergleichbar mit dem Neubau einer Straße durch die bislang unberührte Natur. Die Umgebung ist vorbelastet und die Verhaltensweisen der Tiere den Umständen angepasst.

Die Lärmschutzwände entlang der BAB 10 auf der Höhe der betroffenen Gewässer und der anderen betroffenen Gebiete, insbesondere auf der Brücke über die Briese,

sowie die (fälschlicherweise) so bezeichneten „Überflughilfen“ in Gestalt von Drahtzäunen an der Brücke über den Klärableiter der Kläranlage Schönerlinde ((V_A 1 (1); Maßnahmeblatt, Unterlage 12.1.0, Anlage 8, S. 14; Unterlage 12.1.1, Blatt Nr. 3-6, einschließlich der Deckblätter A und B), dienen als Leiteinrichtungen (BVerwG, U. v. 14.07.2011 – 9 A 12/10 – BVerwGE 140, 149, Rn.102) mit dem Ziel, dass die Fledermäuse die bisherigen und neu angelegten und verbesserten Quermöglichkeiten nutzen (V_A 1 (1)).

Durch eine entsprechende Gestaltung der Brückenbauwerke wird die Unterquerung der Autobahn für die betroffenen Fledermäuse deutlich erleichtert. Durch diese Maßnahmen wird insgesamt die Barrierewirkung der BAB 10 für die Fledermäuse deutlich verringert (V_A 1 (1)).

Vor diesem Hintergrund geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass sich durch das Ausbauvorhaben das Tötungsrisiko für die Fledermäuse nicht erhöht, sondern aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen und Gestaltung der Unterführungen sich die Situation sogar verbessern wird. Es ist ausgeschlossen, dass sich das Tötungsrisiko in signifikanter Weise erhöhen könnte.

Auch ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor. Die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Lebensstätten der Fledermäuse wird im räumlichen Zusammenhang auch weiterhin erfüllt. Das Untersuchungsgebiet hat aufgrund der vorhandenen Biotopstrukturen und vor allem der bestehenden Autobahn nur eine relativ geringe Relevanz als Lebensraum für Fledermäuse. Die nachgewiesenen Arten nutzen das Gebiet vor allem als Jagdgebiete (entlang der L 305 und im Bereich der verschiedenen Gewässer) sowie den Lauf der Briesa und des Oder-Havel-Kanals als Flugrouten. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass einzelne Sommer- oder Zwischenquartiere – und in Einzelfällen im „Briesetal“ und im „Tegeler Fließtal“ auch Wochenstuben – sowie Winterquartiere betroffen sein können. Aus diesem Grund werden vorsorglich Fledermauskästen als Ersatzquartiere vor Beginn der Baumaßnahme im störungsarmen Umfeld des Eingriffsbereiches aufgehängt (A_{CEF1}, siehe Deckblatt A, Unterlage 12.3, S. 134A f.). Ein vorhandenes Winterquartier wird aufgewertet und um weitere Unterschlupf- und Versteckmöglichkeiten erweitert (A_{CEF2}). Somit haben die Fledermäuse die Möglichkeit, in geeignete und ungestörte Bereiche auszuweichen. Die ökologische Funktion der vom Eingriff (möglicherweise) betroffenen Lebensstätten wird im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt. Ein Verstoß gegen das Zerstörungsverbot liegt deshalb selbst dann nicht vor, wenn als Ruhestätte (Sommerquartiere, Winterquartiere in Brückenbauwerken) dienende Höhlen durch das Vorhaben betroffen würden.

Auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 BNatSchG wird für keine Art der betroffenen Fledermäuse erfüllt. Die Fledermäuse werden während der Fortpflanzung-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeit nicht erheblich gestört. Störungen der Fledermäuse werden vor allem durch das Nachtarbeitsverbot,

insbesondere im „Briesetal“, vermieden (V_A7(1)/V_A7(M) (1)). Mit weiteren Störungen der Tiere ist nicht zu rechnen. Während der Baumaßnahmen an der Brücke über der Brieße kann es zu einer Beeinträchtigung der Flugroute der Fledermäuse kommen. Davon betroffen ist insbesondere die Wasserfledermaus. Während der Baumaßnahmen an der Brücke über der Brieße wird die lichte Höhe des Bauwerks deutlich abgesenkt. Es verbleibt aber während der gesamten Bauzeit ein Abstand zwischen der Konstruktionsunterkante und der Wasseroberfläche von ca. 40 cm. Das ist ein ausreichender Abstand für die Wasserfledermaus zum Durchflug, da sie unmittelbar über der Wasseroberfläche fliegt. Die Tatbestandsvoraussetzung der Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist für keine der Fledermausarten erfüllt. Sie ist erst dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert würden (BT-Drs. 16/5100, S.11). Dies ist vorliegend im Hinblick auf die Habitate und Aktivitätsbereiche der betrachteten Fledermausarten, die in einem für ihre Lebensraumsprüche ausreichenden räumlich funktionalen Zusammenhang stehen, nicht der Fall. Aufgrund der dargestellten Ausweichmöglichkeiten, der sichergestellten und schließlich verbesserten Querungsmöglichkeiten der BAB 10, ist eine Verminderung der Überlebenschancen oder des Reproduktionserfolgs auszuschließen. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der betrachteten Fledermausarten scheidet daher aus. Entsprechende Störungen sind als unerheblich zu bewerten.

III.2.3.8.3.4 Zauneidechse (*Lacerta agilis*)

Die Zauneidechse ist eine besonders geschützte Art des Anhangs IV der Richtlinie 92/43/EWG. Zauneidechsen befinden sich im PA 1 auf einer Energieleitungstrasse nördlich der BAB 10, südlich der Brieße sowie im „Tegeler Fließtal“. Weitere Vorkommen im Bereich der südexponierten Trockenböschung entlang der BAB 10 konnten bislang nicht ausgeschlossen werden. Im PA 0 und PA 2 wurden jeweils Einzelexemplare der Zauneidechse gefunden. Von individuenreichen Populationen ist in diesen Gebieten nicht auszugehen. Insbesondere im PA 2 haben sich die Habitatbedingungen für die Zauneidechse seit der letzten Untersuchung erheblich verschlechtert. Weitere Vorkommen können jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch den Bau des Vorhabens die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für die Zauneidechse erfüllt werden. Bau- und anlagebedingt werden Flächen, die zum Teil Lebensraum der Zauneidechse sind, in Anspruch genommen. Durch Baufeldräumungen und Kollisionen mit Baufahrzeugen können Individuen getötet werden. Um diese möglichen baubedingten Verluste zu minimieren, wird ein Schutzzaun angelegt, der das Einwandern der Tiere in das Baufeld verhindert (V_A9 (0), V_A9 (1)). Vor Baubeginn werden in PA 0 und PA 1 die entsprechenden Bereiche gründlich auf Artvorkommen untersucht und die Tiere abgefangen und in geeignete Ersatzhabitate umgesetzt. Im PA 0 werden sonnenexponierte Kies- und Sandhaufen mit einzelnen Betonplatten nahe der Fundstellen der Zauneidechse außerhalb des Baubereiches angelegt. Die aufgesammel-

ten Zauneidechsen sind auf den Steinschüttungen auszusetzen. In PA 1 wird eine Ackerbrache westlich der AS Mühlenbeck, südlich der BAB 10 entsprechend angelegt (II.1.3.2.1 Nr. 4) (Maßnahme E8 (CEF) (1)). In PA 2 ist die Tötung bzw. Beeinträchtigung von Tieren und anderen Entwicklungsformen wenig wahrscheinlich. Vorsorglich wird jedoch auch hier ein Schutzzaun während der Bauarbeiten aufgestellt (V_A9 (2)). Die Errichtung des Schutzzaunes erfolgt während der Zeit der Winterruhe der Zauneidechse und vor Baubeginn. Die Umsetzung wird vor der Reproduktionsphase begonnen (Unterlage 12.3, einschließlich Deckblätter A und B, S. 133.1B). Um die Wirksamkeit dieser Maßnahmen sicherzustellen, ist eine ökologische Baubegleitung angeordnet (V_A10(1), V_A10(M) (1); II.1.3.2.1 Nr. 3). Die Ersatzruhestätten sind im Vorfeld der Arbeiten zu schaffen (für PA 1 Maßnahme E8 (CEF) (1); für PA 0 siehe II.1.3.2.1; sowie Deckblatt B, Unterlage 12.3, S. 133.1B). Dieses Vorgehen erfüllt nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde den Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht. Vorsorglich wird hinsichtlich des Fangens eine Ausnahme erteilt (II.1.3.7).

Baubedingte Tötungsrisiken sind trotz der beschriebenen Maßnahmen nicht völlig auszuschließen. Deshalb wird rein vorsorglich eine Ausnahme zugelassen (II.1.3.7).

Das Tötungs- und Verletzungsrisiko steigt durch den Betrieb der 6-streifigen Autobahn im Verhältnis zum Ist-Zustand nicht an. Betriebsbedingte Tötungen von Individuen sind mit Blick auf die nachgewiesenen Vorkommen der Zauneidechse nicht zu erwarten, da sie sich in ausreichender Entfernung von der Autobahn befinden.

Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor. Die ökologische Funktion der betroffenen Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang bleibt erhalten. Der Verlust der Lebensraumfunktion der betroffenen Gebiete für die Zauneidechse ist nicht vermeidbar. Da nach Beendigung der Bauarbeiten die Flächen wiederhergestellt werden, die sich ebenfalls als Lebensraum für die Zauneidechse eignen, kommt es jedoch lediglich zu einem temporären Verlust der Lebensräume. Zudem werden geeignete Ersatzlebensräume geschaffen (V_A9(1), E8 (CEF) (1); für PA 0 II.1.3.2.1 Nr. 4 und Deckblatt B, Unterlage 12.3, S. 133.1B). Im PA 2 ist nicht davon auszugehen, dass es zur Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der Zauneidechse kommt. Es ist ohnehin unwahrscheinlich, dass die Tierart dort noch vorkommt, da sich die Habitatbedingungen erheblich verschlechtert haben. Für einzelne Tiere finden sich jedoch angrenzend noch genügend geeignete Habitatstrukturen, auf die sie ausweichen können.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird nicht erfüllt. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Zauneidechse durch bau- oder betriebsbedingte Wirkungen, wie z. B. Lärm oder Erschütterungen, gestört wird. Die Zauneidechse besiedelt bereits jetzt die vorbelasteten Flächen im Umfeld der BAB 10. Durch den Autobahnausbau kommt es auch nicht zu einer Zerschneidung unzerschnittener Reptilienhabitate. Der Erhaltungszustand der lokalen Population ist im Übrigen nicht be-

droht. Dies wäre erst anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert würden (BT-Drs. 16/5100, S.11). Dies ist vorliegend im Hinblick auf die Habitate und Aktivitätsbereiche der Zauneidechse, die in einem für ihre Lebensraumansprüche ausreichenden räumlich funktionalen Zusammenhang stehen, nicht der Fall. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Zauneidechse scheidet aus. Entsprechende Störungen sind als unerheblich zu bewerten.

III.2.3.8.3.5 Glattnatter (*Coronella austriaca*)

Im PA 1 befindet sich ein potenzielles Habitat der Glattnatter bei autobahnbegleitenden Trockenböschungen. Die Glattnatter ist eine streng geschützte Art nach Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG.

Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann ausgeschlossen werden. Einzelne Exemplare werden ggf. nur zum Zwecke der Umsiedlung gefangen. Das erfüllt nicht den Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Die vorab durchzuführende Kontrolle an potenziellen Habitaten und ggf. die Umsiedlung festgestellter Vorkommen der Art (V_A 10(1)) stellen sicher, dass es nicht zu Individuenverlusten während der Bauarbeiten kommt. Vorsorglich wird ein Schutzzaun vor Beginn der Baumaßnahmen errichtet (V_A9(1), V_A 10(1)). Vorsorglich wird ferner bzgl. des Fangens eine Ausnahme zugelassen.

Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor. Der Verlust der Lebensraumfunktion der betroffenen Böschung für die Glattnatter ist nicht vermeidbar. Potenzielle Habitate werden beseitigt. Daher werden geeignete Ersatzhabitate noch vor der Baufeldräumung ermittelt (V_A9(1)) und die im Baustellenbereich gefundenen Exemplare dorthin umgesiedelt (V_A 10(1)). Hierbei handelt es sich um eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG. Die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Lebensstätten der Glattnatter kann durch diese Maßnahmen im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden. Obwohl potenzielle Habitate betroffen sind, wird der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt.

Schließlich ist auch nicht mit einem Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zu rechnen. Die möglicherweise vorkommenden Tiere werden während der Fortpflanzungs-, Aufzucht, Überwinterungs- und Wanderzeiten nicht erheblich gestört. Der Erhaltungszustand der lokalen Population ist im Übrigen nicht bedroht. Dies wäre erst anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert würden (BT-Drs. 16/5100, S.11). Dies ist vorliegend im Hinblick auf die Habitate und Aktivitätsbereiche der Glattnatter, die in einem für ihre Lebensraumansprüche ausreichenden räumlich funktionalen Zusammenhang stehen, nicht der Fall. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen

Population der Glattnatter scheidet aus. Entsprechende Störungen sind als unerheblich zu bewerten.

III.2.3.8.3.6 Kammolch (*Triturus cristatus*)

Der Kammolch ist im Untersuchungsgebiet in und um verschiedene Gewässer nachgewiesen worden. Der Kammolch ist eine streng geschützte Art des Anhangs IV der Richtlinie 92/43/EWG.

Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann ausgeschlossen werden. Baubedingte Flächeninanspruchnahmen von potenziellen Landlebensräumen des Kammolchs werden, mit Ausnahme des Lebensraums an der Bries, ausgeschlossen. Dieses potenzielle Habitat südlich der BAB 10 bei km 173,450 bis 173,500 ist vor Beginn der Bauarbeiten zu kontrollieren und ggf. sind anschließend festgestellte Vorkommen der Art entsprechend der Bauzeitenregelungen umzusiedeln (V_A9(1), V_A 10(1)/ V_A 10(M) (1)). Im Übrigen werden angrenzende Lebensräume durch einen Vegetationsschutzzaun von den für den Bau in Anspruch genommenen Flächen abgetrennt und vor Beeinträchtigungen geschützt (V_A3). Weitere Amphibienleiteinrichtungen sind geplant (V_A1 (1), V_A1 (M) (1)). Dadurch werden Kollisionen mit Fahrzeugen bei Bauarbeiten oder durch den Betrieb der Autobahn verhindert (V_A1 (1), V_A1 (M) (1)). Im Bereich der trassennahen Lebensräume im Bereich der Bries wird diese Funktion durch die Lärmschutzwand zwischen km 173,250 bis 173,600 übernommen. Einzelne Exemplare werden ggf. nur zum Zwecke der Umsiedlung gefangen. Dieses Vorgehen erfüllt nicht dem Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Vorsorglich wird hinsichtlich des Fangens eine Ausnahme zugelassen (II.1.3.7).

Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor. Der Flächenverlust im Bereich der Bries ist so gering, dass davon die ökologische Funktion der betroffenen Lebensstätte des Kammolchs im räumlichen Zusammenhang nicht betroffen ist.

Letztlich ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt. Der Kammolch besiedelt bereits jetzt Gebiete, die durch die bestehende Autobahn erheblichen betriebsbedingten Störungen ausgesetzt sind. Durch die Verbreiterung der Autobahn werden keine zusätzlichen Störungen erwartet. Durch die Gestaltung von amphibiengerechten Durchlässen wird die Vernetzung mit Halbpopulationen auf beiden Seiten der Autobahn sogar verbessert. Der Erhaltungszustand der lokalen Population ist im Übrigen nicht bedroht. Dies wäre erst anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert würden (BT-Drs. 16/5100, S.11). Dies ist vorliegend im Hinblick auf die Habitate und Aktivitätsbereiche des Kammolchs, die in einem für die Lebensraumansprüche ausreichenden räumlich funktionalen Zusammenhang stehen, nicht der Fall. Eine Ver-

schlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population des Kammmolchs scheidet aus. Entsprechende Störungen sind als unerheblich zu bewerten.

III.2.3.8.3.7 Knoblauchkröte (*Pelobates fuscus*)

Die Knoblauchkröte ist im Untersuchungsgebiet in und um verschiedene Gewässer nachgewiesen worden. Die Knoblauchkröte ist eine streng geschützte Art des Anhangs IV der Richtlinie 92/43/EWG.

Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann ausgeschlossen werden. Potenzielle Landlebensräume der Knoblauchkröte werden, mit Ausnahme eines Lebensraums im Umkreis eines Laichgewässers bei km 179,700 und eines Laichgewässers bei km 180,100, nicht in Anspruch genommen. Die potenziellen Habitate stellen keine bevorzugten Lebensräume der Knoblauchkröte dar. Die Bereiche sind vor Beginn der Bauarbeiten zu kontrollieren und ggf. sind anschließend festgestellte Vorkommen der Art entsprechend der Bauzeitenregelungen umzusiedeln (V_A9(1), V_A 10(1)/V_A 10(M) (1)). Im Übrigen werden angrenzende Lebensräume durch einen Vegetationsschutzzaun von den für den Bau in Anspruch genommenen Flächen abgetrennt und vor Beeinträchtigungen geschützt (V_A3). Weitere Amphibienleiteinrichtungen sind geplant (V_A1 (1), V_A1 (M) (1)). Dadurch werden Kollisionen mit Fahrzeugen bei Bauarbeiten oder durch den Betrieb der Autobahn verhindert (V_A1 (1), V_A1 (M) (1)). Einzelne Exemplare werden ggf. nur zum Zwecke der Umsiedlung gefangen, was nicht dem Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG entspricht. Vorsorglich wird hinsichtlich des Fangens eine Ausnahme zugelassen (II.1.3.7).

Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor. Der Flächenverlust ist verhältnismäßig gering und es gehen nur wenig geeignete Habitatflächen, die sich bereits jetzt in Autobahnnähe befinden und entsprechend vorbelastet sind, verloren. Die ökologische Funktion der betroffenen Lebensstätte der Knoblauchkröte im räumlichen Zusammenhang ist nicht betroffen und wird weiterhin erfüllt.

Letztlich ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt. Die Knoblauchkröte besiedelt bereits jetzt Gebiete, die durch die bestehende Autobahn erheblichen betriebsbedingten Störungen ausgesetzt sind. Durch die Verbreiterung der Autobahn werden keine zusätzlichen Störungen erwartet. Eine Kontaminationsgefahr für die Laichgewässer besteht nicht. Durch die Gestaltung von amphibiengerechten Durchlässen wird die Vernetzung mit Teilpopulationen auf beiden Seiten der Autobahn sogar verbessert. Der Erhaltungszustand der lokalen Population ist im Übrigen nicht bedroht. Dies wäre erst anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert würden (BT-Drs. 16/5100, S.11). Dies ist vorliegend im Hinblick auf die Habitate und Aktivitätsbereiche der Knoblauchkröte, die in einem für ihre Lebensraumansprüche ausreichenden räumlich funktionalen Zusammenhang stehen, nicht der Fall. Eine Verschlechterung des Er-

haltungszustandes der lokalen Population der Knoblauchkröte scheidet aus. Entsprechende Störungen sind als unerheblich zu bewerten.

III.2.3.8.3.8 Rotbauchunke (*Bombina bombina*)

Die Rotbauchunke ist im PA 0 in der Tongrube Velten nachgewiesen worden. Die Rotbauchunke ist eine streng geschützte Art des Anhangs IV der Richtlinie 92/43/EWG. An die Baustelle der BAB 10 angrenzende Lebensräume der Rotbauchunke werden durch einen Vegetationsschutzzaun von den für den Bau in Anspruch genommenen Flächen abgetrennt und vor Beeinträchtigungen geschützt (V_{A3}).

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird nicht erfüllt. Lebensstätten der Rotbauchunke gehen nicht verloren. Da keine Lebensstätten unmittelbar betroffen sind, und durch Vermeidungsmaßnahmen verhindert wird, dass die Rotbauchunken in den Bereich der Baustelle gelangen, scheidet auch eine Verletzung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aus. Letztlich ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt. Die Rotbauchunke besiedelt bereits jetzt Gebiete, die durch die bestehende Autobahn erheblichen betriebsbedingten Störungen ausgesetzt sind. Durch die Verbreiterung der Autobahn werden keine zusätzlichen Störungen erwartet. Eine Kontaminationsgefahr für die Laichgewässer besteht nicht.

III.2.3.8.3.9 Moorfrosch (*Rana arvalis*)

Der Moorfrosch ist im Untersuchungsgebiet in und um verschiedene Gewässer nachgewiesen worden. Der Moorfrosch ist eine strenggeschützte Art des Anhangs IV der Richtlinie 92/43/EWG.

Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann ausgeschlossen werden. Potenzielle Landlebensräume des Moorfroschs werden, mit Ausnahme eines Lebensraums im Umkreis eines Laichgewässers bei km 179,700 und eines Laichgewässers bei km 180,100, nicht in Anspruch genommen. Die beiden potenziellen Habitate stellen keine bevorzugten Lebensräume des Moorfroschs dar. Die Bereiche sind vor Beginn der Bauarbeiten zu kontrollieren und ggf. sind anschließend festgestellte Vorkommen der Art entsprechend der Bauzeitenregelungen umzusiedeln (V_{A9}(1), V_{A10}(1)/V_{A10}(M) (1)). Im Übrigen werden angrenzende Lebensräume durch einen Vegetationsschutzzaun von den für den Bau in Anspruch genommenen Flächen abgetrennt und vor Beeinträchtigungen geschützt (V_{A3}). Weitere Amphibienleiteinrichtungen sind geplant (V_{A1} (1), V_{A1} (M) (1)). Dadurch werden Kollisionen mit Fahrzeugen bei Bauarbeiten oder durch den Betrieb der Autobahn verhindert (V_{A1} (1), V_{A1} (M) (1)). Einzelne Exemplare werden ggf. nur zum Zwecke der Umsiedlung gefangen, was nicht dem Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG entspricht. Vorsorglich wird diesbezüglich eine Ausnahme zugelassen (II.1.3.7).

Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor. Die ökologische Funktion der betroffenen Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang bleibt erhalten. Der Flächenverlust ist verhältnismäßig gering und es gehen nur wenige geeignete Habitatflächen, die sich bereits jetzt in Autobahnnähe befinden und entsprechend vorbelastet sind, verloren.

Letztlich ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt. Durch die Verbreiterung der Autobahn werden keine zusätzlichen Störungen erwartet. Eine Kontaminationsgefahr für die Laichgewässer besteht nicht. Durch die Gestaltung von amphibiengerechten Durchlässen wird die Vernetzung mit Teilpopulationen auf beiden Seiten der Autobahn sogar verbessert. Der Erhaltungszustand der lokalen Population ist im Übrigen nicht bedroht. Dies wäre erst anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert würden (BT-Drs. 16/5100, S. 11). Dies ist vorliegend im Hinblick auf die Habitate und Aktivitätsbereiche des Moorfroschs, die in einem für ihre Lebensraumsprüche ausreichenden räumlich funktionalen Zusammenhang stehen, nicht der Fall. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population des Moorfroschs scheidet aus. Entsprechende Störungen sind als unerheblich zu bewerten.

III.2.3.8.3.10 Kleine Flussmuschel (*Unio crassus*)

Ein Vorkommen der Kleinen Flussmuschel ist im „Tegeler Fließ“ potenziell möglich. Die kleine Flussmuschel ist eine Art des Anhangs IV der Richtlinie 92/43/EWG.

Es ist ausgeschlossen, dass das Vorhaben mit Blick auf die Kleine Flussmuschel gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG verstößt. Die Unterführung des „Tegeler Fließes“ wird im Rahmen des Ausbaus um ca. 25 m nach Westen verlegt. Im Rahmen dieser Baumaßnahme wird ein Abschnitt des „Tegeler Fließes“, der potenzieller Lebensraum der kleinen Flussmuschel sein kann, verfüllt. Vor Beginn der Bauarbeiten wird geprüft, ob in dem zu verfüllenden Fließgewässerabschnitt Bestände der kleinen Flussmuschel vorhanden sind. Ggf. werden diese geborgen und umgesetzt ($V_{A\ 10(M)}(1)$). Einzelne Exemplare werden ggf. nur zum Zwecke der Umsiedlung gefangen, was nicht dem Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG entspricht. Das neue Gewässerbett ist an die Bedürfnisse der Flussmuschel angepasst. Die Verfüllung des alten Bettes erfolgt erst nach Fertigstellung des neuen Flusslaufes, sodass die ökologische Funktion der betroffenen Stätte dauerhaft erhalten bleibt. Eine Beeinträchtigung der betroffenen Individuen kann dementsprechend ausgeschlossen werden. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen ist durch die ökologische Baubetreuung sichergestellt ($V_{A\ 10(1)}/V_{A\ 10(M)}(1)$). Vorsorglich wird hinsichtlich des Fangens eine Ausnahme erteilt.

III.2.3.8.3.11 Nachtkerzenschwärmer (*Proserpinus proserpina*)

Es ist möglich, dass der Nachtkerzenschwärmer im Untersuchungsgebiet vorkommt. Der Nachtkerzenschwärmer ist eine streng geschützte Art des Anhangs IV der Richtlinie 92/43/EWG.

Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann ausgeschlossen werden. Potenzielle Lebensräume befinden sich im Baufeld entlang der L 20 südlich der BAB 10 zwischen km 0,070 und 0,120 und zwischen km 169,600 und 169,900 sowie in autobahnbegleitenden Trockenbiotopen, die im Rahmen der ökologischen Baubegleitung zu identifizieren sind ($V_{A\ 10(1)}$, $V_{A\ 10(0)}$ und $V_{A\ 10(2)}$). Die Baufeldfreimachung ist gemäß der Bauzeitenregelung der Maßnahme $V_{A7(1)}/V_{A7(M)}$ (1) durchzuführen. Die Kollisionsgefahr im Straßenverkehr steigt für den Nachtkerzenschwärmer durch das Vorhaben nicht.

Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor. Dies ist durch die Baufeldräumung in potenziellen Aufzuchtbiotopen außerhalb des Kernzeitraums für die Larvalentwicklung (Ei-Larve-Raupe) sichergestellt. Im Übrigen wird ein baubedingter Verlust potenzieller Lebensräume durch neu entstandene Brache- oder Ruderalstandorte, wie sie auch im Baufeld des Vorhabens nach der Baufeldräumung entstehen werden, ersetzt. Der Nachtkerzenschwärmer ist wenig ortstreu. Die ökologische Funktionalität der betroffenen Lebensstätten des Nachtkerzenschwärmers im räumlichen Zusammenhang ist nicht betroffen und wird weiterhin erfüllt.

Letztlich ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt. Bau- und betriebsbedingte Störungen durch Lärm oder optische Störungen sind für den Nachtkerzenschwärmer voraussichtlich nicht relevant. Durch die Verbreiterung der Autobahn werden keine zusätzlichen Störungen oder negative Zerschneidungseffekte erwartet.

III.2.3.8.3.12 Europäische Vogelarten

Eine Übersicht über die im Untersuchungsraum nachgewiesenen oder potenziell vorkommenden europäischen Vogelarten findet sich in Deckblatt A, Unterlage 12.3, S. 44Aff. Die Betroffenheit der einzelnen Arten ist in den Folgeblättern untersucht und dargestellt. Untersuchungen und Bewertungen sind artspezifisch erfolgt. Im Folgenden werden die Ergebnisse zusammenfassend dargestellt.

Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann für alle europäischen Vogelarten im Untersuchungsraum für alle Planungsabschnitte ausgeschlossen werden. Dies wird durch die Bauzeitenregelung und die ökologische Baubegleitung gewährleistet ($V_{A7(0,1,2)}$, $V_{A\ 10(0,1,2)}$). Gehölzrodung und Baufeldräumung sind nur zwischen dem 01.10. und dem 29.02. gestattet. Durch den Ausbau und Betrieb der 6-streifigen BAB 10 ist nicht mit einer Erhöhung des Kollisionsrisikos für ei-

ne der betrachteten Vogelarten zu rechnen. Das Kollisionsrisiko für Greifvögel wird vermindert, indem der Mittelstreifen bepflanzt und mäusefeindlich gestaltet wird ($G_{A3/V}(1,2,0)$). Dadurch verlieren die unmittelbar an die Fahrbahn grenzenden Bereiche als Nahrungsraum an Bedeutung.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird teilweise erfüllt. Eine Zerstörung oder Beschädigung von Lebensstätten derjenigen Vogelarten, die den Bereich der Baustelle entlang der BAB 10 potenziell besiedeln, kann nicht ausgeschlossen werden. Der Verlust der Lebensraumfunktion der betroffenen Bereiche entlang der BAB 10 für die Vögel ist unvermeidbar. Für die meisten Vogelarten bleibt jedoch die ökologische Funktion der betroffenen Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang erhalten. Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 liegt deshalb gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor. Die Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungsstätten wird durch die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutsaison in den Wintermonaten durchgeführt ($V_{A7}(1,2,0)$). Zudem werden die an der Trasse angrenzenden Lebensräume durch einen Vegetationsschutzzaun vor Beeinträchtigungen geschützt (V_{A3}). Zum Schutz betroffener Einzelbäume werden während der Bauphase weitere Maßnahmen ergriffen ($V_{A3}(1)$).

Während der Baumaßnahmen wird eine trassennahe Niststätte der Gebirgsstelze durch Verlust der Brutmöglichkeit am Brückenfuß der Briese beeinträchtigt. Optische Störungen könnten außerdem Teilhabitate (Jagdhabitate) des Eisvogels beeinträchtigen. Als Ersatzmaßnahmen für diese Beeinträchtigungen werden künstliche Niststrukturen angelegt, um im räumlichen Zusammenhang die Reviere zu erhalten. Die Maßnahmen sind vor Baubeginn durchzuführen (E20(CEF) (1)). Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird durch die ökologische Baubegleitung sichergestellt ($V_{A10}(1)/V_{A10}(M)(1)$). Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 liegt deshalb gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor.

Für die beiden Arten Beutelmeise und Rohrschwirl, Brutvogelarten mit kleinen Revieren und regelmäßig genutzten Brutstätten bzw. hoher Reviertreue, kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfüllt wird. Zwar handelt es sich sowohl bei der Beutelmeise als auch beim Rohrschwirl um einen Vogel, der in jeder Brutsaison ein neues Nest anlegt, jedoch ist nicht auszuschließen, dass im umliegenden Landschaftsraum nicht ausreichend geeignete Biotopstrukturen vorhanden sind, auf die die betroffenen Brutpaare ausweichen könnten. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte bleibt im räumlichen Zusammenhang nicht gewahrt. Die bisher als Brutstandort genutzten Biotope im PA 2 werden durch das Ausbauvorhaben jeweils fast komplett gerodet. Deshalb wird eine Ausnahme für diese beiden Vogelarten erteilt (II.1.3.7)

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist für keine der untersuchten Vogelarten erfüllt. Durch die Verbreiterung der Autobahn werden keine zusätzlichen Störungen erwartet. Ausbaubedingt nimmt die Störung zwar geringfügig zu, es

kann jedoch selbst für bewiesenermaßen lärmempfindliche Vogelarten, wie z. B. den Kiebitz (Deckblatt A, Unterlage 12.3, S. 64A), ausgeschlossen werden, dass das Vorhaben sich zusätzlich zu der bereits bestehenden gravierenden Belastung erheblich auswirken würde. Für rastende Vögel auf den Ackerflächen in dem Untersuchungsgebiet sind aufgrund der starken Vorbelastung durch Lärm und der Ausweichmöglichkeiten im Untersuchungsraum erhebliche Beeinträchtigungen auszuschließen. Potenzielle Störungen des Eisvogels durch Bauarbeiten werden durch die Maßnahme E20 (CEF) (1) vermieden. Die Lärmbeeinträchtigung für die Vogelarten wird durch die vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen entlang der BAB 10 deutlich geringer und der Zustand in dieser Hinsicht erheblich verbessert.

III.2.3.8.3.13 Berücksichtigung von Art. 5 VRL

Sind europäische Vogelarten betroffen, gelten nicht allein die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG, sondern es ist auch Art. 5 VRL zu beachten, wobei der Anwendungsbereich des Art. 5 VRL zum Teil deutlich enger gefasst ist als der in § 44 Abs. 1 BNatSchG. Dies gilt insbesondere für Art. 5 Buchstabe b der VRL. Danach haben die Mitgliedsstaaten zum Schutz aller unter Art. 1 VRL fallenden Vogelarten Maßnahmen zu ergreifen, die das Verbot der absichtlichen Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und der Entfernung von Nestern umfassen. Der in dieser Regelung enthaltene enge Zusammenhang zwischen Nestern und Eiern macht deutlich, dass Nester, die nicht mehr genutzt und auch nicht erneut genutzt werden, vom Verbotstatbestand nicht erfasst werden (BVerwG, U. v. 21.06.2006 - 9 A 28.05).

Sowohl eine Beeinträchtigung von Eiern und aktuell genutzten Nestern als auch die Gefahr des absichtlichen Tötens von Individuen (Art. 5 Buchstabe a der VRL) im Trassenbereich ist dadurch ausgeschlossen, dass die bauvorbereitenden Arbeiten, die zu einer Entfernung aller Brutmöglichkeiten führen, außerhalb der Vogelbrutzeit durchgeführt werden. Der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchstabe a und b der VRL ist damit nicht einschlägig (vgl. zu Art. 5 Buchstabe b VRL BVerwG, U. v. 12.03.2008 - 9 A 3.06, Rn. 247).

Auch der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchstabe d VRL ist nicht erfüllt. Eine absichtliche Störung, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, ist danach verboten, sofern sich diese Störung auf die Zielsetzung der Richtlinie erheblich auswirkt. Eine solche Auswirkung ist mit Blick auf das Schutzziel der Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Präambel und Art. 1 VRL) sowie das in Art. 13 VRL festgelegte Verschlechterungsverbot nicht gegeben, da der aktuelle Erhaltungszustand der betroffenen Vogelarten sichergestellt ist. Dies folgt daraus, dass die voranstehende Prüfung des Störungstatbestandes (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) schon keine Beeinträchtigungen der lokalen Populationen der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Vogelarten ergeben hat. Ist dies der Fall, „steht damit zugleich fest, dass keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet zu besorgen ist“ (BVerwG, U. v. 12.03.2008 - 9 A 3.06, Rn. 249, unter

Verweis auf das Guidance document on the strict protection of animal species of Community interest under the Habitats Directive 92/43/EEC der EU-Kommission (Stand Februar 2007, S. 60 f.); EuGH, U. v. 14.06.2007, Rs. 342/05 – Slg. 2007, I-4713, Rn. 29).

III.2.3.8.3.14 Pflanzen

Im Untersuchungsraum sind Pflanzenarten des Anhangs IV der Richtlinie 92/43/EWG nicht zu erwarten. Ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG kann deshalb ausgeschlossen werden.

III.2.3.8.3.15 Ergebnis zu der Beurteilung der Verbotstatbestände

Durch die Gestaltung des Vorhabens werden potenzielle Beeinträchtigungen von im Untersuchungsgebiet potenziell oder tatsächlich vorkommenden Arten durch Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sehr gering gehalten. In der weit überwiegenden Zahl der Fälle kann ein Verstoß gegen einen der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden. Für die übrigen Fälle wird eine Ausnahme genehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt (II.1.3.7).

III.2.3.8.4 Ausnahmeentscheidung gemäß § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 BNatSchG

III.2.3.8.4.1 Zauneidechse (*Lacerta agilis*)

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme vom Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG im Hinblick auf das Tötungsrisiko beim Fangen zur Umsiedlung, beim Bau und bei der Kollision mit Fahrzeugen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen vor. Der Autobahnausbau ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich (siehe oben III.2.1). Unter Abwägung der verbleibenden praktisch unvermeidbaren Risiken mit dem Allgemeinwohlziel des Vorhabens verdient der Ausbau der BAB 10 Vorrang.

Zumutbare Alternativen, mit keinen oder geringeren Beeinträchtigungen für die Art, sind nicht gegeben. Nach dem Bundesfernstraßenbedarfsplan ist für den hiermit planfestgestellten Bereich der Bedarf für eine 6-streifige BAB 10 gegeben. Im Rahmen der Entwurfsplanung hat der Vorhabenträger eine Trassierung und Ausbauvariante gewählt, die die Beeinträchtigungen der Zauneidechse möglichst gering halten soll und entsprechende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen angeordnet. Eine weitere technische Lösungsmöglichkeit, um Tötungen von Individuen der Zauneidechse zu vermeiden, steht nicht zur Verfügung.

Die Beeinträchtigungen der Zauneidechse führen nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet. Das Vorhaben nimmt nur Randbereiche der Lebensräume der Zauneidechse in An-

spruch. Diese Bestände unterliegen bereits jetzt einem besonderen Gefährdungspotenzial durch die vorhandene Autobahn. Dementsprechend sind nur Teilpopulationen in einem bestehenden Risikobereich und nicht die Quellpopulation betroffen. Durch Vermeidungs- und vorgezogene Ersatzmaßnahmen (siehe III.2.3.1.2 und III.2.3.3; III.2.3.8.3.4) werden die Eingriffe und ihre Wirkungen auf die Zauneidechse so gering wie möglich gehalten.

Aus diesen Gründen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass durch das Vorhaben nur ein kleiner Teil der Population überhaupt betroffen sein kann. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population droht nicht, so dass auch mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population im Naturraum nicht gerechnet werden kann.

III.2.3.8.4.2 Beutelmeise (*Remiz pendulinus*)

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme vom Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nach § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen vor. Der Autobahnausbau ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich (siehe oben III.2.1). Unter Abwägung der Beeinträchtigungen mit dem Allgemeinwohlziel des Vorhabens verdient der Ausbau der BAB 10 Vorrang.

Zumutbare Alternativen mit keinen oder geringen Beeinträchtigungen für die Art sind nicht gegeben. Nach dem Bundesbedarfsplan ist die BAB 10 um zwei Fahrstreifen zu erweitern. Im Rahmen der Entwurfsplanung hat der Vorhabenträger eine Trassierung und Ausbauvariante gewählt, die die Beeinträchtigungen der Beutelmeise möglichst gering halten soll und entsprechende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen angeordnet. Im Bereich des AD Pankow wurden die vorhandenen Fahrbahnflächen für die neu anzulegenden Rampen genutzt. Eine weitere technische Lösungsmöglichkeit, um den Verlust des Weidengehölzes, das der Beutelmeise als Brutplatz dient, zu vermeiden, steht nicht zur Verfügung. Die Beeinträchtigungen der Beutelmeise führen nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet. Der betroffene Brutstandort weist aufgrund der gravierenden Vorbelastung durch die bestehende Autobahn eine suboptimale Habitatqualität auf. Im Untersuchungsraum sind nur wenige weitere für die Art geeignete Habitatstrukturen vorhanden, sodass das Gebiet insgesamt nur eine untergeordnete Rolle für die Art im Naturraum aufweist.

Aus diesen Gründen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass durch das Vorhaben nur ein kleiner Teil der Population überhaupt betroffen sein kann. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population droht nicht, so dass auch mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population im Naturraum nicht gerechnet werden kann.

III.2.3.8.4.3 Rohrschwirl (*Locustella luscinioides*)

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme vom Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nach § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen vor. Der Autobahnausbau ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich (siehe oben III.2.1). Unter Abwägung der Beeinträchtigung mit dem Allgemeinwohlziel des Vorhabens verdient der Ausbau der BAB 10 Vorrang.

Zumutbare Alternativen mit keinen oder geringen Beeinträchtigungen für die Art sind nicht gegeben. Nach dem Bundesbedarfsplan ist die BAB 10 um zwei Fahrstreifen zu erweitern. Im Rahmen der Entwurfsplanung hat der Vorhabenträger eine Trassierung und Ausbauvariante gewählt, die die Beeinträchtigungen des Rohrschwirls möglichst gering halten soll und entsprechende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen angeordnet. Im Bereich des AD Pankow wurden die vorhandenen Fahrbahnflächen für die neu anzulegenden Rampen genutzt. Eine weitere technische Lösungsmöglichkeit, um den Verlust des Schilfröhrichts, der dem Rohrschwirl möglicherweise als Brutplatz dient, zu vermeiden, steht nicht zur Verfügung. Die Beeinträchtigungen des Rohrschwirls führen nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet. Der betroffene Brutstandort weist aufgrund der gravierenden Vorbelastung durch die bestehende Autobahn eine suboptimale Habitatqualität auf. Im Untersuchungsraum sind nur wenige weitere für die Art geeignete Habitatstrukturen vorhanden, sodass das Gebiet insgesamt nur eine untergeordnete Rolle für die Art im Naturraum aufweist.

Aus diesen Gründen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass durch das Vorhaben nur ein kleiner Teil der Population überhaupt betroffen sein kann. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population droht nicht, sodass auch mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population im Naturraum nicht gerechnet werden kann.

III.2.3.8.4.4 Glattnatter, Kammmolch, Knoblauchkröte, Moorfrosch, kleine Flussmuschel

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme vom Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG hinsichtlich des Fangens zum Zweck der Umsiedlung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen vor. Die Ausnahme wird vorsorglich erteilt. Der Autobahnausbau ist aus zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses erforderlich (siehe III.2.1). Unter Abwägung des praktisch unvermeidbaren Risikos mit dem Allgemeinwohlziel des Vorhabens verdient der Ausbau der BAB 10 Vorrang.

Zumutbare Alternativen sind nicht gegeben. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen ist nicht gegeben (siehe III.2.3.8.3.5; III.2.3.8.3.6; III.2.3.8.3.7; III.2.3.8.3.9). Beim Fangen wird größtmögliche Sorgfalt angewandt, sodass eine Tötung einzelner Exemplare praktisch ausgeschlossen ist.

III.2.3.8.5 Einwendungen

III.2.3.8.5.1 Allgemeine Einwendungen

Die Gemeinde Birkenwerder, die Stadt Hohen Neuendorf und andere haben eingewandt, die artenschutzfachlichen Untersuchungen beruhten auf fehlerhaften Annahmen, unzureichenden Ermittlungen und fehlerhaften Untersuchungen. Darüber hinaus bemängeln mehrere Einwender, die Datenlage zum Artenschutz sei nicht aktuell genug. Die Planfeststellungsbehörde folgt diesen Bedenken nicht. Sie hat sich von der fachlichen Eignung der Untersuchungen sowie des vorgesehenen Schutzkonzepts überzeugt. Die Datenlage entspricht den Anforderungen. Soweit dies notwendig war, hat der Vorhabenträger Nachuntersuchungen vorgenommen (Unterlage 12.3, einschließlich Deckblätter A und B). Die Avifauna wurde ebenso wie die Herpetofauna in eigens angefertigten Gutachten umfassend untersucht. Die Untersuchungen wurden erforderlichenfalls in den Deckblattplanungen aktualisiert. Alle vom Vorhaben möglicherweise betroffenen Arten wurden ermittelt und untersucht und es wurde ein den gesetzlichen Anforderungen entsprechendes Schutzkonzept entwickelt. Soweit für streng geschützte Arten eine Beeinträchtigung im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht vollständig ausgeschlossen werden konnte (Zauneidechse, Beutelmeise, Rohrschwirl u.a.), hat die Planfeststellungsbehörde die Ausnahmevoraussetzungen geprüft und eine solche gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt (II.1.3.7). Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde.

III.2.3.8.5.2 Wildwechselbrücken – Querungsmöglichkeiten für Großsäuger

Mehrere Einwender, das Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR mit Schreiben vom 26.05.2009, der Landesjagdverband Brandenburg e.V. mit Schreiben vom 28.05.2009 und die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald mit Schreiben vom 22.05.2009 fordern die Anlage von Wildwechselbrücken bzw. die Herstellung von Querungsmöglichkeiten für Großsäuger über die BAB 10 im Bereich des Vorhabens. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auf die Ausführungen unter III.2.3.6.2 wird verwiesen.

III.2.3.8.5.3 Sonstige Querungsmöglichkeiten für die Fauna, insbesondere für den Fischotter, insbesondere im „Briesetal“

Mehrere Einwender kritisieren die geplante Biotopverbindung zu beiden Seiten der BAB 10, vor allem im Bereich der Briesa und vor allem für den Fischotter, als ungenügend. Die Gemeinde Birkenwerder forderte den Einbau eines Lichtdurchlasses im Mittelstreifen für die Überquerung der Briesa, um die geringe Höhe des Bauwerks zu kompensieren. Aufgrund bautechnischer Zwangspunkte kann bei der Ausbaumaßnahme der vorhandenen Autobahn die gemäß des Runderlasses des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Abteilung 5 - Nr. 26/2002 - Straßenbau -

vom 16.12. 2002 „Planung von Maßnahmen zum Schutz des Fischotter und Bibers an Straßen“ (bzw. 2008) geforderte lichte Höhe von 2,55 m über HHW (Höchster Hochwasserstand) für den Durchlass über die Briese nicht eingehalten werden. Aufgrund der technischen Randbedingungen ist eine maximale lichte Höhe von 1,28 m über dem Mittelwasserstand möglich. Nach Stellungnahme der zuständigen Naturschutzstation des Landesumweltamtes (Zippelsförde) vom 07.01.2003 ist die geringere lichte Höhe tolerierbar. Der Forderung der Gemeinde Birkenwerder nach einem Lichtdurchlass im Mittelstreifen der BAB 10 im Bereich des Brückenbauwerks BW 82 (Unterführung der Briese) wird gefolgt (Unterlage 12.1.0, Deckblatt A, S. 107A). Im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand kann durch den Ausbau der Autobahn eine wesentliche Verbesserung der Querungsmöglichkeit erreicht werden. Durch die Maßnahme V_A (0,1,2) werden bestehende Durchlässe insgesamt verbessert und neue Durchlässe geschaffen. Davon profitieren neben dem Fischotter auch der Biber, die Fledermäuse und verschiedene Amphibienarten. Durch die Bauzeitenbeschränkung im Bereich der Querungsstellen ist die Durchgängigkeit des Grabensystems als Wanderkorridor für den Fischotter auch während der Bauzeiten gewährleistet (siehe II.1.3.2.1 Nr. 3). Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht gefolgt wurde.

III.2.3.8.5.4 Fledermäuse

In verschiedenen Einwendungen wird bemängelt, das Fledermausvorkommen sei nur anhand einiger weniger Referenzflächen ermittelt worden. Dies sei nicht ausreichend. Der Fachbeitrag verkenne im Übrigen auch die Notwendigkeit von Schutzmaßnahmen, Querungs- und Überflughilfen. Die Referenzfläche Sumpfsee sei für eine Untersuchung nicht betreten worden. Die Gemeinde Birkenwerder und andere fordern mit Blick auf ein Kollisionsrisiko vor allem eine Erweiterung der Vermeidungsmaßnahmen durch die Erhöhung der Lärmschutzwände vom Oder-Havel-Kanal bis zur Fichteallee. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass alle erforderlichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen ergriffen wurden. Das Kollisionsrisiko für Fledermäuse bleibt im gesamten Untersuchungsraum unter der Erheblichkeitsschwelle. Die Untersuchungen zum Fledermausvorkommen entlang der BAB 10 wurden entsprechend dem Stand von Wissenschaft und Technik ausgeführt. Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag ist hinsichtlich der Untersuchungen über Artvorkommen sowie notwendiger Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen vollständig. In der ursprünglichen Planung wurden einzelne Fledermausarten nicht berücksichtigt, weil sie im Planungsgebiet nicht nachgewiesen werden konnten. Der Vorhabenträger ist aber der Stellungnahme der Städte und Gemeinden gefolgt und hat mit der Deckblattplanung alle Fledermausarten in die Untersuchung einbezogen, deren Vorkommen aufgrund ihrer Habitatansprüche für den Untersuchungsraum jedenfalls nicht ausgeschlossen werden können. Die vorgeschlagenen Schutzwände lassen sich nach gutachterlicher Einschätzung nicht begründen (siehe Unterlage 12.1.0, Anlage 6; Unterlage 12.1.4). Der Vorhabenträger hat in den Deckblattplanungen A und B weitere Schutz- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für die Fle-

dermäuse vorgesehen (Unterlage 12.1.0, Deckblatt A, Anlage 8, S. 43 A ff.; Unterlage 12.3 mit Anlagen 1 und 2). Die Referenzfläche Sumpfsee musste für eine ausreichende Untersuchung nicht begangen werden. Eine Gefährdung für dort lebende Tiere kommt nur in Betracht, sofern sie in Richtung Autobahn und darüber zu fliegen pflegen. Dies konnte bei verschiedenen Begehungen angrenzender Grundstücke untersucht und ausgeschlossen werden. Das Arteninventar des Sumpfsees ist im Sinne einer worst-case-Betrachtung berücksichtigt worden. Damit wurde den naturschutzfachlichen Ansprüchen Genüge getan. Weitere Untersuchungen sind nicht erforderlich. Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde.

III.2.3.8.5.5 Biber

Die Gemeinde Birkenwerder macht geltend, der Biber sei fälschlicherweise nicht berücksichtigt worden. Im „Briesetal“ sei unweit der BAB 10 eine Biberburg. Der Vorhabenträger ist dem Hinweis nachgegangen. Die beschriebene Biberburg war zum Zeitpunkt der Erstellung der Unterlagen dem Vorhabenträger nicht bekannt und wurde bei einer Begehung im Herbst 2008 und einer weiteren Kontrolle im November 2009 nicht festgestellt. Während der Kontrollen wurden auch keine anderen Bibernachweise (z. B. Nagespuren an Bäumen) gefunden. Weitergehende Untersuchungen sind nicht notwendig. Durch eine ökologische Baubegleitung ist jedoch gewährleistet, dass Beeinträchtigungen des Bibers vermieden werden (II.1.3.2.1 Nr. 3). Die Einwendung wird zurückgewiesen.

III.2.3.8.5.6 Störche und Kraniche

Ein Einwender kritisiert, es seien nicht ausreichend Schutzbestrebungen für Störche und Kraniche zu erkennen. Die Untersuchungen des Vorhabenträgers (Unterlage 12.1.4, S. 64 ff.) haben ergeben, dass die in dem Gebiet siedelnden Störche und Kraniche durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

III.2.3.8.6 Stellungnahme des LUA bzw. des LUGV

Das Landesumweltamt (LUA), hat am 02.06.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV) hat am 05.05.2011 und am 31.05.2011, sowie am 10.06.2011, am 14.06.2011 zur Deckblattplanung A und am 09.11.2012 zur Deckblattplanung B Stellung genommen. LUA bzw. LUGV haben sich umfassend zu den Themen Schutz von Natur und Landschaft, Gebietsschutz, Flächenschutz, Artenschutz, Hochwasserschutz, Wasserbewirtschaftung und Hydrologie sowie Immissionsschutz geäußert. Zwischen dem Landesamt und dem Vorhabenträger haben umfangreiche Abstimmungen stattgefunden. Die Stellungnahmen haben sich mit den Deckblattplanungen A und B fast vollständig erledigt.

Wie mit dem LUGV abgestimmt, enthält dieser Planfeststellungsbeschluss einen Hinweis darauf, dass es sich bei der LBP-Maßnahme G/A 2 um eine Gestaltungsmaßnahme, jedoch um keine kompensationswirksame Ausgleichsmaßnahme handelt (II.1.3.5, Nr. 5).

Das LUGV hat in Folge der Abstimmungen mit dem Vorhabenträger nur die Forderung über einen fischottergerechten Durchlass am Autobahndreieck Pankow aufrechterhalten.

Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Forderung nicht. Sie schließt sich der Meinung des Vorhabenträgers an, dass der Raum nur eine geringe naturschutzfachliche Eignung für den Fischotter besitzt. Der Fischotter kommt an den Fischeichen südlich der Autobahn vor. Für den Bereich nördlich der Autobahn sind keine Nachweise bekannt. Im Rahmen des LBP und des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags wurde die Eignung der im Untersuchungsraum liegenden Gewässer untersucht. Im Zuge der Deckblattplanung A wurde ein weiterer fischottergerechter Durchlass bei km 184,300 in die Planung aufgenommen. Damit wird dem Fischotter, für den bisher kein Durchlassbauwerk in diesem Raum nutzbar ist, eine gefahrlose Querung der Autobahn ermöglicht (III.2.3.8.3.2). Der Fischotter soll durch eine solche Maßnahme in diesen Bereich „gelockt“ werden. Ein weiterer fischottergerechter Durchlass ist daher fachlich nicht sinnvoll.

III.2.3.9 Waldumwandlung nach LWaldG

Für das Ausbauvorhaben geht Wald dauerhaft auf einer Fläche von ca. 21,75 ha und zeitweise auf einer Fläche von ca. 8,57 ha (technologisch bedingte Flächenbeanspruchungen) verloren.

Der Ausgleich der nachteiligen Wirkungen der Umwandlung (§ 8 Abs. 3 und 4 LWaldG) erfolgt im Rahmen der Maßnahmen E 2 (1), E 3 (1), E 12 (1), E13 (1) und E15 (1), E21 (1) (vgl. III.2.3.3; Maßnahmeblätter in Deckblatt A, Unterlage 12.1.0, Anlage 8).

Die Maßnahme E13 (1), in deren Rahmen 0,0035 ha Waldbestände auf nicht mehr benötigten Verkehrsflächen aufgeforstet werden sollen, ist keine Aufforstungsmaßnahme im Sinne des § 8 LWaldG. Sie bedarf keiner Aufforstungsgenehmigung. Im Übrigen werden die beantragten Maßnahmen nach §§ 8 und 9 LWaldG (II.1.3.6) zugelassen.

Gemäß § 1 LWaldG i.V.m. § 1 des Gesetzes zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (BWaldG vom 02.05.1975, BGBl. I S. 1975, 1037; zuletzt geändert durch Gesetz vom 31.07.2010, BGBl. I S. 1050) ist der Wald wegen seiner Bedeutung für die Umwelt, insbesondere für die dauernde Leistungsfähigkeit des

Naturhaushalt und der Tier- und Pflanzenwelt, das Klima, den Wasserhaushalt, die Reinhaltung der Luft, die natürlichen Bodenfunktionen, als Lebens- und Bildungsraum, das Landschaftsbild und die Erholung der Bevölkerung (Schutz- und Erholungsfunktion) sowie wegen seines wirtschaftlichen Nutzens (Nutzfunktion) zu erhalten, erforderlichenfalls zu mehren und seine ordnungsgemäße Bewirtschaftung nachhaltig zu sichern.

Dieses Gebot der Walderhaltung erfordert gemäß Verwaltungsvorschrift zu § 8 des Waldgesetzes des Landes Brandenburg (VV § 8 LWaldG; Bekanntmachung des damaligen Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz vom 02.11.2009) ein Größenverhältnis der Ausgleichspflanzung zur Umwandlungsfläche von „regelmäßig mindestens 1:1, bei dauerhafter Umwandlung je nach den ausgewiesenen Waldfunktionen und dem Ausmaß der nachteiligen Wirkungen auf die Schutz- und Erholungsfunktion in der Regel ein Vielfaches. Bis zu einem Ausgleichsverhältnis von 1:1 soll die Kompensation durch Erstaufforstung erbracht werden. Ebenso ist bei größerem Ausgleichsverhältnis ein Mindestanteil der Ersatzaufforstungsfläche von 1:1 zu gewährleisten. Die über dieses Ausgleichsverhältnis hinausgehende Kompensation kann durch entsprechend großflächige Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes erbracht werden.“

Das grundsätzlich geforderte Ausgleichsverhältnis von mindestens 1:1 Erstaufforstungs- zu Umwandlungsfläche wird beim hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhaben sogar überschritten; verbunden mit einer entsprechend großen Kompensationswirkung (Unterlage 12.1.0, Deckblatt A, S. 183A). Verbleibende beeinträchtigte Waldfunktionen werden durch Waldaufwertungsmaßnahmen kompensiert. Hervorzuheben sind die waldverbessernden Maßnahmen entsprechend der Maßnahme E 2 (1) (Unterlage 12.1.0, Deckblatt A, Anlage 8, S.47A f.). Waldverbessernde Maßnahmen erfolgen auf einer Fläche von 66,2 ha.

Der Vorhabenträger hat die waldverbessernden und Aufforstungsmaßnahmen rechtzeitig vor deren Realisierung mit dem Landesbetrieb Forst Brandenburg abzustimmen.

III.2.4 Umweltverträglichkeitsprüfung

III.2.4.1 Grundlagen und Durchführung

Die UVP wurde den gesetzlichen Vorgaben entsprechend erarbeitet. Die nach § 6 UVPG erforderliche allgemeinverständliche Zusammenfassung findet sich für die Planungsabschnitte in Anlage 1 zu der Unterlage 12.0.0, in Anlage 9 zu der Unterlage 12.1.0 sowie als Anhang 7 zu der Unterlage 12.2.0. Auf der Grundlage dieser Unterlagen, unter Einbeziehung des landschaftspflegerischen Begleitplans und des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags, hat die Planfeststellungsbehörde eine umfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG erarbeitet (siehe II.6.1).

Sie erfolgt mit diesem Planfeststellungsbeschluss, weil zu diesem Zeitpunkt die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens in vollem Umfang zeitnah berücksichtigt werden können und nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand eine vollständige Erfassung der Umweltauswirkungen möglich ist. Die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens erfolgte auf der Grundlage dieser zusammenfassenden Darstellung und ist Bestandteil der Entscheidung der Zulässigkeit des Vorhabens gemäß § 12 UVPG (vgl. II.6.2).

Für die Darstellung und Bewertung sind die nachfolgenden Unterlagen ausgewertet worden:

- Unterlagen des Vorhabenträgers gemäß § 6 UVPG,
- Stellungnahmen/ Einwendungen der Behörden, Träger öffentlicher Belange, der anerkannten Umweltverbände und der Privaten, die sich konkret mit Umweltaspekten der beantragten Baumaßnahme auseinandersetzen,
- landschaftspflegerischer Begleitplan, artenschutzrechtlicher Fachbeitrag und sonstige Quellen,
- Erörterungen.

Nach § 1 UVPG ist es Zweck des Gesetzes, aus Gründen der wirksamen Umweltvorsorge die Auswirkungen auf die Umwelt nach einheitlichen Grundsätzen frühzeitig und umfassend zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten sowie die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung so früh wie möglich bei der Entscheidung über die Zulässigkeit zu berücksichtigen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung befasst sich mit der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf bestimmte Schutzgüter. Dies sind:

- Menschen, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach § 2 Abs. 1 S. 1 UVPG ein unselbstständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen (hier: Planfeststellungsverfahren). Die Anhörungsbehörde hat die nach § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind, den nach § 7 UVPG zu beteiligenden Behörden zugeleitet und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren. Nach § 9 Abs. 1 S. 3 UVPG muss die nach § 9 Abs. 1 S. 1 UVPG erforderliche Anhörung der Öffentlichkeit den Vorschriften des § 1 Abs. 1 S. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG entsprechen. Diese verfahrensrechtlichen Vorschriften – spezialisiert durch § 17a FStrG – sind eingehalten worden.

III.2.4.2 Bewertung der Umweltauswirkungen

Die Planfeststellungsbehörde bewertet die ermittelten Umweltauswirkungen wie folgt:

Die Planfeststellungsbehörde hat alle Schutzgüter gründlich geprüft und die Untersuchungen und Einschätzungen des Vorhabenträgers nachvollzogen (vgl. insbesondere II.6.2.2, III.2.3).

Hinsichtlich des Schutzguts Klima kommt die Planfeststellungsbehörde zu der Einschätzung, dass keine erheblichen Veränderungen zu erwarten sind. Die dauerhafte zusätzliche Flächeninanspruchnahme durch das Vorhaben ist so gering, dass erhebliche Auswirkungen auf das Klima ausgeschlossen werden können. Die Belastung durch Luftschadstoffe wird nur in geringem – unerheblichem – Umfang zunehmen. Auch hinsichtlich des Schutzgutes Mensch kommt die Planfeststellungsbehörde zu der Einschätzung, dass durch den Ausbau mit keinen zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen ist. Durch die BAB 10 ist die umliegende Wohnbebauung teilweise durch erhebliche Lärmimmissionen vorbelastet. Der Vorhabenträger hat die zukünftige Lärmbelastung sorgfältig, auch anhand relevanter Einzelobjekte, ermittelt. Die mit dem Ausbau vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Situation für die Anwohner weitestgehend deutlich verbessern. Das Schallschutzkonzept sieht, soweit dies mit verhältnismäßigem Aufwand möglich ist, aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle und -wände sowie offenporigen Asphalt) vor, damit jedenfalls tagsüber weitgehend die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Passiver Schallschutz ist für jene Objekte vorgesehen, bei denen durch die aktiven Schallschutzmaßnahmen die Grenzwerte (tags und nachts) nicht eingehalten werden können oder aktiver Schallschutz mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden wäre.

Negative Auswirkungen durch Luftverunreinigungen können ausgeschlossen werden. Die vorgesehenen Lärmschutzwälle und -wände vermindern die Belastung, die bereits gegenwärtig unter den Grenzwerten liegt, weiter. Die Autobahn zerschneidet die Landschaft. Durch den Ausbau wird die Zerschneidungswirkung verstärkt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass die Erholungsbereiche weiterhin mit zumutbarem Aufwand erreicht werden können. Insbesondere im Siedlungsbereich Birkenwerder entfaltet die Autobahn bereits jetzt eine starke Trennwirkung. Die Ortslage Birkenwerder ist durch den Bestand der 4-streifigen BAB 10 in dieser Hinsicht stark vorbelastet. Gravierende Beeinträchtigungen sind jedoch nicht gegeben, wie sich an der baulichen Entwicklung der vorangegangenen Jahrzehnte in diesem Bereich zeigt. Der Ausbau der BAB 10 wird die Situation nicht verschlechtern.

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Bewertung insbesondere auch alle Maßnahmen berücksichtigt, mit denen erhebliche, nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert, ausgeglichen oder ersetzt werden. Dazu gehören Lärmschutz-

maßnahmen, Luftreinhaltemaßnahmen und landschaftspflegerische und artenschutzrechtliche Vermeidungs-, Schutz-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) im Rahmen artenschutzrechtlicher Bestimmungen.

Bei einer Gesamtbetrachtung aller Schutzgüter wurde deutlich, dass sie zusammen ein komplexes Wirkungsgefüge darstellen, in dem sich viele Funktionen gegenseitig ergänzen und aufeinander aufbauen. Besonders bedeutsam sind dabei Bereiche, in denen sehr starke gegenseitige Abhängigkeiten bestehen und wo vorhabenbezogene Auswirkungen eine Vielzahl von Folgewirkungen haben können. Durch das Vorhaben ergeben sich nachteilige Umweltauswirkungen bezogen auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Landschaft und Kulturgüter. Zwischen den Schutzgütern bestehen zahlreiche Wechselwirkungen im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 4 UVPG, die bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen berücksichtigt wurden, indem die Auswirkungen bei jedem – auch indirekt – betroffenen Schutzgut bewertet wurden.

Die Planfeststellungsbehörde hat aufgrund dieser Untersuchungen erkannt, dass das Vorhaben im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1 und 2 Abs. 1 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze zulässig ist.

III.2.4.3 Einwendungen und Stellungnahmen

III.2.4.3.1 Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt

Zahlreiche Einwender sowie das Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR (mit Schreiben vom 26.05.2009) und die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald-Regionalverband Oberhavel e. V. (mit Schreiben vom 22.05.2009) machen geltend, eine UVP habe im Rahmen der Planungen nicht stattgefunden. Insbesondere fehle es an einer entsprechenden Unterlage. Die UVP habe nicht ausgelegt. Diesen Bedenken folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. In § 6 UVPG sind die inhaltlichen Vorgaben zur Erstellung der entscheidungserheblichen Unterlagen durch den Vorhabenträger über die Umweltauswirkungen des Vorhabens zur Prüfung der Umweltverträglichkeit genannt. Dabei wird die Form der einzureichenden Unterlagen offengelassen. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist der Vorhabenträger weder nach dem UVPG noch unmittelbar nach der UVP-Richtlinie im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung verpflichtet, eine eigenständige Umweltverträglichkeitsstudie auszulegen (BVerwG, B. v. 10.10.2006, NVwZ 2007, 84, 85; BVerwG, U. v. 24.11.2004 – 9 A 42/03; BVerwG, U. v. 19.05.1998, NVwZ 1999, 528, 531). Ausreichend ist vielmehr, wenn sich, wie hier, die erforderlichen Angaben aus verschiedenen Unterlagen, wie z.B. dem landschaftspflegerischen Begleitplan, dem Erläuterungsbericht, der schalltechnischen Untersuchung und aus der Schadstoffuntersuchung, entnehmen lassen. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

III.2.4.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung in die Planung integriert

Viele Einwender brachten außerdem vor, dass nicht erkennbar sei, ob und wie die Ergebnisse der UVP in die Planung eingeflossen seien. Das Schutzgut Mensch sei nicht berücksichtigt worden. Grundlage des Ausbauvorhabens und des festzustellenden Plans stellt die „Umweltverträglichkeitsstudie zum 6-streifigen Ausbau der BAB 10 im Abschnitt zwischen dem Autobahndreieck Havelland und dem Autobahndreieck Pankow“ dar. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse ist im Erläuterungsbericht, Unterlage 1, sowie in der allgemeinverständlichen Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG als Anlage 1 zu der Unterlage 12.0.0, als Anlage 9 zu der Unterlage 12.1.0, sowie als Anhang 7 zu der Unterlage 12.2.0 enthalten. Inhalt der aufgezählten Unterlagen sind alle zum Planfeststellungsverfahren entscheidungserheblichen Angaben gemäß § 6 UVPG, die der Vorhabenträger zur Prüfung der Umweltverträglichkeit vorzulegen hat. Die Auswirkungen des Vorhabens wurden in Bezug auf sämtliche in § 2 Abs. 1 UVPG benannten Schutzgüter ermittelt, beschrieben und bewertet, somit auch bezüglich des Schutzguts Mensch und menschliche Gesundheit, einschließlich menschlicher Erholungsräume.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

III.2.5 Schallimmissionen

Der Vorhabenträger hat die künftig vom 6-streifigen Ausbau von östlich der Anschlussstelle (AS) Oberkrämer, km 161,625, bis westlich Autobahndreieck (AD) Schwanebeck, km 193,700, ohne den Streckenabschnitt im Land Berlin von km 186,560 bis km 191,945, einschließlich Umbau der AS Birkenwerder und Mühlenbeck sowie Umbau des AD Pankow (BAB 10/BAB 114), einschließlich Ausbau der BAB 114 bis Landesgrenze Berlin – Brandenburg, km 0,711, ausgehenden Lärmemissionen unter Anwendung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV - vom 12.06.1990, BGBl. I S. 1036; geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 19.09.2006, BGBl. I S. 2146) und der von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. erarbeiteten „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990“ (RLS-90; BMV Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 08/1990 vom 10.04.1990, VkB1. 1990, S. 258 [Berichtigter Nachdruck: Februar 1992; BMV Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 17/1992 vom 18.03.1992, FGSV 334]; zuletzt geändert durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 5/2006 vom 17.02.2006, S 13/7.144.4/01) untersucht. Die Ergebnisse sind in der schalltechnischen Untersuchung (vgl. Unterlage 11 einschließlich der Deckblattplanungen) zusammengefasst.

Der schalltechnischen Untersuchung wurden – als Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2025 – die in den Berechnungsergebnissen „Emissionspegel“ (Unterlage 11.2.1) der schalltechnischen Untersuchung enthaltenen Werte zugrunde gelegt.

Dieser Unterlage lässt sich auch entnehmen, welche Höchstgeschwindigkeit – getrennt für Pkw und Lkw – der Berechnung in den einzelnen Abschnitten zu Grunde gelegt werden. Die sich aus diesen Berechnungen ergebenden Beurteilungspegel sind in den Berechnungsergebnissen „Beurteilungspegel“ (Unterlage 11.2.2) der schalltechnischen Untersuchung detailliert dargestellt.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich von der grundsätzlichen Richtigkeit der Emissions- und Immissionsuntersuchungen (vgl. Unterlagen U.11 und U.11L) überzeugt. Sie bezog die – vom Straßenbauvorhaben verursachten – Immissionsbelastungen in ihre Abwägung und Entscheidungsfindung ein. Die hiermit planfestgestellten Schutzvorkehrungen gewährleisten einen den gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Immissionsschutz. Entsprechende, darüber hinausgehende Forderungen sowie Einwendungen gegen die Ergebnisse der planfestgestellten Emissions- und Immissionsuntersuchungen werden zurückgewiesen. Die unterhalb von Grenzwerten (hier besonders gemäß 16. BImSchV) verbleibenden Immissionen sind hinzunehmen. Die Interessen der prognostisch durch Verkehrslärm und sonstige Immissionen Betroffenen sind nicht so schwerwiegend, wie das Interesse am hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhaben (zum Bedarf vgl. III.2.1).

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm erfolgt nach verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV. Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV).

Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder durch technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG).

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung des Ausbauvorhabens hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG nicht zu beanstanden. Mit Blick darauf, dass es vorliegend um den Ausbau einer bestehenden Bundesautobahn von vier auf sechs Fahrstreifen geht, begegnet es keinen Bedenken, dass keine Trassenführung gewählt wurde, mit der die Anforderungen des Immissionsschutzes allein durch eine Flächentrennung hätte erreicht werden können. Die Optimierung war darauf be-

schränkt, die vorhandenen Abstände so wenig wie möglich zu verkleinern. Der Ausbau erfolgt im Wesentlichen symmetrisch, da dies sich in Bezug auf Flächenbedarf, Baukosten und Neuversiegelung als günstigste Variante erweist und auch aus lärmtechnischer Sicht keine höheren Beeinträchtigungen auslöst. Alternative Varianten zur Trassenführung haben sich nicht aufgedrängt (vgl. Ausführungen unter III.2.2).

Nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) der vorstehenden Aufzählung entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

III.2.5.1 Einwendungen zur schalltechnischen Berechnung

Eine Vielzahl an Einwendern kritisiert die schalltechnische Unterlage. Es sei nicht sachgerecht, allein auf Berechnungen abzustellen. Vielmehr müssten Messungen erfolgen. Zudem seien topographische Besonderheiten und die sich ändernden Wetterverhältnisse nicht ausreichend berücksichtigt worden. Die der schalltechnischen Untersuchung im Ausgangsverfahren zu Grunde gelegte Verkehrsprognose 2020 sei unzureichend, da sie auf einen zu kurzen Prognosezeitraum ausgerichtet sei. Hinsichtlich des in einem Teilabschnitt vorgesehenen Einsatzes von offenporigem Asphalt wird dessen langfristige Wirksamkeit in Zweifel gezogen. Des Weiteren wird kritisiert, dass die schalltechnische Untersuchung für Pkw von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 130 km/h ausgehe, obwohl auf dem fraglichen Stück der Autobahn

keine Begrenzung der Geschwindigkeit vorgesehen sei. Teils wird die schalltechnische Untersuchung auch pauschal in Frage gestellt. Schließlich wird kritisiert, dass die schalltechnische Untersuchung den Ist-Zustand unzureichend berücksichtige.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendungen – soweit sie nicht durch die hiermit festgestellte Planung erledigt oder ausgeräumt sind – werden zurückgewiesen. Die Befürchtungen der Einwender sind unbegründet.

Die schalltechnische Untersuchung entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Diese wurde von der Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verkehrsentwicklung GmbH (VV Aachen) mit Stand vom Februar 2009 erstellt und bildet die für 2025 erwarteten Verkehrsmengen ab. Dies genügt den gesetzlichen Anforderungen. Eine ausdrückliche normative Vorgabe für den Prognosezeitraum fehlt. Hinsichtlich der dem Beurteilungspegel zugrunde zu legenden Verkehrsbelastung wird in der Begründung zu § 3 der 16. BImSchV davon ausgegangen, dass diese auf einen Zeitraum von 10 bis 20 Jahren zu prognostizieren ist. Bei der Bemessung des Prognosezeitraums ist die gesetzgeberische Wertung des § 75 Abs. 3 S. 2 VwVfG zu berücksichtigen, der dem Vorhabenträger das Prognoserisiko für längstens 30 Jahre aufbürdet. Der Prognose sollte daher kein Zeitraum von mehr als 30 Jahren zugrunde gelegt werden. Dem Planungsträger ist es hingegen nicht verwehrt, einen kürzeren Zeitraum für die Prognose zu bemessen. Prognosen, die sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken, können eher fehlschlagen. Durch einen kürzeren Prognosezeitraum erleiden die vom Verkehrslärm Betroffenen keine Nachteile, da sich bei einem kürzerem Prognosezeitraum der Nachweis einer zutreffenden Annahme früher führen lässt und Nachbesserungsansprüche im Sinne des § 75 VwVfG geltend gemacht werden können. Ausreichend ist es, die Berechnungsvorgaben so zu bemessen, dass sie sich als „Ausdruck sachlicher Erwägungen“ werten lassen. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) für das Jahr 2025 berechnet.

Lärmmessungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS-90), gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl. 1985, 1159). Zudem können in der Zukunft zu erwartende Schallimmissionen nicht messtechnisch erfasst werden. Schallmessungen bilden nur eine Momentaufnahme der

Schallsituation in Abhängigkeit des zum Messzeitpunkt stattfindenden Kraftfahrzeugverkehrs ab und führen damit zu Zufallsergebnissen, die nicht mit den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung verglichen werden können. Es wäre auch nicht sachgerecht, allein die aktuelle Verkehrs- und damit auch Lärmbelastung als Grundlage für das Schallschutzkonzept heranzuziehen. Vielmehr ist auf die in Folge des Vorhabens zu erwartende Belastung abzustellen. Dabei ist nicht die einzeln auftretende Spitzenbelastung maßgeblich, sondern die vorhersehbare Durchschnittsbelastung. Im Zusammenhang mit der Abwägung der Lärmschutzmaßnahmen wurde der Ist-Zustand mit der prognostischen Belastung verglichen. Dabei zeigte sich, dass sich für die überwiegende Zahl der gegenwärtig von Grenzwertüberschreitungen Betroffenen in Folge der mit dem Ausbau verbundenen aktiven Schallschutzmaßnahmen künftig eine Lärminderung ergibt.

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der 16. BImSchV den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS - 90" entsprechend zu erfolgen. Die Rechenmethoden der RLS-90 basieren auf langfristigen empirischen Untersuchungen. Die Berechnungen sind somit, im Gegensatz zu Messungen, imstande, allgemein gültige, vergleichbare und wiederholbare, somit nachprüfbar Ergebnisse zu liefern. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Die Angaben zum Lkw-Verkehr in den schalltechnischen Berechnungen entsprechen den maßgebenden Lkw-Anteilen für Autobahnen nach Tabelle 3 der RLS-90. Dieser Wert berücksichtigt nicht nur den Schwerverkehr, sondern alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht größer als 2,8 t. Mit der Verwendung des Pauschalansatzes nach RLS-90, Tabelle 3, mit 25 % für den Tagzeitraum und 45 % für den Nachtzeitraum hat sich der Vorhabenträger für eine Variante mit der höchstmöglichen Sicherheit entschieden. Damit ist der Güterfernverkehr bzw. Lkw-Anteil zur Ermittlung der Anspruchsberechtigung auf Lärmschutzmaßnahmen ausreichend berücksichtigt.

Die vorgenommene Berechnung nach dem Teilstückverfahren berücksichtigt sowohl natürliche Gegebenheiten (topographische Verhältnisse) der Umgebung als auch die Höhenlage einer Straße im Gelände. Somit fließt der genaue Verlauf der Autobahntrasse in die Berechnung ein. Praktisch wird dies durch die Übernahme der Höhen und sämtlicher relevanter Daten der Straße aus den Planunterlagen, der Unterlage 7, sowie durch Übernahme von Höhenlinien gewährleistet. Die Unterlagen enthalten alle Angaben, um die Prognoserechnungen nachvollziehen zu können. Neben den Angaben zu den prognostizierten Verkehrsmengen als Grundlage für den Emissionspegel, werden die rechtlichen und schalltechnischen Grundlagen beschrieben.

Um die Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen zu ermitteln, erfolgte für die betroffenen Gebäude eine fassaden- und stockwerksgenaue Berechnung der Beurteilungspegel. Die nach der RLS - 90 berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/ oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Der mögliche Einfluss trassenbegleitender Vegetation wird bei der Berechnung der Beurteilungspegel nicht berücksichtigt. Der vorhandene Rastplatz bei Bergfelde und die geplante unbewirtschaftete Rastanlage Kappgraben sind der RLS-90 entsprechend berücksichtigt worden.

Es entspricht den Vorgaben der RLS-90, dass bei der Berechnung der Emissionspegel der Straße die „Maßgebende Verkehrsstärke M“ berücksichtigt wurde. Dies ist der auf den Beurteilungszeitraum (tags 06:00 Uhr – 22:00 Uhr, nachts 22:00 Uhr – 06:00 Uhr) bezogene Mittelwert über alle Tage des Jahres der einen Straßenquerschnitt stündlich passierenden Kraftfahrzeuge. Eine zusätzliche Berücksichtigung von Spitzenpegeln ist nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich. Die so ermittelten Werte entsprechen den Anforderungen der 16. BImSchV an die Ermittlung der Immissionsgrenzwerte.

Die Wirksamkeit des offenporigen Asphaltbelages (OPA) 0/8 beträgt mindestens 8 Jahre (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau [ARS] 3/2009 vom 31.03.2009, eingeführt im Land Brandenburg durch Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung, Abteilung 4 – Nr. 9/2009 – Straßenbau vom 30.04.2009). Der Vorhabenträger hat die dauerhafte Lärminderungswirkung der maßgeblichen Straßenoberflächen durch geeignete Maßnahmen (wie zum Beispiel eine angepasste Fahrbahnreinigung) abzusichern (vgl. II.3.2.1). Die der lärmtechnischen Untersuchung zu Grunde gelegte Lärminderungswirkung darf nicht verschlechtert werden. Unter diesen Bedingungen ist Offenporiger Asphalt ein taugliches mittelaktiven Schallschutzes (OVG Lüneburg, U. v. 25.11.2009 – 1 KN 141/07 und U. v. 18.02.2009 – 7 KS 75/06).

In der schalltechnischen Untersuchung wurden Geschwindigkeiten für Personenkraftwagen von größer gleich 130 km/h zu Grunde gelegt (vgl. dazu Unterlage 11.1 Seite 6). Bei Lärmberechnungen für Straßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung ist nicht von der Geschwindigkeit auszugehen, die nach dem Stand der Fahrzeugtechnik und den örtlichen Gegebenheiten erreichbar ist. Vielmehr folgt aus Nr. 4.4.1.1.2 RLS-90, dass für Pkw eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h und für Lkw von 80 km/h in Ansatz zu bringen ist. In Abhängigkeit von den Trassierungsparametern wird für die Geschwindigkeitsansätze daher für Pkw ≥ 130 km/h (s. RLS-90, Diagramm II) und für Lkw 80 km/h in den schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt.

Der Beurteilungspegel bezieht sich ausschließlich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also im Grundsatz kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG, U. v. 21.03.1996 – 4 C 9/95, NVwZ 1996, 1003). Tat-

sächliche Vorbelastungen durch einen anderen Verkehrsweg finden bei der Bestimmung des maßgeblichen Beurteilungspegels somit keine Berücksichtigung.

Auch soweit pauschal kritisiert wird, dass der schalltechnischen Untersuchung die zu Grunde liegenden Daten nicht zu entnehmen seien, ist dies zurückzuweisen. Die Unterlage 11 enthält alle dafür erforderlichen Angaben. Eine Auslegung weiterer Daten hierzu war nicht geboten.

III.2.5.2 Aktiver Schallschutz

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG sind Lärmschutzmaßnahmen vorrangig am Emissionsort vorzusehen (aktiver Lärmschutz). Aktiver Schallschutz kann insbesondere durch lärmindernde Fahrbahnbeläge und Schallschutzwälle/-wände erfolgen. Ziel des Schallschutzkonzeptes ist es, Überschreitungen der Taggrenzwerte weitgehend zu vermeiden und eine Reduzierung der nächtlichen Grenzwertüberschreitungen im Vergleich zum Ist-Zustand zu erreichen.

Für die durchlaufenden Fahrbahnen sind – mit Ausnahme der Bauwerke 84 und 86a, wo darauf mangels Betroffenheiten verzichtet werden kann – lärmindernde Fahrbahnbeläge vorgesehen. Die Korrekturwerte für die gewählten Deckschichten betragen -2 dB(A). Nach den wissenschaftlichen Erkenntnissen der BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) bestehen verschiedene Möglichkeiten, Straßenoberflächen so zu erstellen, dass dauerhafte Pegelminderungen von -2,0 dB(A) erreicht werden. Diese sind in der Fußnote zu Tabelle B der Anlage 1 zur 16. BImSchV bzw. in der Tabelle 4 der RLS-90 sowie in den ARS 14/1991, 5/2002, 8/2004, 3/2009 und 22/2010 aufgeführt. Diese lärmarmen Fahrbahnoberflächen finden seit mehreren Jahren regelmäßig Verwendung. Ihre dauerhafte Lärminderung ist nachgewiesen. Die Berücksichtigung des Korrekturwerts von -2 dB(A) für die Verwendung o.g. lärmindernder Straßenbeläge begegnet keinen Bedenken (BVerwG, U. v. 11.01.2001 – 4 A 13.99; U. v. 23.11.2001 – 4 A 46.99). Mit welchem Deckschichtbelag die Antragstellerin dieses Ziel erreicht, bleibt ihrer Ausführungsplanung vorbehalten. Durch Umsetzung der mit diesem Beschluss festgestellten Planung ist sichergestellt, dass eine dauerhafte Lärminderung von -2,0 dB(A) eintreten wird.

Im Bereich von km 172,656587 bis km 175,600 wird auf einer Länge von 2.943 m eine offenporige Asphaltdecke (OPA) 0/8 mit einem Korrekturwert von -5 dB(A) vorgesehen.

Gemäß Fußnote zur Tabelle B in der Anlage 1 zur 16. BImSchV können für lärmindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, auch von den Tabellenwerten abweichende Korrekturwerte berücksichtigt werden. Auf dieser Grundlage führte das (damalige) Bundesministerium für Verkehr bereits mit Allgemeinem Rundschreiben vom 25.04.1991 (StB 11/26/14.86.22-01/27 Va 91) den Korrekturwert von -5

dB(A) für offenporige Asphaltdeckschichten, die im Neuzustand einen Hohlraumgehalt von $\geq 15\%$ mit Kornaufbau 0/8 aufweisen, ein.

Die Dauerhaftigkeit des Fahrbahnoberflächen-Korrekturwertes von -5 dB(A) wurde durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 5/2002 vom 26.03.2002 (S 13/14.86.22-11/57 Va 01, VkB1. 2002 S. 313; im Land Brandenburg eingeführt durch Runderlass des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Abteilung 5, Nr. 28/2002 - Straßenbau, vom 11.12.2002, Amtsblatt für Brandenburg vom 15.01.2003 S. 14) für die neuere Generation offenporiger Asphaltdeckschichten mit einem Hohlraumgehalt von $\geq 22\%$ bestätigt. Ergänzende Aussagen zu offenporigem Asphalt finden sich im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 08/2004 vom 18.10.2004 (S 13/14.86.22-11/22 Va 04, VkB1. 2004 S. 584; im Land Brandenburg eingeführt durch Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft, Abteilung 4, Nr. 16/2010 - Straßenbau, vom 08.10.2010, Amtsblatt für Brandenburg vom 03.11.2010 S. 1777) und im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 3/2009 vom 31.03.2009 (S 13/7144.2/02-09/1005908, VkB1. 8/2009; eingeführt im Land Brandenburg durch Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung, Abteilung 4 - Nr. 9/2009 - Straßenbau vom 30.04.2009).

Zur Sicherung der dauerhaften Lärminderungswirkung wird auf die Unterlagen unter II.1.2 und III.2.5.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Schließlich sieht der Planfeststellungsbeschluss in den folgenden Bereichen den Anbau von Lärmschutzwänden verpflichtend vor:

Ortslage	Länge [m]	Fläche [m²]
Bärenklau Nord	1433	6980
Bärenklau Süd	1887	8262
Velten Nord	1090	6080
Velten Süd	1400	7908
Birkenwerder Nord	3137	14.691
Birkenwerder Süd	3628	21.163
Bergfelde	137	685
Summt	1836	10.146
Mühlenbeck (Feldheim)	1931	10.295
Buchhorst	1036	5434
Neu Buch	220	1320
Rastanlage Kappgraben Süd	220	660
Summe	17.955	93.624

Alle Lärmschutzwände sind straßenseitig hochabsorbierend auszubilden. Bei Einsatz von transparenten Wänden, z. B. im Bereich von Brückenbauwerken, werden die Wände entsprechend RLS-90 nach außen geneigt, um Mehrfachreflexionen zu vermeiden. Die Lärmschutzwände nördlich und südlich der BAB 10 im Abschnitt zwi-

schen dem BW 81 Ü2 und BW 82 Ü1 sind beiderseitig hochabsorbierend auszubilden (vgl. Unterlage 11.4 Blatt 6A). Auf diesem Weg sollen unerwünschte Reflexionen an den Rückseiten der Lärmschutzwände durch die kreuzende Eisenbahnstrecke vermieden werden. Ebenso sind die Lärmschutzwände an der östlichen Seite der L 20/ B 96 in Birkenwerder beiderseitig hochabsorbierend auszubilden.

Zudem werden in den folgenden Bereichen Lärmschutzwälle errichtet.

Ortslage	Länge [m]	Höhe [m]
Birkenwerder Süd, Bergfelde	1590	8,00
Bergfelde	610	8,00
Summt	200	6,00
Mühlenbeck	480	8,00
Neu Buch	718	6,00
Summe	3598	

Die Neigung der Lärmschutzwälle beträgt straßenseitig 1:1,5.

Der Anordnung weiteren aktiven Schallschutzes bedarf es nicht.

Im Übrigen führt der von § 41 BImSchG vorgeschriebene Vorrang aktiver Maßnahmen nicht zu einer Einschränkung des planerischen Ermessens des Straßenbaulastträgers bei der Wahl der vorzusehenden aktiven Schallschutzmaßnahmen (BVerwG, U. v. 05.03.1997 – 11 A 25/95, DVBl. 1997, 831). Die vom Lärm Betroffenen haben keinen Anspruch auf bestimmte Maßnahmen (BVerwG, U. v. 15.12.2011 – 7 A 11/10, NVwZ 2012, 1120).

Gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG gilt die Pflicht, aktiven Schallschutz zu gewährleisten, nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Ob aktive Schutzmaßnahmen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG zumutbar sind, ist in umfassender Weise daran zu messen, mit welchem Gewicht die widerstreitenden Belange einander gegenüberstehen (BVerwG, U. v. 21.03.1996, NVwZ 1996, 1008; U. v. 22.09.1999, NVwZ 2000, 565; U. v. 15.03.2000 – 11 A 42/97, NVwZ 2001, 71 = DVBl. 2000, 1342).

Die vorzunehmende Verhältnismäßigkeitsprüfung verlangt eine Abwägung, für die es auf der einen Seite auf die Höhe der Kosten für die gebotenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ankommt. Dabei sind neben den Baukosten auch die Kosten für die Unterhaltung der Schallschutzanlagen zu berücksichtigen. Dass die Kosten für passive Maßnahmen und sonstige Entschädigungen niedriger als die Kosten für aktive Schutzmaßnahmen liegen, macht die aktiven Schutzmaßnahmen noch nicht unverhältnismäßig; erst bei einem deutlichen Missverhältnis ist das anders (vgl. BVerwG, U. v. 15.03.2000 – 11 A 42/97, NVwZ 2001, 71, 76). Auf der anderen Seite

kommt es auf den angestrebten Schutzzweck an. Dem aktiven Lärmschutz kommt grundsätzlich Vorrang vor dem passiven Lärmschutz zu.

Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende aktive Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Ausreichend ist dabei im Regelfall die überschlägige Ermittlung der Kosten im Planungsabschnitt (BVerwG, B. v. 11.02.2003 - 9 B 42.03; VGH München, U. v. 23.02.2007 - 22 A 01.40089).

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Je geringer die durch den aktiven Lärmschutz zu bekämpfenden Grenzwertüberschreitungen sind und je weniger Häuser durch den zusätzlichen Lärmschutz geschützt werden, desto eher sind dessen Mehrkosten gegenüber passivem Lärmschutz als unverhältnismäßig anzusehen (VGH Kassel, U. v. 01.07.2010, NuR 2010, 720, 726). Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (BVerwG, U. v. 13.05.2009 – 9 A 72/07).

Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung (BVerwG, U. v. 15.03.2000 - 11 A 42.97, Rn. 59), die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, die Zahl der betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (BVerwG, U. v. 10.10.2012 – 9 A 19.11, U. v. 13.05.2009 - 9 A 72.07, Rn. 64; U. v. 15.03.2000 – 11 A 42.97). Splittersiedlungen im Außenbereich können dabei als weniger schutzbedürftig betrachtet werden als Baugebiete im Sinne von § 34 BauGB (BVerwG, U. v. 15.03.2001, NVwZ 2001, 81).

Daneben können andere Gesichtspunkte einbezogen werden, z. B. allgemeine Kosten-Nutzen-Erwägungen in Bezug auf Lärmschutzwände ab einer bestimmten Höhe (Sprungkosten im weiteren Sinne; Abnahme der Wirksamkeit von Lärmschutzwänden bzw. -wällen mit der Höhe) oder auch städtebauliche Gesichtspunkte (BVerwG, U. v. 24.09.2003 - 9 A 69/02, NVwZ 2004, 340).

Eine Betrachtung jeweils aller genannten Aspekte ist vor allem dann nötig, wenn sich aus lediglich einigen Aspekten keine klare Gewichtung einer Planungsvariante hin zur optimalen Lösung ergibt. Im Umkehrschluss bedeutet dies aber auch, dass bei eindeutigen Abstufungen verschiedener Planungsvarianten hinsichtlich derer Kosten-Nutzen-Relation eine derart umfassende Betrachtung aus verfahrensökonomischen Gründen nicht notwendig ist. Konsequenterweise finden daher vorliegend lediglich die wichtigsten abwägungsrelevanten Belange Erwähnung, soweit diese für eine eindeutige Entscheidung ausreichend sind.

In der Abwägung nicht zu berücksichtigen sind insoweit besondere Umstände in der Person des jeweiligen Eigentümers oder Nutzers. Besondere Empfindlichkeiten, gesundheitliche Indispositionen oder sonstige persönliche Eigenheiten haben außer Betracht zu bleiben. Was der Nachbarschaft an Beeinträchtigungen abverlangt werden kann, ist vielmehr anhand eines typisierenden und generalisierenden Maßstabes zu bestimmen (BVerwG U. v. 16.03.2006 – 4 A 1075/04, BVerwGE 125, 116).

Nach diesen Maßstäben bedarf es über die in Bezug auf die einzelnen Ortslagen unter III.2.5.2.2 dargestellten Maßnahmen hinaus keiner weiteren Maßnahmen für aktiven Schallschutz.

III.2.5.2.1 Allgemeine Forderungen

Soweit allgemein die Forderung nach zusätzlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen erhoben wurde, ohne dies näher zu spezifizieren, ist dies zurückzuweisen. Das Schallschutzkonzept des Vorhabenträgers setzt sich detailliert mit verschiedenen Möglichkeiten auseinander, durch aktive Schallschutzmaßnahmen eine Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte sicherzustellen. Dabei ist er in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorgaben zu dem Ergebnis gekommen, dass ein Vollschutz nicht in jedem Einzelfall mit verhältnismäßigen Mitteln zu erreichen ist. In diesen Fällen besteht kein Anspruch auf aktiven Schallschutz, sodass ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen sind. Die Planfeststellungsbehörde muss bei ihrer Bewertung des Schallschutzkonzepts des Vorhabenträgers gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG auch die entstehenden Kosten berücksichtigen. Außer Verhältnis zum Schutzzweck stehende Kosten sind unverhältnismäßig, sodass entsprechende Schallschutzmaßnahmen nicht festgesetzt werden dürfen. Diesen Erwägungen folgend und in Abwägung der zuvor dargelegten Belange, wird das Schallschutzkonzept des Vorhabenträgers durch den Planfeststellungsbeschluss bestätigt. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass keine Pflicht der Betroffenen besteht, einen dem Grunde nach bestehenden Anspruch auf passiven Schallschutz auch durchzusetzen. Soweit einzeln vorgetragen wurde, dass sich passiver Schallschutz als ein Eingriff in Persönlichkeits- und Besitz- bzw. Eigentumsrechte darstellen würde, ist dies zurückzuweisen.

Auch ein über die Anforderungen der 16. BImSchV hinausgehender Schallschutz kann nicht gewährt werden. Die dort festgelegten Grenzwerte stellen sicher, dass eine Gesundheitsgefährdung der Betroffenen nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft ausgeschlossen werden kann. Unterhalb dieser Grenzwerte ist daher von einer zumutbaren Lärmbelastung auszugehen, sodass kein Anspruch auf weitergehenden Schallschutz besteht. Insoweit hat die Abwägung insbesondere unter Beachtung der Vorbelastungen zu keinen weitergehenden Ansprüchen geführt. Auch soweit gefordert wird, der vorzusehende Schallschutz sei an der DIN 18005 zu orientieren, ist dies zurückzuweisen. Die DIN 18005, Teil 1, Beiblatt 1 enthält Orientierungswerte, die nur für die städtebauliche Planung gelten. Für die Genehmigung von Baumaßnahmen im Rahmen des Bundesfernstraßengesetzes sind allein die Regelungen der 16. BImSchV bezüglich der darin vorgegeben Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft maßgebend.

Soweit teilweise die Gewährung passiven Schallschutzes gefordert wird, ist auf II.3.2 zu verweisen. Soweit trotz der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen im Einzelfall Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen sind, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz. Ist der Einwender hingegen nicht von einer Grenzwertüberschreitung betroffen, steht ihm auch kein Anspruch auf passiven Schallschutz zu (vgl. III.2.5.2.1.6). Soweit ihnen nicht entsprochen wird, werden die Einwendungen daher zurückgewiesen.

III.2.5.2.1.1 Geschwindigkeitsbegrenzung

Von einigen Einwendern wurde gefordert, aus Schallschutzgründen eine Geschwindigkeitsbegrenzung vorzusehen.

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zur Lärminderung war hier bereits deswegen nicht geboten, weil straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nicht zu den nach § 41 BImSchG gebotenen aktiven Schutzmaßnahmen zählen (Strick, Lärmschutz an Straßen, 2. Aufl., 2006, Rn. 31). Die Planfeststellungsbehörde legte ihrer Entscheidung die Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. 16. und 24. BImSchV zugrunde. Mit diesen Vorschriften hat der Gesetz- bzw. Verordnungsgeber ein Regelungssystem geschaffen, bei dessen Anwendung er eine hinreichende Bewältigung der Lärmproblematik sichergestellt sieht. Unter Hinweis auf die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (Beschluss vom 28.02.2002 – 1 BvR 1676/01) ist festzustellen, dass die in der 16. BImSchV festgelegten Grenzwerte im Hinblick auf die aus Artikel 2 Abs. 2 GG abzuleitende staatliche Schutzpflicht aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse weder unzureichend noch verfassungswidrig sind (BVerwG, Urteil vom 26.05.2004 – 9 A 5.03).

Das Lärminderungspotenzial von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist relativ gering. Bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit für Pkw auf 100 km/h und für Lkw auf 60 km/h ergibt sich bei einem unterstellten Lkw-Anteil von 45 % nur eine Minde-

zung des Emissionspegels gegenüber der nach der RLS-90 berechneten Geschwindigkeit von 1,8 dB(A) (Strick, Lärmschutz an Straßen, 2. Aufl., 2006, Rn. 145). Da Lärmpegelverbesserungen von unter 3 dB(A) nicht hörbar sind, lässt sich eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen hier nicht rechtfertigen (vgl. VGH Kassel, 31.03.1999 – 2 UE 2346/96; davon gehen auch die Lärmschutz-Richtlinien – StV, VK Bl. 81, 428 und § 1 Abs. 2 Nr. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.07.1990, BGBl. I, S. 1036, aus). Der Verzicht auf eine Geschwindigkeitsbegrenzung führt auch nicht zu einem Fehler bei der Ermittlung des Verkehrslärms. Nach Nr. 4.4.1.1.2 RLS-90 ist bei Lärmberechnungen für Straßen ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen für Lkw von einer Geschwindigkeit von 80 km/h und für Pkw von ≥ 130 km/h auszugehen. Diesen Anforderungen wird die schalltechnische Untersuchung gerecht.

Zudem wären Geschwindigkeitsreduzierungen regelmäßig nicht mit dem – schon durch das Fernstraßenausbaugesetz vorgegebenen – maßgeblichen Ziel der hiermit festgestellten Straßenplanung vereinbar. Mit ihrem Ausbau sollen bestehende Einschränkungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der BAB 10, einer hochleistungsfähigen Verbindung für den großräumigen Verkehr, beseitigt werden.

III.2.5.2.1.2 Änderung der Gradiente

Zu der teilweise erhobenen Forderung, eine Absenkung der Gradiente vorzusehen, ist wie folgt Stellung zu nehmen: Gegenstand des Verfahrens ist die Erweiterung der bestehenden BAB 10 um jeweils einen zusätzlichen Fahrstreifen, wobei überwiegend ein symmetrischer Ausbau erfolgen soll. Die vorhandenen Kreuzungen sind nach Möglichkeiten zu erhalten und stellen daher Zwangspunkte für die Gradiente dar. Speziell im Bereich der L 21 verbietet sich eine Absenkung der Gradiente zudem aufgrund der andernfalls nötigen umfangreichen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in privates Eigentum. Hier zwingt darüber hinaus das hoch anstehende Grundwasser zum Festhalten an der bisherigen Gradiente.

III.2.5.2.1.3 Anlegung eines Schutzwaldes

Einzelne Einwender haben die Anlegung eines Schutzwaldes gefordert. Dem ist nicht zu folgen. Schutzwälder sind als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes nur sehr bedingt tauglich. Es wird ein zumindest 100 m breiter, bewaldeter Streifen benötigt, um überhaupt einen messbaren, aber noch nicht hörbaren, Effekt zu erzielen. Ein Schutzwald hat vor allem eine psychische Wirkung. Aus diesem Grund fließt auch die vorhandene Vegetation nicht in die Lärmberechnung ein. Gegen die Anlage eines Schutzwaldes spricht zudem, dass für einen solchen eine umfangreiche Flächeninanspruchnahme erforderlich wäre. Des Weiteren benötigt die Maßnahme eine sehr lange Vorlaufzeit - für das Wachstum der Bäume - bevor eine wenn auch nur geringe Wirkung erzielt würde. Die Anlage eines Schutzwaldes ist daher unverhältnismäßig.

III.2.5.2.1.4 Weitere Maßnahmen

Teilweise wurde gefordert, ein Abknicken der Lärmschutzwände vorzusehen. Dem wird nicht gefolgt. Die damit verbundene schalltechnische Wirkung ist zu gering, da mit dieser technischen Lösung nur eine Lärminderung zwischen 0,1 und 0,2 dB(A) erreicht werden kann.

Von einigen Einwendern wurde angeregt, in besonders betroffenen Ortslagen höhere Lärmschutzwände vorzusehen und die dafür entstehenden Mehrkosten dadurch abzudecken, dass privaten Investoren gestattet wird, die Lärmschutzwände zur Gewinnung von Solarenergie zu nutzen. Diesem Vorschlag wird nicht gefolgt. Zwar gibt es aktuell Bestrebungen, beim achtstreifigen Ausbau der BAB 10 im Bereich vom Michendorf entsprechend zu verfahren. Dabei handelt es sich jedoch um ein Pilotprojekt, welches gerade der praktischen Erprobung eines solchen Vorgehens dienen soll. Das Projekt befindet sich im Stadium der Investorensuche. Praxiserfahrungen sind daher noch nicht vorhanden. Mit Blick auf die mit dem Projekt verbundenen Unsicherheiten besteht daher keine Veranlassung potenzielle Erträge aus einer Nutzung zur Stromerzeugung bei der Betrachtung der Kosten für aktive Schallschutzmaßnahmen zu berücksichtigen oder ein entsprechendes Modell für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt verpflichtend vorzusehen.

Auch soweit gefordert wurde, die transparent auszuführenden Lärmschutzwände nach innen zu neigen, ist dies zurückzuweisen. Um Mehrfachreflexionen zu vermeiden, sind transparente Lärmschutzwände im Bereich von Brückenbauwerken gemäß der RLS-90 nach außen zu neigen.

III.2.5.2.1.5 Nicht näher untersuchte Objekte

Die folgenden Einwender haben gerügt, dass sie infolge des Vorhabens einer unzumutbaren Lärmbelastung ausgesetzt wären. Die immissionsrechtlichen Vorschriften verpflichten den Vorhabenträger nicht, für die gesamte Bebauung im Wirkungsbereich des Vorhabens Einzelbeurteilungspegel zu ermitteln. Die Grundstücke der Einwender liegen in einer solchen Entfernung zum Vorhaben, dass bei ungehinderter Schallausbreitung von einer Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV ausgegangen werden kann. Das Objekt des jeweiligen Einwenders ist daher nicht Gegenstand der schalltechnischen Untersuchung. Im Fall einer Berechnung würde sich ergeben, dass keine Grenzwertüberschreitung zu erwarten ist. Es besteht daher kein Anspruch auf über die Planfeststellungslösung hinausgehenden aktiven oder passiven Schallschutz. Die Einwendungen werden insoweit zurückgewiesen.

Wandlitz:

W-w_002

Mühlenbecker Land:

ML-m_010, ML-m_011, ML-m_012, ML-m_014, ML-m_016, ML-m_020, ML-m_028, ML-m_031, ML-m_048, ML-m_050, ML-m_051, ML-m_057, ML-m_059, ML-m_060, ML-m_062, ML-m_067, ML-m_072, ML-m_079, ML-m_081, ML-m_082, ML-m_086, ML-m_087, ML-m_088, ML-m_089, ML-m_090, ML-m_091, ML-m_092, ML-m_093, ML-m_094, ML-m_095, ML-m_101, ML-m_117, ML-m_118, ML-m_127, ML-m_128, ML-m_133, ML-m_143, ML-m_146, ML-m_147, ML-m_150, ML-m_162, ML-m_163, ML-m_174, ML-m_177, ML-m_179, ML-m_184, ML-m_198, ML-m_207, ML-m_208, ML-m_220, ML-m_225, ML-m_226, ML-m_227, ML-m_228, ML-m_229, ML-m_239, ML-m_242, ML-m_243, ML-m_245, ML-m_250, ML-m_251, ML-m_261, ML-m_262, ML-m_266, ML-m_268, ML-m_273, ML-m_277, ML-m_278, ML-m_312, ML-s_100, ML-s_281, ML-s_291, ML-s_294, ML-s_295, ML-s_298, ML-s_301, ML-s_302, ML-s_303, ML-s_304, ML-s_305, ML-sf_306, ML-sf_307, ML-sf_308, ML-z_309, ML-z_310, ML-z_311

Birkenwerder:

BIR-b_004, BIR-b_006, BIR-b_009, BIR-b_012, BIR-b_013, BIR-b_016, BIR-b_018, BIR-b_020, BIR-b_024, BIR-b_028, BIR-b_030, BIR-b_037, BIR-b_041, BIR-b_043, BIR-b_046, BIR-b_048, BIR-b_049, BIR-b_057, BIR-b_062, BIR-b_064, BIR-b_068, BIR-b_069, BIR-b_078, BIR-b_086, BIR-b_090, BIR-b_093, BIR-b_094, BIR-b_099, BIR-b_100, BIR-b_107, BIR-b_110, BIR-b_112, BIR-b_113, BIR-b_114, BIR-b_118, BIR-b_119, BIR-b_123, BIR-b_129, BIR-b_135, BIR-b_137, BIR-b_141, BIR-b_145, BIR-b_155, BIR-b_162, BIR-b_164, BIR-b_166, BIR-b_170, BIR-b_172, BIR-b_182, BIR-b_196, BIR-b_197, BIR-b_198, BIR-b_201, BIR-b_209, BIR-b_210, BIR-b_214, BIR-b_218, BIR-b_225, BIR-b_228, BIR-b_229, BIR-b_230, BIR-b_231, BIR-b_236, BIR-b_237, BIR-b_238, BIR-b_240, BIR-b_243, BIR-b_244, BIR-b_245, BIR-b_249, BIR-b_250, BIR-b_252, BIR-b_253, BIR-b_255, BIR-b_256, BIR-b_260, BIR-b_264, BIR-b_265, BIR-b_273, BIR-b_274, BIR-b_276, BIR-b_277, BIR-b_281, BIR-b_284, BIR-b_287, BIR-b_288, BIR-b_290, BIR-b_296, BIR-b_297, BIR-b_298, BIR-b_299, BIR-b_305, BIR-b_306, BIR-b_309, BIR-b_318, BIR-b_333, BIR-b_334, BIR-b_335, BIR-b_337, BIR-b_339, BIR-b_342, BIR-b_343, BIR-b_347, BIR-b_351, BIR-b_352, BIR-b_353, BIR-b_354, BIR-b_355, BIR-b_358, BIR-b_359, BIR-b_362, BIR-b_371, BIR-b_372, BIR-b_381, BIR-b_382, BIR-b_384, BIR-b_385, BIR-b_396, BIR-b_407, BIR-b_409, BIR-b_415, BIR-b_416, BIR-b_420, BIR-b_421, BIR-b_423, BIR-b_431

Hohen Neuendorf:

HN-bo_001, HN-bo_058, HN-bo_059, HN-bo_060, HN-bo_061, HN-bo_062, HN-bo_069, HN-bo_070, HN-bo_072, HN-bo_074, HN-bo_076, HN-bo_077, HN-bo_078, HN-bo_079, HN-bo_085, HN-bo_088, HN-bo_089, HN-bo_090, HN-bo_091, HN-bo_095, HN-bo_096, HN-bo_099, HN-bo_102, HN-bo_104, HN-bo_106, HN-bo_107,

HN-bo_109, HN-bo_111, HN-bo_112, HN-bo_113, HN-bo_114, HN-bo_116, HN-bo_117, HN-bo_121, HN-bo_123, HN-bo_125, HN-bo_128, HN-bo_129, HN-bo_130, HN-bo_131, HN-bo_133, HN-bo_134, HN-bo_135, HN-bo_136, HN-bo_137, HN-bo_138, HN-bo_141, HN-bo_142, HN-bo_144, HN-bo_145, HN-bo_146, HN-bo_150, HN-bo_151, HN-bo_153, HN-bo_154, HN-bo_155, HN-bo_156, HN-bo_157, HN-bo_159, HN-bo_160, HN-bo_161, HN-bo_162, HN-bo_163, HN-bo_166, HN-bo_167, HN-bo_168, HN-bo_170, HN-bo_171, HN-bo_172, HN-bo_174, HN-bo_176, HN-bo_177, HN-bo_178, HN-bo_179, HN-bo_181, HN-bo_184, HN-bo_185, HN-bo_186, HN-bo_196, HN-bo_198, HN-bo_201, HN-bo_202, HN-bo_203, HN-bo_205, HN-bo_208, HN-bo_212, HN-bo_213, HN-bo_214, HN-bo_220, HN-bo_356, HN-be_003, HN-be_009, HN-be_013, HN-be_014, HN-be_018, HN-be_021, HN-be_028, HN-be_036, HN-bo_039, HN-be_052, HN-be_098, HN-be_236, HN-be_241, HN-be_242, HN-be_244, HN-be_246, HN-be_247, HN-be_258, HN-be_265, HN-be_266, HN-be_274, HN-be_278, HN-be_283, HN-be_290, HN-be_292, HN-be_293, HN-be_296, HN-be_297, HN-be_305, HN-be_306, HN-be_311, HN-be_315, HN-be_317, HN-be_319, HN-be_322, HN-be_327, HN-be_328, HN-be_330, HN-be_330, HN-hn_222, HN-hn_223, HN-hn_224, HN-hn_225, HN-hn_226, HN-hn_227, HN-hn_228, HN-hn_229, HN-hn_351, HN-hn_352, HN-hn_353, HN-hn_354, HN-hn_355, hn-388x

Velten:

V-v_001, V-v_012, V-v_016, V-v_018, V-v_030, V-v_032, V-v_033, V-v_035, V-v_044, V-v_050, V-v_055, V-v_073, V-v_075, V-v_076, V-v_078, V-v_079, V-v_081, V-v_082, V-v_085, V-v_086, V-v_087, V-v_088, V-v_089, V-v_098, V-v_099, V-v_101, V-v_102, V-v_110, V-v_115, V-v_119, V-v_120, V-v_127, V-v_129, V-v_130, V-v_131, V-v_132, V-v_133, V-v_138, V-v_141, V-v_144, V-v_147, V-v_148, V-v_151, V-v_152, V-v_153, V-v_154, V-v_165, V-v_166, V-v_170, V-v_171, V-v_176, V-v_179, V-v_182, V-v_184, V-v_190, V-v_191, V-v_192, V-v_195, V-v_197, V-v_198, V-v_200, V-v_201, V-v_216, V-v_217, V-v_218, V-v_220, V-v_222, V-v_226, V-v_233, V-v_241, V-v_242, V-v_243, V-v_244, V-v_245, V-v_246, V-v_247, V-v_248, V-v_249, V-v_250, V-v_251, V-v_257, V-v_258, V-v_259, V-v_260, V-v_261, v-262x, v-263x, v-264x

Leegebruch:

L-l_001, L-l_002, L-l_004, L-l_005, L-l_007, L-l_008, L-l_009, L-l_012, L-l_013, L-l_014, L-l_017, L-l_019, L-l_023, L-l_026, L-l_027, L-l_029, L-l_031, L-l_034, L-l_035, L-l_040, L-l_045, L-l_046, L-l_047, L-l_049, L-l_050, L-l_056, L-l_057, L-l_060, L-l_072, L-l_074, L-l_079, L-l_080

Oberkrämer:

OK-b_002, OK-b_003, OK-b_004, OK-b_005, OK-b_006, OK-b_007, OK-b_008, OK-b_009, OK-b_010, OK-b_011, OK-b_012, OK-b_013, OK-b_014, OK-b_015, OK-b_016, OK-b_017, OK-b_021, OK-b_022, OK-b_023, OK-b_024, OK-b_026, OK-b_027, OK-b_029, OK-b_030, OK-b_034, OK-b_035, OK-b_036, OK-b_037, OK-b_038, OK-b_039, OK-b_040, OK-b_045, OK-b_049, OK-b_050, OK-b_051, OK-

b_052, OK-b_056, OK-b_058, OK-b_059, OK-b_060, OK-b_061, OK-b_063, OK-b_070, OK-b_071, OK-b_073, OK-b_074, OK-b_076, OK-b_077, OK-b_078, OK-b_079, OK-b_080, OK-b_081, OK-b_085, OK-b_088, OK-b_092, OK-b_094, OK-b_095, OK-b_099, OK-b_104, OK-b_105, OK-b_106, OK-b_108, OK-b_110, OK-b_115, OK-b_117, OK-b_118, OK-b_119, OK-b_120, OK-b_121, OK-b_122, OK-b_124, OK-b_125, OK-b_126, OK-b_131, OK-b_135, OK-b_136, OK-b_137, OK-b_139, OK-b_140, OK-b_141, OK-b_150, OK-b_151, OK-b_152, OK-b_153, OK-b_154, OK-b_156, OK-b_161, OK-b_163, OK-b_164, OK-b_168, OK-b_169, OK-b_170, OK-b_171, OK-b_172, OK-b_173, OK-b_174, OK-b_175, OK-b_177, OK-b_178, OK-b_179, OK-b_180, OK-b_181, OK-b_182, OK-b_183, OK-b_184, OK-b_185, OK-b_187, OK-b_189, OK-b_190, OK-b_191, OK-b_192, OK-b_195, OK-b_196, OK-b_197, OK-b_198, OK-b_199, OK-b_200, OK-b_201, OK-b_202, OK-b_203, OK-b_204, OK-b_205, OK-b_223, OK-v_138, OK-v_216, OK-v_218, OK-v_219, OK-v_220, OK-b_221, OK-b_224, OK-b_225, OK-v_232, OK-v_233, OK-nv_208, OK-nv_230, OK-e_229

III.2.5.2.1.6 Einwender ohne Grenzwertüberschreitungen

Die folgenden Einwender haben gerügt, dass sie infolge des Vorhabens einer unzumutbaren Lärmbelastung ausgesetzt wären. Für die Grundstücke der Einwender ist eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt worden. Dabei hat es sich gezeigt, dass die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV sichergestellt werden kann. Es besteht daher kein Anspruch auf über die planfestgestellten Maßnahmen hinausgehenden aktiven oder passiven Schallschutz. Ihre Einwendungen werden insoweit zurückgewiesen.

Wandlitz:

W-sh_001

Mühlenbecker Land:

ML-m_003, ML-m_015, ML-m_017, ML-m_021, ML-m_022, ML-m_023, ML-m_026, ML-m_027, ML-m_030, ML-m_040, ML-m_041, ML-m_042, ML-m_043, ML-m_044, ML-m_045, ML-m_047, ML-m_056, ML-m_063, ML-m_064, ML-m_065, ML-m_068, ML-m_069, ML-m_070, ML-m_071, ML-m_073, ML-m_074, ML-m_075, ML-m_078, ML-m_083, ML-m_098, ML-m_099, ML-m_102, ML-m_103, ML-m_106, ML-m_107, ML-m_108, ML-m_110, ML-m_124, ML-m_125, ML-m_132, ML-m_135, ML-m_136, ML-m_137, ML-m_140, ML-m_144, ML-m_148, ML-m_149, ML-m_152, ML-m_160, ML-m_161, ML-m_164, ML-m_168, ML-m_169, ML-m_176, ML-m_178, ML-m_180, ML-m_181, ML-m_185, ML-m_186, ML-m_189, ML-m_190, ML-m_192, ML-m_193, ML-m_194, ML-m_196, ML-m_199, ML-m_200, ML-m_203, ML-m_204, ML-m_205, ML-m_206, ML-m_210, ML-m_215, ML-m_216, ML-m_217, ML-m_218, ML-m_219, ML-m_223, ML-m_224, ML-m_231, ML-m_235, ML-m_236, ML-m_240, ML-m_241, ML-m_244, ML-m_246, ML-m_248, ML-m_255, ML-m_259, ML-m_263, ML-m_269, ML-m_271, ML-m_272, ML-m_276, ML-m_279

Birkenwerder:

BIR-b_001, BIR-b_003, BIR-b_005, BIR-b_007, BIR-b_008, BIR-b_010, BIR-b_014, BIR-b_015, BIR-b_019, BIR-b_021, BIR-b_026, BIR-b_029, BIR-b_031, BIR-b_032, BIR-b_033, BIR-b_034, BIR-b_035, BIR-b_036, BIR-b_039, BIR-b_042, BIR-b_044, BIR-b_045, BIR-b_050, BIR-b_051, BIR-b_052, BIR-b_053, BIR-b_055, BIR-b_059, BIR-b_060, BIR-b_061, BIR-b_063, BIR-b_066, BIR-b_067, BIR-b_070, BIR-b_073, BIR-b_080, BIR-b_081, BIR-b_085, BIR-b_088, BIR-b_091, BIR-b_096, BIR-b_097, BIR-b_098, BIR-b_102, BIR-b_103, BIR-b_108, BIR-b_109, BIR-b_115, BIR-b_116, BIR-b_117, BIR-b_120, BIR-b_121, BIR-b_122, BIR-b_126, BIR-b_127, BIR-b_131, BIR-b_132, BIR-b_134, BIR-b_136, BIR-b_149, BIR-b_150, BIR-b_151, BIR-b_152, BIR-b_156, BIR-b_161, BIR-b_167, BIR-b_168, BIR-b_169, BIR-b_173, BIR-b_174, BIR-b_175, BIR-b_176, BIR-b_178, BIR-b_181, BIR-b_184, BIR-b_185, BIR-b_186, BIR-b_187, BIR-b_191, BIR-b_194, BIR-b_202, BIR-b_203, BIR-b_204, BIR-b_205, BIR-b_206, BIR-b_207, BIR-b_211, BIR-b_212, BIR-b_213, BIR-b_219, BIR-b_220, BIR-b_221, BIR-b_222, BIR-b_227, BIR-b_232, BIR-b_241, BIR-b_242, BIR-b_248, BIR-b_251, BIR-b_257, BIR-b_262, BIR-b_263, BIR-b_266, BIR-b_267, BIR-b_269, BIR-b_272, BIR-b_275, BIR-b_278, BIR-b_282, BIR-b_283, BIR-b_289, BIR-b_293, BIR-b_294, BIR-b_295, BIR-b_302, BIR-b_307, BIR-b_313, BIR-b_315, BIR-b_316, BIR-b_320, BIR-b_321, BIR-b_323, BIR-b_326, BIR-b_327, BIR-b_328, BIR-b_329, BIR-b_331, BIR-b_332, BIR-b_338, BIR-b_340, BIR-b_344, BIR-b_345, BIR-b_348, BIR-b_349, BIR-b_350, BIR-b_356, BIR-b_360, BIR-b_363, BIR-b_364, BIR-b_365, BIR-b_366, BIR-b_369, BIR-b_373, BIR-b_374, BIR-b_375, BIR-b_376, BIR-b_386, BIR-b_387, BIR-b_393, BIR-b_395, BIR-b_397, BIR-b_398, BIR-b_400, BIR-b_401, BIR-b_403, BIR-b_404, BIR-b_406, BIR-b_410, BIR-b_411, BIR-b_413, BIR-b_417, BIR-b_418, BIR-b_422, BIR-b_424, BIR-b_425, BIR-b_426, BIR-b_427, BIR-b_428, BIR-b_429, BIR-b_432, BIR-b_433, BIR-b_434, BIR-b_435

Hohen Neuendorf:

HN-bo_063, HN-bo_064, HN-bo_065, HN-bo_066, HN-bo_067, HN-bo_071, HN-bo_073, HN-bo_075, HN-bo_081, HN-bo_082, HN-bo_084, HN-bo_086, HN-bo_092, HN-bo_093, HN-bo_094, HN-be_097, HN-bo_101, HN-bo_105, HN-bo_115, HN-bo_118, HN-bo_119, HN-bo_122, HN-bo_124, HN-bo_126, HN-bo_127, HN-bo_132, HN-bo_139, HN-bo_147, HN-bo_148, HN-bo_149, HN-bo_158, HN-bo_164, HN-bo_165, HN-bo_169, HN-bo_182, HN-bo_188, HN-bo_190, HN-bo_197, HN-bo_200, HN-bo_204, HN-bo_206, HN-bo_207, HN-bo_210, HN-bo_211, HN-bo_215, HN-bo_216, HN-bo_217, HN-bo_218, HN-bo_221, HN-be_010, HN-be_011, HN-be_015, HN-be_016, HN-be_019, HN-be_022, HN-be_023, HN-be_024, HN-be_025, HN-be_026, HN-be_027, HN-be_029, HN-be_030, HN-be_031, HN-be_034, HN-be_037, HN-be_040, HN-be_041, HN-be_042, HN-be_043, HN-be_045, HN-be_046, HN-be_048, HN-be_050, HN-be_051, HN-be_053, HN-be_054, HN-be_055, HN-be_056, HN-be_057, HN-be_231, HN-be_235, HN-be_237, HN-be_243, HN-be_245, HN-be_248, HN-be_249, HN-be_250, HN-be_251, HN-be_260, HN-be_262, HN-be_263, HN-be_268, HN-be_269, HN-be_270, HN-be_271, HN-be_272, HN-be_273, HN-

be_275, HN-be_276, HN-be_277, HN-be_279, HN-be_284, HN-be_285, HN-be_286, HN-be_288, HN-be_289, HN-be_294, HN-be_301, HN-be_302, HN-be_303, HN-be_304, HN-be_310, HN-be_318, HN-be_320, HN-be_321, HN-be_323, HN-be_325, HN-be_326, HN-be_329, HN-be_332, HN-be_333, HN-be_338, HN-be_339, HN-be_340, HN-be_342, HN-be_343, HN-be_345, HN-be_346

Velten:

V-v_024, V-v_025, V-v_041, V-v_052, V-v_064, V-v_065, V-v_067, V-v_070, V-v_071, V-v_083, V-v_084, V-v_100, V-v_103, V-v_106, V-v_109, V-v_114, V-v_117, V-v_118, V-v_128, V-v_150, V-v_157, V-v_162, V-v_172, V-v_174, V-v_180, V-v_181, V-v_194, V-v_196, V-v_203, V-v_210, V-v_213, V-v_219, V-v_221, V-v_224, V-v_234, V-v_235, V-v_239, V-v_252, V-v_253

Leegebruch:

L-l_006, L-l_010, L-l_018, L-l_021, L-l_024, L-l_025, , L-l_032, L-l_041, L-l_042, L-l_043, L-l_044, L-l_052, L-l_053, L-l_055, L-l_058, L-l_059, L-l_062, L-l_065, L-l_066, L-l_068, L-l_070, L-l_071, L-l_076

Oberkrämer:

OK-b_047, OK-b_054, OK-b_065, OK-b_066, OK-b_067, OK-b_082, OK-b_086, OK-b_093, OK-b_096, OK-b_107, OK-b_123, OK-b_145, OK-b_148, OK-b_149, OK-b_165, OK-b_167, OK-b_188, OK-b_193, OK-v_231

III.2.5.2.1.7 Einwender mit Grenzwertüberschreitungen

Die folgenden Einwender haben gerügt, dass sie infolge des Vorhabens einer unzumutbaren Lärmbelastung ausgesetzt wären. Für die Grundstücke der Einwender ist eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt worden. Dabei zeigte sich, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV im Fall der Einwender nicht eingehalten werden können. Trotz des grundsätzlichen Vorrangs aktiver Schallschutzmaßnahmen ist die Planfeststellungsbehörde in Abwägung aller zu berücksichtigenden Belange zu dem Ergebnis gelangt, dass das vom Vorhabenträger erarbeitete und hiermit bestätigte Lärmschutzkonzept den gesetzlichen Anforderungen genügt und zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht vorzusehen sind (vgl. insoweit die ortsteilbezogene Darstellung unter III.2.5.2.2). Den Einwendern steht jedoch dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen zu (vgl. II.3.2). Die diesbezüglichen Einwendungen werden zurückgewiesen.

Bärenklau:

OK-b_019, OK-b_020, OK-b_031, OK-b_032, OK-b_033, OK-b_157, OK-b_186, OK-b_097, OK-b_098, OK-b_100, OK-b_101, OK-b_194, OK-b_048, OK-b_127, OK-b_041, OK-b_144, OK-b_143, OK-b_055, OK-b_001, OK-b_064, OK-b_075, OK-b_116, OK-b_159, OK-b_166, OK-b_176, OK-b_042, OK-b_043, OK-b_046, OK-b_057, OK-b_103, OK-b_132, OK-b_158, OK-b_206, OK-b_142, OK-b_072, OK-

b_083, OK-b_084, OK-b_068, OK-b_162, OK-b_160, OK-b_155, OK-b_227, OK-b_089, OK-b_090, OK-b_091, OK-b_044, OK-b_130, OK-b_102, OK-b_129, OK-b_069, OK-b_109, OK-b_111, OK-b_087

Velten-Nord:

V-v_229, V-v_045, V-v_045, V-v_142, V-v_186, V-v_158, V-v_137, V-v_116, V-v_204, V-v_161, V-v_208, V-v_212, V-v_202, V-v_211, V-v_134, V-v_146, V-v_143, V-v_188, V-v_125, V-v_205, V-v_139, V-v_215, V-v_145, V-v_227, V-v_167, V-v_163, V-v_046, V-v_047, V-v_048, V-v_049

Velten-Süd:

V-v_026, V-v_112, V-v_155, V-v_002, V-v_077, V-v_066, V-v_175, V-v_034, V-v_108, V-v_003, V-v_004, V-v_140, V-v_007, V-v_014, V-v_015, V-v_094, V-v_074, V-v_051, V-v_095, V-v_027, V-v_023, V-v_054, V-v_090, V-v_013, V-v_037, V-v_104, V-v_038, V-v_006, V-v_135, V-v_173, V-v_056, V-v_062, V-v_008, V-v_207, V-v_206, V-v_159, V-v_093, V-v_092, V-v_011, V-v_040, V-v_193, V-v_149, V-v_097, V-v_043, V-v_168, V-v_009, V-v_164, V-v_178, V-v_169, V-v_124, V-v_121, V-v_122, V-v_123, V-v_063, V-v_160, V-v_177, V-v_005, V-v_022, V-v_057, V-v_052, V-v_080, V-v_199, V-v_017, V-v_036, V-v_039, V-v_155

Leegebruch:

L-l_003, L-l_011, L-l_028, L-l_077, L-l_038, L-l_039, L-l_016, L-l_078, L-l_073, L-l_061, L-l_069

Birkenwerder-Nord:

BIR-b_165, BIR-b_261, BIR-b_157, BIR-b_163, BIR-b_092, BIR-b_226, BIR-b_144, BIR-b_125, BIR-b_054, BIR-b_074, BIR-b_065, BIR-b_040, BIR-b_130, BIR-b_216, BIR-b_217, bir-439x, BIR-b_357, BIR-b_056, BIR-b_041, BIR-b_285, BIR-b_383, BIR-b_402, BIR-b_081, BIR-b_408, BIR-b_430, BIR-b_300, BIR-b_394, BIR-b_087, BIR-b_144, BIR-b_308, BIR-b_071, BIR-b_027, BIR-b_179, BIR-b_180, BIR-b_312, BIR-b_223, BIR-b_224, BIR-b_153, BIR-b_154, BIR-b_022, BIR-b_023, BIR-b_380, BIR-b_311, HN-bo_004, HN-bo_192, HN-bo_193, HN-bo_194, HN-bo_175, BIR-b_368, BIR-b_047, BIR-b_239, BIR-b_158

Birkenwerder-Süd:

BIR-b_199, BIR-b_104, BIR-b_105, BIR-b_106, BIR-b_270, BIR-b_389, BIR-b_390, BIR-b_391, BIR-b_200, BIR-b_324, BIR-b_370, BIR-b_208, BIR-b_058, BIR-b_301, BIR-b_075, BIR-b_083, BIR-b_084, BIR-b_025, BIR-b_143, BIR-b_268, BIR-b_128, BIR-b_319, BIR-b_259, BIR-b_286, BIR-b_258, BIR-b_341, BIR-b_082, BIR-b_310, BIR-b_177, BIR-b_330, BIR-b_072, BIR-b_322, BIR-b_279, BIR-b_188, BIR-b_189, BIR-b_190, BIR-b_124, BIR-b_077, BIR-b_192, BIR-b_367, BIR-b_419, BIR-b_414, BIR-b_392, BIR-b_234, BIR-b_235, BIR-b_388, BIR-b_280, BIR-b_076, BIR-b_325, BIR-b_377, BIR-b_038, BIR-b_291, BIR-b_292, BIR-b_111, BIR-b_148, BIR-b_271, BIR-b_378, BIR-b_379, bir-443x, BIR-b_247, BIR-b_146, BIR-b_193, BIR-b_233,

BIR-b_002, BIR-b_314, BIR-b_304, BIR-b_346, BIR-b_160, BIR-b_017, BIR-b_303, BIR-b_361, BIR-b_095, BIR-b_322

Bergfelde:

HN-be_331, HN-be_280, hn-368x, HN-be_291, HN-be_234, HN-be_233, HN-be_307, HN-be_308, HN-be_309, HN-be_267, HN-be_017, HN-be_032, HN-be_033, HN-be_334, HN-be_335, HN-be_312, HN-be_006, HN-be_008, HN-be_257, HN-be_337, HN-be_261, HN-be_252, HN-be_253, HN-be_254, hn-360x, HN-be_239, HN-be_240, HN-be_038, HN-be_049, HN-be_299, hn-358x, HN-be_005, HN-be_259, HN-be_316, HN-be_336, HN-be_313, HN-be_300, HN-be_264, HN-be_341, HN-be_044, HN-be_012, HN-be_007, HN-be_020, HN-be_298, HN-be_035, HN-be_287, HN-be_295

Mühlenbecker Land (Summt):

ML-m_151, ml-412x, ML-m_172, ML-m_119, ML-m_112, ML-m_238, ML-m_121, ML-m_188, ML-m_024, ML-m_025, ML-m_197, ML-m_187, ML-m_202, ML-m_034, ML-m_035, ML-m_036, ML-m_037, ML-m_038, ML-m_039, ML-m_141, ML-m_153, ML-m_154, ML-m_155, ML-m_157, ML-m_158, ML-m_159, ML-m_222, ML-m_139, ML-m_138, ML-m_109, ML-m_237, ML-m_097, ML-m_213, ML-m_214, ML-m_013, ML-m_156

Mühlenbecker Land (Feldheim):

ML-m_053, ML-m_275, ML-m_230, ML-m_233, ML-m_145, ML-m_257, ML-m_258, ML-m_167, ML-m_122, ML-m_052, ML-m_171, ML-m_005, ML-m_183, ML-m_061, ML-m_247, ML-m_029, ML-m_085, ML-m_166, ML-m_191, ml-398x, ML-m_209, ml-327x, ml-329, ML-m_173

Mühlenbecker Land (Buchhorst/ Schönerlinde):

ML-m_234, ml-396x, ML-m_168, ml-391x, ml-367x, ML-m_033, ML-m_264, ML-m_265, ML-m_253, ML-m_077, ML-m_080, ML-m_212, ML-m_129, ML-m_130, ML-m_267

Panketal (Neu-Buch):

P-s_129, P-s_091, P-s_098, P-s_121, P-s_130, P-s_107, P-s_069, P-s_095, P-s_109, P-s_122, P-s_035, P-s_105, P-s_060, P-s_067, P-s_125, P-s_023, P-s_123, P-s_087, P-s_054, P-s_055, P-s_056, P-s_015, P-s_129, P-s_038, P-s_028, P-s_051, P-s_013, P-s_089, P-s_085, P-s_084, P-s_005, P-s_106, P-s_008, P-s_079, P-s_014, P-s_019, P-s_072, P-s_002, P-s_049, P-s_081, P-s_031, P-s_046, P-s_110, P-s_116

III.2.5.2.1.8 Einwender mit Übernahmeanspruch

Die Einwender mit der ID ML-m_001, ML-m_096, ML-m_126, ML-m_201, ML-m_254 und ML-m_260 haben gerügt, dass sie infolge des Vorhabens einer unzumutbaren

Lärmbelastung ausgesetzt wären und fordern zusätzliche aktive Schallschutzmaßnahmen.

Die diesbezüglichen Einwendungen werden zurückgewiesen.

Für die Grundstücke der Einwender ist eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt worden. Dabei zeigte sich, dass trotz der hiermit planfestgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen mit Beurteilungspegeln von über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts zu rechnen ist. Trotz des grundsätzlichen Vorrangs aktiver Schallschutzmaßnahmen ist die Planfeststellungsbehörde in Abwägung aller zu berücksichtigenden Belange zu dem Ergebnis gelangt, dass das vom Vorhabenträger erarbeitete und hiermit bestätigte Lärmschutzkonzept den gesetzlichen Anforderungen genügt und zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht vorzusehen sind (vgl. insoweit die ortsteilbezogene Darstellung unter III.2.5.2.2). Den Einwendern steht jedoch dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen (vgl. II.3.2.2) bzw. ein Übernahmeanspruch (vgl. II.3.2.2.3) zu.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG, § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG haben Betroffene einen Anspruch auf Schutzmaßnahmen zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen. Sind solche Schutzmaßnahmen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, tritt an ihre Stelle ein Entschädigungsanspruch, § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG. Werden Grundstücke so „schwer und unerträglich“ durch den Straßenlärm betroffen, dass eine sinnvolle Nutzung ausgeschlossen ist, wird damit zugleich die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten. Die Betroffenen haben in diesem Fall einen Anspruch auf Übernahme des Grundstücks zum Verkehrswert gegen Übertragung des Eigentums, über den im Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach zu entscheiden ist. Dieser Übernahmeanspruch stellt keine Enteignung dar, sondern eine Inhalts- und Schrankenbestimmung im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG (BVerfG, B. v. 23.02.2010 – 1 BvR 2736/08).

Die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle wird nach der Rechtsprechung des BGH in Wohngebieten bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 70 bis 75 dB(A) tags und von 60 bis 65 dB(A) nachts angesetzt (U. v. 25.03.1993 – III 60/91). Zu Gunsten der Betroffenen setzt die Planfeststellungsbehörde die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle hier bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts fest, auch wenn die in Rede stehenden Grundstücke planungsrechtlich keinem reinen oder allgemeinen Wohngebiet entsprechen. Nach den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung erreicht dieser Pegel einen Wert, bei dem die Grenze zur Gesundheitsgefahr überschritten sein kann. Daher ist hier keine Differenzierung nach der Gebietsart geboten.

Der Planfeststellungsbeschluss sieht zu Gunsten der Betroffenen zudem vor, dass bei der Ermittlung des Verkehrswerts im Fall eines Übernahmeanspruchs die Vorbelastung der Grundstücke durch den Verkehrslärm außer Betracht bleibt (II.3.2.2.3).

Ohne eine solche Regelung wäre die zu zahlende Entschädigung bei einer Übernahme der Grundstücke so absehbar gering, dass die Betroffenen nicht in der Lage wären, ein adäquates Wohngrundstück zu erwerben. Dies würden den Anforderungen des Art. 14 Abs. 1 GG nicht gerecht werden (BVerfG, B. v. 23.02.2010 – 1 BvR 2736/08).

III.2.5.2.1.9 Außenwohnbereiche

Viele Einwender haben vorgetragen, dass alle Außenwohnbereiche in die Lärmprognose einzubeziehen seien. Teilweise wurde dies um die Forderung ergänzt, für alle Freiflächen eine Berechnung der zu erwartenden Lärmbelastung vorzulegen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Nicht jeder Grundstücksteil stellt einen zu berücksichtigenden Außenwohnbereich dar (vgl. BVerwG, U. v. 30.05.2012 – 9 A 35/10, DVBl. 2012, 1377). Relevant sind vielmehr nur zum Wohnen im Freien geeignete und bestimmte Flächen des Grundstücks wie Balkone, Terrassen, Loggien, Grillplätze oder Gartenlauben. Vor- oder Nutzgärten stellen nur im Ausnahmefall eine Fortsetzung des Wohnens im Freien dar. Vorhandene Außenwohnbereiche sind in der schalltechnischen Untersuchung auch bewertet und dort mit dem Kürzel „AWB“ bezeichnet worden. Den gesetzlichen Vorgaben entsprechend bezieht die schalltechnische Untersuchung jedoch nur jene Gebiete mit ein, in denen bei einer ungehinderten Ausbreitung des Schalls schädliche Lärmwirkungen nicht ausgeschlossen werden können (vgl. Ausführungen unter III.2.5.2.1.5). Außerhalb dieser Zone besteht kein Anspruch auf Berechnung der Beurteilungspegel im Außenwohnbereich. Würde man gleichwohl eine Berechnung vornehmen, würde sich ein Wert unterhalb der Immissionsgrenzwerte ergeben.

Soweit zusätzliche aktive Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der Außenwohnbereiche gefordert wurden, ist auf die Bewertung des Schallschutzkonzeptes in Bezug auf die einzelnen Ortslagen zu verweisen (III.2.5.2.2). Im Fall der folgenden Einwender ist bei der schalltechnischen Untersuchung eine Überschreitung der für die Außenwohnbereiche geltenden Grenzwerte ermittelt worden. Ihnen steht daher ein diesbezüglicher Entschädigungsanspruch dem Grunde nach zu (siehe II.3.2.2.2).

Bärenklau:

OK-b_089, OK-b_090, OK-b_091, OK-b_044, OK-b_130

Velten-Süd:

V-v_094, V-v_074, V-v_008

Mühlenbecker Land (Summt):

ML-m_097

Mühlenbecker Land (Feldheim):

ML-m_001, ML-m_096, ML-m_183, ML-m_201, ML-m_260

Panketal (Neu-Buch):

P-s_129, ML-m_091, ML-m_098

III.2.5.2.1.10 Fortlaufende Messungen

Soweit einzelne Einwender regelmäßige Schallmessungen nach Fertigstellung der Baumaßnahme fordern, ist dies zurückzuweisen. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde bestehen keine Zweifel an der Verkehrsprognose und dem schalltechnischen Gutachten. Ein Monitoring ist daher nicht anzuordnen. Sollten sich die Lärmimmissionen nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses und nach Realisierung des Vorhabens in derzeit nicht vorhersehbarer Weise erheblich (3 dB(A)) gegenüber den zutreffend prognostizierten Werten erhöhen, so haben die Betroffenen nach § 1 Abs. 1 VwVfGBbg i.V.m. § 75 Abs. 2, 3 VwVfG Anspruch auf Nachbesserung der Schutzmaßnahmen (vgl. BVerwG, U v. 07.03.2007 – 9 C 2/06, NVwZ 2007, 827), bzw. Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, wenn sich nachträgliche Schutzmaßnahmen als unverhältnismäßig erweisen. Dieser Anspruch muss bei der Planfeststellungsbehörde geltend gemacht werden.

III.2.5.2.1.11 Variantenprüfung

Eine Vielzahl an Einwendern hat vorgetragen, dass das Lärmschutzkonzept bzw. die schalltechnische Untersuchung keine ausreichende Variantenprüfung enthalte und vor allem nicht die jeweils entstehenden Kosten im Verhältnis zum Nutzen ausweise. Es müssten Varianten für ein umfassendes Konzept vorgelegt werden.

Die Planfeststellungsbehörde stellt dazu fest, dass das festgestellte Lärmschutzkonzept dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt. Die Wahl der Lärmvorsorgemaßnahmen erfolgte unter Berücksichtigung des Verhältnisses der Kosten der Schutzmaßnahme zu dem angestrebten Schutzzweck. Es wurden vom Vorhabenträger unterschiedliche Varianten geprüft, andere als die festgestellten wären aber im Vergleich zum angestrebten Schutzzweck mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden. Eine Kosten-Nutzen-Analyse wurde erstellt und im Rahmen des Erörterungstermins vorgestellt.

Der Planfeststellungsbehörde steht für die Auswahlentscheidung über das Schallschutzkonzept ein Abwägungsspielraum zu. Anders als das allgemeine Planungsermessens besteht dieser jedoch nur in den durch § 41 Abs. 2 BImSchG gezogenen Grenzen. Die Planfeststellungsbehörde hat ihre Auswahlentscheidung dementsprechend an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen passiven Schallschutzes zu orientieren und im Rahmen ihrer Prüfung eine hinreichend differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse durchzuführen. Hierbei muss sie allerdings

nicht alle denkbaren Alternativen einschließlich möglicher Maßnahmenkombinationen in gleicher Tiefe untersuchen. Ausreichend ist schon eine Grobprüfung, soweit sich bereits auf deren Grundlage die Vorzugswürdigkeit eines bestimmten Konzepts abzeichnet. Im Übrigen wird zur Bewertung des Lärmschutzkonzepts durch die Planfeststellungsbehörde auf die folgenden Ausführungen zu den einzelnen Ortslagen verwiesen.

III.2.5.2.2 Bewertung der Schallschutzkonzepte für die Ortslagen

In Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung, die im Rahmen der Deckblattplanungen A und B aufgrund entsprechender Einwendungen und Stellungnahmen überarbeitet und ergänzt wurde, hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde zusätzliche Abwägungsunterlagen zum Schallschutz vorgelegt. Bei der Bewertung des Schallschutzkonzeptes für die einzelnen Ortslagen hat die Planfeststellungsbehörde diese Unterlagen, sowie die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen und die darauf erfolgten Erwiderungen des Vorhabenträgers berücksichtigt. Um Missverständnisse zu vermeiden, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass ein direkter Vergleich der Werte der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11.2) mit den Ergebnissen der Abwägungsunterlagen aus dem Februar 2011 nur teilweise möglich ist. Dies beruht darauf, dass die Abwägungsunterlagen auf der Grundlage von Rasterlärmkarten erstellt worden sind, für die schalltechnische Untersuchung hingegen eine objektspezifische Berechnung vorgenommen wurde. Daraus kann sich im Einzelfall eine geringfügige Differenz bezüglich der Zahl der Lärmbetroffenen bzw. der Schutzfälle ergeben. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind diese Differenzen jedoch so gering, dass sie zu keiner abweichenden Bewertung des Schallschutzkonzeptes führen. Für die nachfolgende Darstellung sind die Beschreibung des Schallschutzkonzeptes und die Angaben zu den dabei verbleibenden Grenzwertüberschreitungen der schalltechnischen Untersuchung entnommen. Im Übrigen folgt die Darstellung den Angaben der Abwägungsunterlagen.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Verhältnismäßigkeit von aktiven Schallschutzmaßnahmen nur in Bezug auf die jeweils betrachtete Ortslage bewertet werden kann. In die Bewertung fließen mit der Schutzbedürftigkeit, der Zahl der Betroffenen, dem Maß der Betroffenheit, der Vorbelastung etc. Aspekte ein, die zwischen den Ortslagen stark differieren können, für die Frage der Verhältnismäßigkeit aber von entscheidender Bedeutung sind. Zudem kann die Einhaltung etwa des Tag-schutzes als Ziel der Schallschutzmaßnahmen auf Grund von örtlichen Besonderheiten im Vergleich zu anderen Ortslagen höhere Aufwendungen erforderlich machen. Daher kann aus der Verhältnismäßigkeit eines bestimmten Kostenansatzes pro Schutzfall in der einen Ortslage nicht auf die Verhältnismäßigkeit in einer anderen Ortslage geschlossen werden. Soweit teilweise gefordert wird, einen einheitlichen Kostenansatz für alle Ortslagen zu wählen, ist dies daher zurückzuweisen.

In Bezug auf die Grundlagen der Verhältnismäßigkeitsbetrachtungen für die einzelnen Ortslagen wurde insbesondere von den Gemeinden Birkenwerder, Hohen Neuendorf, Mühlenbecker Land und Velten der Kostenansatz für offenporigen Asphalt als zu hoch kritisiert. Dazu ist Folgendes anzumerken. Eine allgemein anerkannte fachwissenschaftliche Methodik zum Vergleich der Kosten „normaler“ Deckschichten und offenporigen Asphalts existiert bislang nicht. Der Vorhabenträger hat als Berechnungsgrundlage die Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung (ABBV 2010) herangezogen. Auch wenn diese unmittelbar nur für die Berechnung von Ablösungsbeträgen im Kreuzungsrecht Anwendung findet, ist dieses Vorgehen nicht zu beanstanden. Zweck der ABBV 2010 ist, einen für Kommunen, Länder und Bund einheitlichen Maßstab zur Ermittlung von Erneuerungskosten für Ingenieurbauwerke und einzelne Bestandteile des Straßenkörpers zu schaffen. Die grundsätzliche Eignung auch im vorliegenden Fall steht daher außer Frage. Konkrete Fehler der vom Vorhabenträger verwendeten Methodik zeigen die Stellungnahmen nicht auf. Dies wäre aber erforderlich, um hier einen weiteren Untersuchungsbedarf aufzuzeigen. Der Verweis auf die in den Stellungnahmen aufgeführten – teilweise veralteten – Mehrkosten bei anderen Vorhaben genügt dazu nicht. Insoweit kann auf die Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2011 verwiesen werden. Dort heißt es unter 3.3.2 zu den Kosten offenporigen Asphalts, dass auf die Angabe durchschnittlicher Kosten verzichtet würde, weil diese auf Grund besonderer örtlicher Umstände stark streuen würden.

Den Kosten für den Straßenoberbau liegen von der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH im Rahmen des Vorhabens „achtstreifiger Ausbau des südlichen Berliner Rings“ ermittelte aktuelle Baupreise zu Grunde. Insoweit ist eine aktuelle Datengrundlage in die Berechnung eingeflossen.

III.2.5.2.2.1 Bärenklau

Zum Schutz der Bebauung (Wohngebiet) südlich der BAB 10 im Bereich Bärenklau (Eichstädter Weg und Wendemark) sieht das planfestgestellte Lärmschutzkonzept die Errichtung einer 1887 m langen und 4,50 m hohen Lärmschutzwand südlich der BAB 10 von km 163,040 – 164,843 vor. Auf der der Autobahn zugewandten Seite wird diese hochabsorbierend ausgestaltet. Im Bereich der Überführung über das Bauwerk BW 76 km 163,808 – 163,860 beträgt die Wandhöhe nur 3 m. Damit kann sichergestellt werden, dass an allen Gebäuden der zulässige Taggrenzwert von 59 dB(A) eingehalten wird. Bei zwei Außenwohnbereichen wird der Grenzwert um 0,1 dB(A) überschritten. Von nächtlichen Grenzwertüberschreitungen (mehr als 49 dB(A)) sind 35 Gebäude (46 Fassaden) betroffen. Da die Lärmschutzwand straßenseitig hochabsorbierend ausgebildet wird, lassen sich Schallreflexionen ausschließen, die im Bereich des Ortsteils Vehlefan zu einer Erhöhung der Lärmbelastung führen könnten.

Zum Schutz der nördlich der BAB 10 gelegenen Bebauung (Wendemarkter Weg und Bahnweg) (Wohngebiet) wird nördlich der BAB 10 eine Lärmschutzwand mit einer

Länge von 1433 m errichtet (km 163,338 – 164,675). Diese hat im Bereich Wendemarker Weg (km 163,964 – 164,675) eine Höhe von 6 m, im Bereich des Brückenbauwerks BW 7 (km 164,318 – 164,353) eine Höhe von 4,50 m, im Bereich des Brückenbauwerks BW 76 (km 163,765 – 163,820) eine Höhe von 3 m und in übrigen Bereich von 4 m über der Gradiente. Somit ist es möglich, den Grenzwert tagsüber an allen Gebäuden und in den Außenwohnbereichen einzuhalten. An 43 Gebäuden (68 Fassaden) treten Grenzwertüberschreitungen im Nachtzeitraum auf.

Das so beschriebene Schutzkonzept entspricht den Anforderungen des § 41 BImSchG. Es stellt sich unter Berücksichtigung des grundsätzlichen Vorrangs aktiver Schallschutzmaßnahmen bei Abwägung aller zu betrachtender Belange als verhältnismäßig dar. Die Anordnung zusätzlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen ist nicht geboten.

Der Vorhabenträger hat im Februar 2011 eine Abwägungsunterlage vorgelegt, in welcher er neun verschiedene Lärmschutzvarianten näher untersucht hat. Dabei zeigte sich, dass ein Vollschutz nur mit unverhältnismäßig hohem Kostenaufwand zu erreichen ist. Die Gesamtkosten für den Lärmschutz würden sich hier auf 17,7 Millionen € bei der preiswertesten Variante (Variante g/1) der Abwägungsunterlage) belaufen. Dem stehen bei der Planfeststellungslösung Kosten in Höhe von 5,2 Millionen € gegenüber. Setzt man die Kosten in Beziehung zur Anzahl der Betroffenen (dabei wurde mit drei Bewohnern pro betroffenem Gebäude kalkuliert), so ergeben sich für die günstigste Vollschutzvariante Kosten je betroffenem Anwohner von 45.631 €. Im Fall der Planfeststellungslösung beträgt dieser Wert 13.364 €. Darüber hinaus ist zu beachten, dass bei dieser Vollschutzvariante die Lärmschutzwand durchgängig auf 10 m Höhe über Gradiente zu erhöhen wäre, wodurch das Orts- und Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt würden. Ein Vollschutz würde sich damit in jedem Fall als unverhältnismäßig erweisen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich darüber hinaus davon überzeugt, dass keine der übrigen vom Vorhabenträger untersuchten Varianten vorzugswürdig wäre. Es drängen sich auch keine weiteren Lärmschutzvarianten auf, die hätten untersucht werden müssen.

So hat der Vorhabenträger unter anderem untersucht, welchen Effekt eine Kombination des planfestgestellten Schallschutzkonzeptes mit dem zusätzlichen Einbau einer offenporigen Asphaltdecke im Bereich von km 162,998 bis km 164,885 hätte (Variante e) der Abwägungsunterlage). Zwar könnten mit dieser Lösung die beiden verbleibenden Tagschutzfälle (Außenwohnbereiche) gelöst werden. Zudem würde sich in der Nacht die Zahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen von 78 auf 38 reduzieren. Die Höhe der Gesamtkosten für den Lärmschutz würde jedoch auf 8,2 Millionen € steigen. Würde man die Mehrkosten dieser Variante nur auf die zusätzlich geschützten Bewohner verteilen, würden auf diese zusätzliche Kosten in Höhe von je 25.091 € entfallen, während bei der Planfeststellungslösung pro Einwohner nur

13.364 € aufgewandt werden müssen. Der Aufwand steht damit außer Verhältnis zum erreichbaren Ertrag. Ergänzend ist anzumerken, dass die Kosten der Variante e) den Kostenaufwand für Entschädigungen bei einem vollständigen Verzicht auf aktive Lärmschutzmaßnahmen (Variante a)) um das zehnfache übersteigen (Variante a): 817.100 €, Variante e): 8.182.992 €). Damit wird ein Verhältnis zwischen Kosten für Entschädigungen und Aufwendungen für aktiven Schallschutz erreicht, bei dem das Bundesverwaltungsgericht von der Unverhältnismäßigkeit aktiver Schallschutzmaßnahmen ausgegangen ist (vgl. BVerwG, B. v. 30.08.1989 – 4 B 97/89).

Von der Unverhältnismäßigkeit der Variante e) ist auch dann auszugehen, wenn nicht auf die Zahl der zusätzlich gelösten Schutzfälle abgestellt wird, sondern die Mehrkosten auf alle Betroffenen „verteilt“ werden. Bei der Variante e) betragen die so aufgeteilten Kosten 21.145 €. Das ist eine Steigerung gegenüber der Planfeststellungsvariante um ca. 60 %. Unter Berücksichtigung aller Umstände stellt sich die Variante e) als unverhältnismäßig dar. Dabei ist insbesondere die erhebliche Vorbelastung der hier betroffenen Grundstücke zu beachten. Bei der überwiegenden Anzahl der Grundstücke im Bereich Wendemarker Weg, bei denen bei der Planfeststellungslösung eine Überschreitung des Nachtgrenzwertes prognostiziert wird, hat die Analyse des Ist-Zustands nächtliche Pegelwerte von über 54 dB(A) ergeben. Für weite Teile dieses Gebiets kann mit den planfestgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen eine Pegelreduzierung von über 3 dB(A), bei den besonders betroffenen Gebäuden in Autobahnnähe sogar von 5 dB(A) erreicht werden. Vergleichbares gilt für die Bebauung im Bereich Eichstädter Weg. Die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen in der Ortslage Bärenklau liegen überwiegend unter einem Wert von 3 dB(A) und damit unterhalb jener Schwelle, ab der Pegeländerungen wahrgenommen werden können. Schließlich ist zu beachten, dass bereits mit der Planfeststellungslösung Überschreitungen der Taggrenzwerte an Gebäuden ausgeschlossen werden können und nur im Fall von zwei Außenwohnbereichen geringfügige Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen sind. An keinem Immissionsort wird die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung erreicht. Bei diesem Befund erweist sich der Einbau offenporigen Asphalts als ergänzende Schallschutzmaßnahme als unverhältnismäßig.

Entsprechendes gilt für die ebenfalls vom Vorhabenträger untersuchte Variante, die vorgesehenen Lärmschutzwände durch eine zusätzliche Lärmschutzwand im Mittelstreifen mit einer Höhe von 5 m zu ergänzen (Variante d) der Abwägungsunterlage). Mit dieser Lösung könnten ebenfalls alle Außenwohnbereiche geschützt werden. Die Zahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht würde sich auf 40 reduzieren. Die Gesamtkosten für den Lärmschutz betragen bei dieser Variante 7,9 Millionen €. Bezogen auf die betroffenen Anwohner belaufen sich die Kosten auf 20.313 €. Hinsichtlich der erreichbaren Schutzwirkung und der Kosten ist die Variante d) daher mit der vorstehend untersuchten vergleichbar. Allerdings erweist sich diese Variante in Bezug auf den Lärmschutz als geringfügig weniger effektiv. Zudem ist zu beachten, dass die mit der Variante d) erreichbaren weiteren Pegelreduzierungen relativ gering sind. Für die besonders betroffenen Bereiche südlich der BAB 10 be-

wegt sich die Reduzierung gegenüber der Planfeststellungslösung zwischen 1,0 und 2,0 dB(A). Nördlich der BAB 10 lässt sich sogar nur eine Reduzierung um 0,5 bis 1,5 dB(A) erreichen. Die Differenz zwischen der Planfeststellungslösung und der Variante d) liegt somit unterhalb der Hörbarkeitsschwelle.

Zudem ist zu beachten, dass die vorgefundene rechtmäßige Vorbelastung der Ortslage Bärenklau von den betroffenen Anliegern grundsätzlich als zumutbar hinzunehmen ist und somit zu einer Reduzierung ihrer Schutzwürdigkeit führt (BVerwG, B. v. 11.02.2003 – 9 B 49/02). Mit der planfestgestellten Lärmschutzlösung wird sichergestellt, dass sich an keinem der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude die Lärmbelastung in Folge des Vorhabens erhöht. Zudem kann die Lärmbelastung überall soweit reduziert werden, dass keine Lärmwerte auftreten, bei denen ein Anspruch auf Lärmsanierung besteht oder gar die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird.

Es ist daher nicht zu beanstanden, dass der Vorhabenträger auch die Variante d) als unverhältnismäßig betrachtet hat. Die Varianten c), f), g/1), g/2 und g/3) sind mit noch höheren Kosten pro betroffenen Anwohner (zwischen 26.935 € und 297.434 €) als die Varianten d) und e) verbunden und erweisen sich daher im Ergebnis als unverhältnismäßig. Insoweit folgt die Planfeststellungsbehörde der vom Vorhabenträger vorgelegten Abwägungsunterlage. Die Untersuchung weiterer Varianten zum aktiven Schallschutz drängte sich hier nicht auf. Die Anordnung zusätzlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen ist somit nicht geboten. Die darauf gerichteten Einwendungen Betroffener und die entsprechende Stellungnahme der Gemeinde Oberkrämer sind daher zurückzuweisen.

Dies gilt auch, soweit bezüglich der Grundschule Vehlefan (Bärenklauer Straße 32) und der Wohnsiedlung „Schäfergarten“ unzumutbare Lärmbelastungen in Folge des Vorhabens gerügt wurden. Die geringste Entfernung zwischen der Wohnsiedlung „Schäfergarten“ und der BAB 10 beträgt 800 m, die Grundschule Vehlefan (Immissionsgrenzwert tags 57 dB(A) weist einen Abstand von über 1200 m zur BAB 10 auf. Beide Immissionsorte liegen damit außerhalb des Bereichs, in dem bei freier Schallausbreitung mit Grenzwertüberschreitungen zu rechnen ist (vgl. Unterlage 11.3, Blatt 1: Isophonenlinien 49 dB(A) nachts 752 m). Auch diese Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

III.2.5.2.2.2 Velten

Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept sieht zum Schutz der nördlich der BAB 10 befindlichen Wohngebäude und der Kleingartenanlage „Velten Nord“ die Errichtung einer 1090 m langen Lärmschutzwand vor. Diese verläuft von km 165,278 bis km 165,700 mit einer Höhe von 6 m über der Gradiente, von km 165,700 bis km 166,280 mit einer Höhe von 6 m. Im Bereich des Bauwerks BW 78 (km 165,805 – 165,840) wird die Wandhöhe auf 4,50 m Höhe begrenzt. Damit ist sichergestellt, dass an allen Gebäuden der Taggrenzwert eingehalten werden kann. Zudem kann für alle Außen-

wohnbereiche eine Grenzwertüberschreitung ausgeschlossen werden. Der Nachtgrenzwert 49 dB(A) wird an 37 Gebäuden (75 Fassaden) überschritten.

Das südlich der BAB 10 befindliche Wohngebiet wird durch eine 1400 m lange und 6 m hohe Lärmschutzwand (von km 165,410 – 166,690) geschützt. An zwei Wohngebäuden treten im Obergeschoss tags geringfügige Grenzwertüberschreitungen (0,3 und 0,6 dB(A), bei einem Grenzwert von 59 dB(A)) auf. Auch im Fall von drei Außenwohnbereichen sind geringfügige Grenzwertüberschreitungen (0,1 – 0,3 dB(A) bei einem Grenzwert von 59 dB(A)) zu verzeichnen. Der Nachtgrenzwert (49 dB(A)) wird an 93 Gebäuden (192 Fassaden) überschritten.

Dieses Schutzkonzept entspricht den Anforderungen des § 41 BImSchG. Es stellt sich unter Berücksichtigung des grundsätzlichen Vorrangs aktiver Schallschutzmaßnahmen bei Abwägung aller zu betrachtender Belange als verhältnismäßig dar. Die Anordnung zusätzlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen ist nicht geboten. Die darauf gerichteten Einwendungen Betroffener und die entsprechenden Stellungnahmen der Stadt Velten sind daher zurückzuweisen.

Der Vorhabenträger hat im Februar 2011 eine Abwägungsunterlage vorgelegt, in welcher er acht verschiedene Lärmschutzvarianten näher untersucht hat. Dabei zeigte sich, dass ein Vollschutz nur mit unverhältnismäßig hohem Kostenaufwand zu erreichen ist. Die Gesamtkosten für den Lärmschutz würden sich hier auf 42,56 Millionen € bei der preiswertesten Variante (Variante g/2) der Abwägungsunterlage, Einhausung der BAB 10) belaufen. Dem stehen bei der Planfeststellungslösung Kosten in Höhe von 5,1 Millionen € gegenüber. Setzt man die Kosten in Beziehung zur Anzahl der Betroffenen, so ergeben sich für die günstigste Vollschutzvariante Kosten je betroffenem Anwohner von 63.052 €. Im Fall der Planfeststellungslösung beträgt dieser Wert 7.544 €. Ein Vollschutz erweist sich damit als unverhältnismäßig.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich darüber hinaus davon überzeugt, dass keine der übrigen vom Vorhabenträger untersuchten Varianten vorzugswürdig wäre. Es drängen sich auch keine weiteren Lärmschutzvarianten auf, die hätten untersucht werden müssen.

Der Vorhabenträger hat unter anderem untersucht, welchen Effekt eine Kombination des planfestgestellten Schallschutzkonzeptes mit dem zusätzlichen Einbau einer offenen Asphaltdecke im Bereich von km 165,230 bis km 166,750 hätte (Variante e) der Abwägungsunterlage). Dies entspricht auch einer Forderung der Stadt Velten. Zwar könnten mit dieser Lösung auch die verbleibenden Tagschutzfälle (2 Gebäude + 3 Außenwohnbereiche) gelöst werden. Zudem ließe sich die Zahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht reduzieren. Statt an 130 Gebäuden wären dann nur noch an 102 Gebäuden nächtliche Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. Die Höhe der Gesamtkosten für den Lärmschutz würde jedoch auf 7,9 Millionen € steigen. Pro zusätzlich geschütztem Anwohner wäre somit ein Betrag von 40.647 €

aufzuwenden (Mehrkosten verteilt auf die darauf geschützten Anwohner), während bei der Planfeststellungslösung pro geschütztem Anwohner nur 17.867 € aufgewendet werden müssen. Der Aufwand steht damit außer Verhältnis zum erreichbaren Ertrag.

Von der Unverhältnismäßigkeit der Variante e) ist auch dann auszugehen, wenn nicht auf die Zahl der zusätzlich gelösten Schutzfälle abgestellt wird, sondern die Kosten auf alle Betroffenen „verteilt“ werden. Bei der Variante e) betragen die so aufgeteilten Kosten 11.664 €, eine Steigerung gegenüber der Planfeststellungsvariante um ca. 55 %. Unter Berücksichtigung aller Umstände stellt sich die Variante e) als unverhältnismäßig dar. Dabei ist insbesondere die erhebliche Vorbelastung der hier betroffenen Grundstücke zu beachten. So beträgt die Ist-Belastung jener Grundstücke, bei denen nach der Planfeststellungslösung eine Grenzwertüberschreitung zu erwarten ist, in Velten-Nord nachts zwischen 53 und 59 dB(A), in Velten-Süd sogar bis zu 67 dB(A). Für diese Grundstücke kann mit der Planfeststellungslösung eine erhebliche Lärminderung erreicht werden. Diese beträgt zumindest 3 dB(A), im Fall der aktuell besonders hoch belasteten Grundstücke sogar bis zu 6 dB(A) in Velten-Nord bzw. 11 dB(A) in Velten-Süd.

Schließlich ist zu beachten, dass bereits mit der Planfeststellungslösung Überschreitungen der Taggrenzwerte an 223 von 225 betrachteten Gebäuden ausgeschlossen werden können. Die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen am Tag liegen bei maximal 1 dB(A). Zudem sind nur im Fall von drei Außenwohnbereichen geringfügige Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen. An keinem Immissionsort wird die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts) erreicht. Bei diesem Befund erweist sich der Einbau offenporigen Asphalt als ergänzende Schallschutzmaßnahme als unverhältnismäßig.

Entsprechendes gilt für die ebenfalls vom Vorhabenträger untersuchte und von der Stadt Velten geforderte Variante, die vorgesehenen Lärmschutzwände durch eine zusätzliche Lärmschutzwand im Mittelstreifen mit einer Höhe von 5 m zu ergänzen (Variante d) der Abwägungsunterlage). Mit dieser Lösung ließe sich ein Schutz aller Außenwohnbereiche erreichen. Weiterhin würden auch die Taggrenzwerte überall eingehalten. Die Zahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht würde sich um 25 auf 105 reduzieren. Die Gesamtkosten für den Lärmschutz betragen bei dieser Variante 7,3 Millionen €. Bezogen auf die zusätzlich geschützten Anwohner belaufen sich die Kosten auf 36.849 €. Werden die Kosten gleichmäßig auf alle geschützten Anwohner verteilt, steigen die Kosten pro Anwohner auf 10.800 €. Gegenüber der Planfeststellungslösung entspricht dies einer Steigerung von ca. 45 %. Hinsichtlich der erreichbaren Schutzwirkung und der Kosten ist die Variante d) daher mit der vorstehend untersuchten vergleichbar. Allerdings erweist sich diese Variante in Bezug auf den Lärmschutz als geringfügig weniger effektiv. Zudem ist zu beachten, dass die mit der Variante d) erreichbaren weiteren Pegelreduzierungen relativ gering sind. Für die besonders betroffenen Bereiche nördlich der BAB 10 be-

wegt sich die Reduzierung gegenüber der Planfeststellungslösung zwischen 1,5 und 1,8 dB(A). Südlich der BAB 10 lässt sich sogar nur eine Reduzierung zwischen 0,5 und 1,8 dB(A) erreichen. Die Differenz zwischen der Planfeststellungslösung und der Variante d) liegt somit unterhalb der Hörbarkeitsschwelle.

Des Weiteren ist zu beachten, dass die vorgefundene rechtmäßige Vorbelastung der Ortslagen Velten-Nord und Velten-Süd von den betroffenen Anliegern grundsätzlich als zumutbar hinzunehmen ist und somit zu einer Reduzierung ihrer Schutzwürdigkeit führt (BVerwG, B. v. 11.02.2003 – 9 B 49/02). Mit der planfestgestellten Lärmschutzlösung wird sichergestellt, dass sich an keinem von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude die Lärmbelastung in Folge des Vorhabens erhöht. Zudem kann die Lärmbelastung überall soweit reduziert werden, dass keine Lärmwerte auftreten, bei denen ein Anspruch auf Lärmsanierung besteht oder gar die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird.

Es ist daher nicht zu beanstanden, dass der Vorhabenträger auch die Variante d) als unverhältnismäßig betrachtet hat. Die Varianten c), f), g/1) und g/2) sind mit noch höheren Kosten als die Varianten d) und e) verbunden und erweisen sich daher auch trotz Wegfalls weiterer Schutzfälle im Ergebnis als unverhältnismäßig. Insoweit folgt die Planfeststellungsbehörde der vom Vorhabenträger vorgelegten Abwägungsunterlage. Die Untersuchung weiterer Varianten zum aktiven Schallschutz drängte sich hier nicht auf. Die Anordnung zusätzlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen ist somit nicht geboten. Die darauf gerichteten Einwendungen Betroffener und die entsprechende Stellungnahme der Stadt Velten sind daher zurückzuweisen.

Die Stadt Velten rügt zudem, dass die städtische Sportanlage nördlich der Wagnerstraße nicht in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt ist. Diese Beanstandung ist unberechtigt. Für Sport- und Grünflächen gelten keine besonderen Lärmschutzwerte, da sie nur zum vorübergehenden Aufenthalt bestimmt sind (vgl. Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997, Kap. 10.4 Abs. 2). Auch die Sportplätze in Velten profitieren aber von dem allgemein verbesserten Schallschutz, der mit dem Ausbau der BAB 10 einhergehen wird. Eine Kombination von Lärmschutzwänden und -wällen – wie von der Stadt Velten gefordert – muss vorliegend ausscheiden, da der für die Errichtung von Lärmschutzwällen benötigte Platz im Bereich der zu schützenden Bebauung nicht zur Verfügung steht. Zur Forderung der Stadt Velten, eine Geschwindigkeitsbegrenzung vorzusehen, wird auf III.2.5.2.1.1 verwiesen; bezüglich der Forderung nach Absenkung der Gradienten auf III.2.5.2.1.3.

Die Stadt Velten hat darüber hinaus gefordert, auch eine Deckelung in Einschnittslage zu prüfen und grundsätzlich auf eine Anhebung der Gradienten zu verzichten. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Trasse der BAB 10 im Bereich von Velten nicht im Einschnitt verläuft und auf Grund der unter III.2.5.2.1.2 dargestellten Erwägungen auch keine Absenkung der Gradienten in Betracht zu ziehen war. Zudem ist zu beachten, dass im Bereich Velten Grund- bzw. Schichtenwasser geländegleich

anstehen, sodass im Bereich des AD Kreuz Oranienburg die Gradiente um einen Meter angehoben werden muss, damit eine Versickerung des Oberflächenwassers durch die Mulden möglich ist. Die Absenkung der Gradiente stellt daher keine geeignete Alternative dar.

Die Stadt Velten hat zudem gefordert, die Lärmschutzwände näher an die Trasse heranzurücken. Dazu hat der Vorhabenträger erklärt, dass die gewählte Anordnung der Lärmschutzwände im Straßenquerschnitt verkehrsplanerischen und konstruktiven Anforderungen entspricht. Die Stadt Velten hat nichts vorgetragen, was diese Einschätzung qualitativ in Frage stellen könnte. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich daher insoweit der Auffassung des Vorhabenträgers an.

III.2.5.2.2.3 Velten – Ortslagen Borgsdorfer Weg/ Leegebrucher Weg und Bernsteinsee

Zur Ortslage Borgsdorfer Weg (frühere Bezeichnung Pinnower Chaussee)/ Leegebrucher Weg (Velten) hat der Vorhabenträger im November 2012 eine schalltechnische Untersuchung, und im Januar und Oktober 2013 zwei diese Untersuchung ergänzenden Unterlagen vorgelegt. Die Bebauung ist überwiegend der Schutzkategorie Allgemeines bzw. Reines Wohngebiet zuzuordnen (Immissionsgrenzwert tags 59 dB(A), nachts 49 dB(A)). 12 Gebäuden ist der Schutzstatus MI zuzuordnen (Immissionsgrenzwert tags 64 dB(A), nachts 54 dB(A)). An 22 Gebäuden wird der Immissionsgrenzwert nachts überschritten. Der höchste Beurteilungspegel beträgt dabei 55,9 dB(A) (Objekt Leegebrucher Weg 2, MI), die höchste Überschreitung des Immissionsgrenzwerts beträgt 4,1 dB(A) (Objekt Borgsdorfer Weg 26, Schutzstatus WA). Bei drei Gebäuden ist von einer Grenzwertüberschreitung im Außenwohnbereich auszugehen (zwischen 0,3 und 0,4 dB(A)). Tagsüber kann der Immissionsgrenzwert überall eingehalten werden.

Das Lärmschutzkonzept des Vorhabenträgers sieht hier gleichwohl den Verzicht auf aktive Lärmschutzmaßnahmen vor, da sich diese als unverhältnismäßig erweisen würden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an.

Die Lärmbelastung im hier betrachteten Bereich resultiert nur zu einem geringen Anteil aus dem auf der BAB 10 verlaufenden Verkehr. Wesentlich für die Belastung ist der Verkehr auf den Tangenten Süd bzw. Süd-Ost, der Schleife Ost und der Überführung von der BAB 111 zur B 96 des AD Oranienburg. Infolgedessen haben aktive Schallschutzmaßnahmen an den Richtungsfahrbahnen der BAB 10 nur eine sehr geringe Auswirkung auf die Lärmsituation. Auf Grund der örtlichen Verhältnisse im Bereich des AD Kreuz Oranienburg und der damit verbundenen Zwangspunkte käme als aktive Lärmschutzmaßnahme insbesondere der Einbau offenporigen Asphalts in Betracht. Dadurch könnte zwar die Emission an den durchgehenden Fahrbahnen um 3 dB(A) reduziert werden. Die unmittelbar parallel verlaufenden Verteilerfahrbahnen schwächen diesen Effekt aber selbst im (unbewohnten) Nahbereich der Trasse wie-

der ab. In Kombination mit den Emissionen der anderen Verkehrswege ergibt sich im Bereich der Wohngrundstücke nur noch eine Pegelminderung zwischen 0,5 und 1 dB(A) am Leegebrucher Weg und im östlichen Abschnitt des Borgsdorfer Wegs. Westlich der Einmündung des Leegebrucher Wegs in den Borgsdorfer Weg sind durch den Einbau offenporigen Asphalts in der BAB 10 nur noch Pegelminderungen zwischen 0,1 und 0,5 dB(A) zu erreichen. Die erreichbaren Lärminderungseffekte liegen daher deutlich unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle.

Nach der Rasterlärmkarte zur ergänzenden schalltechnischen Untersuchung aus dem Oktober 2013 ist die erreichbare Pegelreduzierung mit Ausnahme von zwei Immissionsorten so gering, dass auch mit dem Einbau offenporigen Asphalts keine Einhaltung der Grenzwerte erreicht werden kann. Es würden sich mit dieser Maßnahme folglich allenfalls zwei Schutzfälle lösen lassen (Immissionsort 1083 und 34). Dem stehen Kosten in Höhe von ca. 5 Mio. € gegenüber. An der Unverhältnismäßigkeit der Maßnahme kann daher kein Zweifel bestehen.

Zudem ist zu beachten, dass die vorgefundene rechtmäßige Vorbelastung der Ortslage von den betroffenen Anwohnern grundsätzlich als zumutbar hinzunehmen ist und somit zu einer Reduzierung der Schutzwürdigkeit führt (BVerwG, 11.02.2003 – 9 B 49/02). Das Arbeitspapier des Vorhabenträgers aus dem November 2012 zeigt die erhebliche Vorbelastung auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses für das AD Oranienburg aus dem Jahr 1999. Unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2025 steigt im Zuge des hiermit planfestgestellten Vorhabens die Lärmbelastung bei den meisten Gebäuden um maximal 1,0 dB(A). Lediglich im Fall eines Immissionsortes liegt die Pegelsteigerung etwas näher an jenem Wert, ab dem eine Lärmzunahme gerade so wahrgenommen werden kann (Borgsdorfer Weg 5, Steigerung um 1,7 dB(A)). Mit größerem Abstand zur BAB 10 wird eine geringfügige Reduzierung der Beurteilungspegel (bis 0,8 dB(A)) prognostiziert. Vor diesem Hintergrund muss die Anordnung des Einbaus von offenporigem Asphalt als aktive Schallschutzmaßnahme hier ausscheiden.

Auf Grund der Erkenntnisse, die im Zusammenhang mit der Abwägungsunterlage für Leegebruch gewonnen werden konnten (vgl. dazu III.2.5.2.2.4), besteht vorliegend auch kein Anlass, weitere Varianten aktiver Schallschutzmaßnahmen zu untersuchen. Beide Ortslagen liegen in einem vergleichbaren Abstand zur BAB 10 und sind auch hinsichtlich der Restriktionen für aktive Schallschutzmaßnahmen auf Grund der örtlichen Verhältnisse am AD Oranienburg miteinander vergleichbar. Im Fall der Ortslage Borgsdorfer Weg / Leegebrucher Weg ist die deutlich geringere Anzahl an Betroffenen zu beachten, welche zu einem schlechteren Kosten-Nutzen-Verhältnis führt. Zudem ist auch das Maß der Beeinträchtigung in der Ortslage Borgsdorfer Weg/ Leegebrucher Weg geringer. So sind keine Überschreitungen der Taggrenzwerte zu besorgen, die vereinzelt Überschreitungen der Nachtgrenzwerte fallen kleiner aus. Daher ist vorliegend auch ohne die Durchführung weiterer Untersuchun-

gen die Einschätzung möglich, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen hier außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen würden.

Da selbst bei den Immissionsorten mit den höchsten Grenzwertüberschreitungen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung sicher unterschritten wird, ist auch unter diesem Aspekt heraus keine Anordnung aktiver Schallschutzmaßnahmen geboten.

Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass für die Gebäude im Bereich des Erholungsgebiets „Bernsteinsee“ keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind. Daher bedarf es zum Schutz dieses Bereichs auch keiner aktiven Lärmschutzmaßnahmen. Für die übrigen Flächen gelten keine besonderen Lärmschutzwerte, da sie nur zum vorübergehenden Aufenthalt bestimmt sind (Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997, Kap. 10.4 Abs. 2).

III.2.5.2.2.4 Leegebruch

Im Bereich der Ortslage Leegebruch ist nach den schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 12.2.2, ergänzt durch die Abwägungsunterlage zu den Lärmschutzmaßnahmen für die Ortslage Leegebruch aus dem August 2012 und Ergänzung zu dieser Abwägungsunterlage aus dem Januar 2013) im Fall von 158 Gebäuden mit einer Überschreitung des Immissionsgrenzwerts in den Nachtstunden (Allgemeines Wohngebiet, 49 dB(A)) zu rechnen. Bei drei Gebäuden wird zudem der Taggrenzwert (59 dB(A)) geringfügig (zwischen 0,4 und 1,2 dB(A)) überschritten. In den Außenwohnbereichen von 6 Gebäuden treten Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts zwischen 0,1 und 1,3 dB(A) auf. An keinem Immissionsort wird die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts) erreicht. Die prognostizierten Beurteilungspegel liegen im Maximum bei 60,3 dB(A) tags (im Fall eines Außenwohnbereichs) und 55,3 dB(A) nachts.

Der Planfeststellungsbeschluss zum Umbau des AD Oranienburg vom 15.09.1999 erfasst auch den Abschnitt der BAB 10 von km 165,783 bis km 169,513. Die dort festgestellten Maßnahmen für diesen Bereich wurden als eine wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG betrachtet, mit der Folge, dass Maßnahmen zur Lärmvorsorge ausgewiesen wurden. Während der Planfeststellungsbeschluss 1999 für die Knotenpunktform eine Spursubtraktion und – addition vorsah, wird mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss ein Knotenpunkt mit drei durchgehenden Fahrstreifen vorgesehen. Der Vorhabenträger ist der Auffassung, dass es sich dabei nicht um eine wesentliche Änderung handelt, da mit dieser Maßnahme keine durchgehenden Fahrstreifen zwischen zwei Verknüpfungspunkten errichtet würden (vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 1 16. BImSchV).

Dem folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 16. BImSchV liegt eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße vor, wenn eine Straße um

einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen baulich erweitert wird. Dies ist hier der Fall.

Zwar sah bereits der Planfeststellungsbeschluss 1999 sowohl bezüglich der westlichen, als auch der östlichen Anbindung des AD Oranienburg an die BAB 10 eine Ausweitung auf drei Fahrspuren vor. Im Abschnitt zwischen der Ausfädelungsspur zur B 96 und der Einfädelung von der BAB 111 auf die BAB 10 über die Verbindungsrampe West sah der Planfeststellungsbeschluss 1999 jedoch nur einen zweistreifigen Querschnitt der Autobahn vor. Es treten also keineswegs nur Abbiegespuren hinzu, so dass von einer unwesentlichen Änderung die Rede sein könnte. Vielmehr wird im Zuge des jetzigen Planfeststellungsverfahrens vorgesehen, den dritten Fahrstreifen auch durch das AD Oranienburg hindurchzuführen. Da der dritte Fahrstreifen nicht nur isoliert im Bereich des AD Oranienburg errichtet wird, sondern östlich und westlich fortgeführt wird, handelt es sich um einen durchgehenden zusätzlichen Fahrstreifen zwischen zwei Verknüpfungspunkten und nicht nur um eine punktuelle Änderung innerhalb des AD Oranienburg. Folglich ist auch für diesen Abschnitt § 41 BImSchG anzuwenden.

Gleichwohl scheidet die Anordnung aktiver Schallschutzmaßnahmen vorliegend aus, da sich diese als unverhältnismäßig im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG darstellen würden. Den Betroffenen steht jedoch dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen zu.

Der Vorhabenträger hat untersucht, welche aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorliegend in Betracht kommen würden und wie sich bei diesen Maßnahmen das Verhältnis zwischen dem erreichbaren Schallschutz und den dafür aufzuwendenden Kosten darstellt (vgl. Abwägungsunterlage zu den Lärmschutzmaßnahmen für die Ortslage Leegebruch, August 2012). Er ist dabei zu dem Ergebnis gelangt, dass ein Vollschutz der Ortslage Leegebruch nicht erreicht werden kann und mit den in Betracht kommenden aktiven Schallschutzmaßnahmen nur eine Pegelminderung von unter 3,0 dB(A) – und auch dies nur für wenige betroffene Gebäude – erreicht werden kann. Als Konsequenz daraus werden passive Schallschutzmaßnahmen als wirksamerer Schutz betrachtet. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich nach Würdigung der Unterlagen dieser Einschätzung an.

Der Vorhabenträger hat sieben verschiedene Lärmschutzvarianten untersucht und mit der Planfeststellungslösung verglichen. Eine Einhausung oder die Realisierung eines Tunnels hat er dabei nicht näher betrachtet. Dies ist nicht zu beanstanden. Die Ortslage Leegebruch befindet sich im Einwirkungsbereich des AD Oranienburg, über dessen Umbau bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 15.09.1999 rechtskräftig entschieden wurde. Damit sind erhebliche Zwangspunkte für die Realisierung einer Einhausung oder eines Tunnels gesetzt. Eine solche Lösung würde auf eine vollständige Umgestaltung des AD Oranienburg hinauslaufen. Eine wirksame Lärminderung durch Tunnel bzw. Einhausung kann zudem nur erreicht werden, wenn diese Bau-

werke eine gewisse Überstandslänge aufweisen, sodass hier mit einer Länge von ca. 2.000 m kalkuliert werden müsste. Gleichwohl könnten mit einer solchen Lösung nur die Emissionen der BAB 10 abgeschirmt werden, nicht aber die Emissionen der B 96, die einen erheblichen Einfluss auf die Lärmsituation in Leegebruch haben.

Die Varianten A1 – A4 und B befassen sich mit der Errichtung verschiedener Formen von Lärmschutzwänden. Die Varianten A1 und A2 legen eine kurze Lärmschutzwand zwischen der Verbindungsrampe West und der Tangente Nordwest zu Grunde und unterscheiden sich nur in der Höhe der Lärmschutzwand (5 bzw. 10 m). Die Varianten A3 und A4 betrachten eine deutlich verlängerte Lärmschutzwand mit gleicher Höhenabstufung. Die Variante B kombiniert eine lange Lärmschutzwand in 5 Metern Höhe mit einer zusätzlichen Lärmschutzwand im Mittelstreifen. Im Rahmen der Variante C wurde der Einbau offenporigen Asphalts von km 166,500 bis km 169,000 untersucht. Die Variante D schließlich stellt eine Kombination der Varianten B und C dar.

Von den sieben näher untersuchten Lärmschutzvarianten drängt sich gegenüber der Planfeststellungslösung keine als vorzugswürdig auf. Im Fall der Varianten A1, A2, A3 und C beträgt die erreichbare Pegelminderung maximal 1,8 dB(A). Sie liegt damit noch unter jenem Wert, ab dem die Rechtsprechung von einer – wenn auch kaum – wahrnehmbaren Pegeländerung ausgeht (vgl. BVerwG, U. v. 22.05.1987 – 4 C 33-35/83, NJW 1987, 2886; B. v. 19.08.2003 – 4 BN 51.03). Auch diese geringe Pegelreduzierung könnte dabei nur für wenige Objekte erreicht werden, während für den überwiegenden Teil der betroffenen Gebäude der Effekt noch geringer ausfällt (unter 1 dB(A)). Dabei ist schon für die kostengünstigste dieser Varianten (A1) mit Gesamtkosten von 1,57 Mio. € zu rechnen. Zugleich kann mit dieser nur für 26 von 138 betroffenen Gebäuden eine Einhaltung der Nachtgrenzwerte erreicht werden. Die Kosten je betroffenem Anwohner steigen jedoch von 1.967 € bei der Planfeststellungslösung auf 3.204 €. Mit Blick auf den damit verbundenen äußerst geringen – nicht wahrnehmbaren – Effekt, erweist sich die Variante A1 als unverhältnismäßig. Bei den Varianten A2, A3 und C steigen die Kosten je betroffenem Anwohner weiter sprunghaft an, ohne dass sich die Effektivität spürbar verbessert. Auch diese Varianten konnten daher ausgeschieden werden.

Auch die Varianten A4, B und D, mit denen im Einzelfall wahrnehmbare Pegelreduzierungen erreicht werden könnten, erweisen sich bei näherer Betrachtung als unverhältnismäßig.

Bezogen auf die Zahl der geschützten Gebäude weist die Variante D die höchste Effektivität auf. Mit dieser könnte bei 73 Gebäuden eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte erreicht werden. Zugleich ließe sich mit dieser Variante auch die höchste Pegelreduzierung im Einzelfall (2,7 dB(A)) erreichen. Von einer wahrnehmbaren Pegelreduzierung würden jedoch auch bei dieser Variante nur wenige Betroffene profitieren. Östlich der Wiesen- bzw. der Gartenstraße fällt die Pegelreduzierung auf un-

ter 2 dB(A) ab. Die dort lebenden Anwohner würden daher von den Lärmschutzmaßnahmen der Variante D nichts wahrnehmen, würden aber teilweise ihren Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen verlieren, weil mit der Variante D dort teilweise die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden könnten. Gerade im Fall vieler besonders belasteter Grundstücke östlich der Wiesenstraße würde es zudem auch mit der Variante D bei einer Überschreitung der Grenzwerte verbleiben. Daher ist bereits die grundsätzliche Wirksamkeit der Variante D in Frage zu stellen.

Zugleich stellt die Variante die teuerste der untersuchten Varianten dar. Die Gesamtkosten für den Lärmschutz belaufen sich bei Variante D auf 14,59 Mio. €. Gegenüber der Planfeststellungslösung würden sich die Kosten je betroffenem Anwohner mehr als verzehnfachen (29.651 € statt 1.967 €). Damit wird ein Verhältnis zwischen Kosten für Entschädigungen und Aufwendungen für aktiven Schallschutz erreicht, bei dem das BVerwG von der Unverhältnismäßigkeit aktiver Schallschutzmaßnahmen ausgegangen ist (BVerwG, B. v. 30.08.1989 – 4 B 97/89). Variante D ist daher auch aus diesem Grund als unverhältnismäßig zu betrachten.

Entsprechendes gilt für Variante B. Zwar sinken bei dieser die Gesamtkosten auf 7,63 Mio. €. Mit 15.514 € pro betroffenem Anwohner betragen aber auch die Kosten dieser Variante nahezu das Achtfache der Planfeststellungslösung. Eine wahrnehmbare Pegeländerung (> 2 dB(A)) ist hier jedoch nur bei wenigen Gebäuden im südlichen Abschnitt der Grünstraße zu erwarten. Die Pegelreduzierung ist dabei zudem auch in diesem Bereich zu gering, als dass dort eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in den Nachtstunden erreicht werden könnte.

Die Variante A4 weist eine geringfügig höhere Effektivität auf als die Variante B. So können 13 weitere Gebäude geschützt werden, bei geringfügig geringeren Kosten (Gesamtkosten 6,83 Mio. €, Kosten je betroffenem Anwohner: 13.887 €). Auch wenn damit bei ca. der Hälfte der betroffenen Gebäude eine Einhaltung der Grenzwerte erreicht werden könnte, stellt sich auch bei dieser Variante das Problem, dass die Pegelreduzierung gleichwohl in den meisten Fällen unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle bleibt. Nur westlich der Wasserstraße und bei wenigen Gebäuden im südlichen Abschnitt der Fontane- und der Ernst-Thälmann-Straße kann mit einer für die Betroffenen hörbaren Pegelreduzierung gerechnet werden. Dies zeigt, dass auch die der Variante A4 zu Grunde gelegten aktiven Lärmschutzmaßnahmen trotz der hohen damit verbundenen Kosten im Wesentlichen nur eine rechnerische Verbesserung bewirken können, nicht aber eine von den Betroffenen wahrnehmbare Verbesserung der Lärmbelastung. Bereits aus diesem Grund erweist sich auch die Variante A4 somit als unverhältnismäßig.

Bestätigt wird dieses Ergebnis, wenn die erhebliche Vorbelastung in Leegebruch mit in die Betrachtung einbezogen wird. Vergleicht man die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen aus dem Planfeststellungsverfahren für den Neubau der B 96n und den Umbau des AD Oranienburg (vgl. die dortige Unterlage 11.2.1) mit den

schalltechnischen Berechnungen in diesem Verfahren, so zeigt sich gerade bei den besonders belasteten Immissionsorten, dass das hiermit planfestgestellte Vorhaben zu keiner wesentlichen Erhöhung der Lärmbelastung führt. Im Fall des Objektes Grünstraße 28 wurde im Planfeststellungsverfahren zum AD Oranienburg ein Beurteilungspegel für die Tagzeit von 60 dB(A) an der Südostfassade ermittelt. Die Ergänzung zur Abwägungsunterlage aus dem Januar 2013 weist für dieses Objekt einen Beurteilungspegel von 60,2 dB(A) tags aus. Ein vergleichbares Bild ergibt sich auch bei den übrigen Immissionsorten mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Zugleich zeigt dieser Vergleich die erhebliche Vorbelastung der Ortslage Leegebruch. Diese rechtmäßige Vorbelastung ist von den betroffenen Anwohnern grundsätzlich hinzunehmen und führt zu einer Reduzierung ihrer Schutzwürdigkeit (BVerwG, 11.02.2003 – 9 B 49/02). Da selbst bei den Immissionsorten mit den höchsten Grenzwertüberschreitungen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung sicher unterschritten wird, ist auch diesem Aspekt heraus keine Anordnung aktiver Schallschutzmaßnahmen geboten.

Es drängen sich auch keine weiteren Varianten auf, die zwingend zu prüfen gewesen wären. Die rechtsanwaltlich vertretene Gemeinde Leegebruch rügt mit Schreiben vom 25.09.2012, dass keine sachgerechte Optimierung der Lärmschutzanlagen anhand der Anforderungen des BVerwG stattgefunden hätte. Dieser Vorwurf ist zurückzuweisen.

Soweit kritisiert wird, dass keine ausreichende Abstufung bei den Höhen der Lärmschutzwände vorgenommen wurde, ist darauf hinzuweisen, dass selbst bei der Variante A4 (lange Lärmschutzwand, Höhe 10 m) ein nur sehr begrenzt wirksamer Schutz der Ortslage Leegebruch erreicht werden kann. Eine Reduzierung der Wandhöhe hätte daher zwar eine Kostenreduzierung zur Folge. Dies kann aber zu keiner anderen Bewertung der Verhältnismäßigkeit des Lärmschutzes führen, wenn zugleich die Wirksamkeit noch weiter sinkt. Eine weitere Abstufung war daher nicht geboten.

Auch eine Reduzierung der Einbaulänge für offenporigen Asphalt musste nicht näher betrachtet werden. Die Variante C (Einsatz offenporigen Asphalts von km 166,500 – km 169,000) erweist sich bereits auf Grund der nur marginalen – nicht wahrnehmbaren – Verbesserungen bei der Lärmbelastung als unverhältnismäßig. Selbst wenn eine verkürzte Einbaulänge auf die Wirksamkeit des Lärmschutzeffektes ohne Einfluss wäre, würden die sinkenden Kosten einer solchen Lösung nicht die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme begründen können. Kombiniert man hingegen die wirksameren Varianten A4 oder B mit dem Einbau offenporigen Asphalts in der von der Gemeinde Leegebruch vorgeschlagenen Länge, ergeben sich daraus Kosten pro betroffenem Einwohner, die deutlich über dem zehnfachen der Planfeststellungslösung liegen und daher nach der Rechtsprechung des BVerwG (vgl. BVerwG, B. v. 30.08.1989 – 4 B 97/89) als unverhältnismäßig zu betrachten sind. Nach den – aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstandenden Berechnungen des

Vorhabenträgers zu den Kosten für den Einbau und die Unterhaltung offenporigen Asphalts – ergeben sich bei einer Einbaulänge von 1.500 m Kosten in Höhe von ca. 4,237 Mio. €. Bei einer Kombination der Variante A4 mit dem verkürzten OPA-Abschnitt ergeben sich daraus Kosten pro betroffenem Anwohner von 22.498 €, bei einer Kombination mit der Variante B von 24.125 €. Ob sich die Verkürzung der OPA-Einbaulänge gegenüber den geprüften Varianten negativ auswirken würde, musste daher nicht näher betrachtet werden.

Die Anordnung aktiver Schallschutzmaßnahmen für die Ortslage Leegebruch scheidet daher als unverhältnismäßig aus. Die darauf gerichteten Einwendungen werden zurückgewiesen.

III.2.5.2.2.5 Birkenwerder/ Borgsdorf

Zum Schutz der Bebauung nördlich und südlich der Autobahn in Birkenwerder/ Borgsdorf sieht das planfestgestellte Schallschutzkonzept eine Kombination von Lärmschutzwänden und -wällen sowie den Einbau einer offenporigen Asphaltdecke vor.

Am nördlichen Fahrbahnrand wird von km 170,668 bis km 173,565 eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4 bis 7 m errichtet. Dabei liegt die Oberkante der Lärmschutzwand im Bereich der Einschnittslagen in einer Höhe von 10 bis 11,5 m über der Gradientenlinie der BAB 10. Am südlichen Fahrbahnrand wird von km 171,258 bis km 174,680 eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4 bis 7 m errichtet. In Einschnittslagen liegt die Oberkante der Lärmschutzwand in einer Höhe von 9,5 m über der Gradientenlinie der BAB 10. Ab km 174,680 geht die Lärmschutzwand in einen 8 m hohen Lärmschutzwall über, der nahtlos an die Lärmschutzmaßnahmen für Bergfelde anbindet. Im Bereich der Anschlussstelle Birkenwerder werden die Lärmschutzwände angepasst und entlang der L 20/B 96 fortgeführt. Die Lärmschutzwände an der Fußgängerüberführung Wensickendorfer Weg werden überlappend ausgestaltet. Zusätzlich wird von km 172,656 bis km 175,600 eine offenporige Asphaltdecke eingebaut. Indem der Beginn der Einbaustrecke für den offenporigen Asphalt westlich der Anschlussstelle vorgesehen wurde, können mögliche negative Effekte der Überlappungsbereiche in den Schallschutzwänden im Bereich der Anschlussstelle zusätzlich minimiert werden.

Das so beschriebene Schutzkonzept entspricht den Anforderungen des § 41 BImSchG. Es stellt sich unter Berücksichtigung des grundsätzlichen Vorrangs aktiver Schallschutzmaßnahmen bei Abwägung aller zu betrachtender Belange als verhältnismäßig dar. Die Anordnung zusätzlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen ist nicht geboten.

Das Schallschutzkonzept gewährleistet, dass in den betroffenen Ortslagen im Bereich Birkenwerder/ Borgsdorf Überschreitungen der Taggrenzwerte und der Grenz-

werte für die Außenwohnbereiche weitgehend ausgeschlossen werden können. Zudem wird die Zahl der Objekte mit Nachtgrenzwertüberschreitungen gegenüber dem Ist-Zustand deutlich reduziert.

In den Ortsteilen Pinnow und Venedig (Schutzstatus Wohngebiet) treten keine Überschreitung des Taggrenzwertes auf. Zudem können alle Außenwohnbereiche geschützt werden. Es verbleibt bei einer Überschreitung des Nachtgrenzwertes an 25 Wohngebäuden (27 Fassaden) sowie an zwei Wochenendhäusern (zwei Fassaden). Dabei wird im Fall der Wohngebäude ein Pegel von 52 dB(A) nicht überschritten. Die Differenz zum Grenzwert beträgt demnach maximal 3 dB(A) und erreicht damit nur in wenigen Fällen knapp die Hörbarkeitsschwelle. Gegenüber der Ist-Belastung kann eine Verbesserung um bis zu 7 dB(A) erreicht werden. Auch im Wohngebiet (Schutzstatus WA) zwischen Hermannstraße und Hauptstraße (L 20), sowie dem nördlichen Teil der Kleingartenanlage „Am Mühlenfeld“ können Überschreitungen der Taggrenzwerte ausgeschlossen werden. Ebenso werden hier die Grenzwerte für die Außenwohnbereiche eingehalten. An 36 Wohngebäuden (37 Fassaden) treten Pegelüberschreitungen des Nachtgrenzwertes auf. Eine geringfügige Verbesserung gegenüber der Ist-Belastung kann gleichwohl auch hier erreicht werden. Zudem wird der Grenzwert um maximal 3 dB(A) überschritten.

Für die Bebauung des großflächigen Wohngebietes in den Siedlungen Lindenhof und Eintracht kann ein vollständiger Schutz der Außenwohnbereiche gewährleistet werden. An drei Wohngebäuden verbleiben geringe Taggrenzwertüberschreitungen zwischen 0,1 und 2,1 dB(A) im Obergeschoss. An 160 Gebäuden (274 Fassaden) treten Überschreitungen des Nachtgrenzwertes auf.

Für den südlichen Teil der Kleingartenanlage „Am Mühlenfeld“ und für die Wochenendhaussiedlung „Am Stichkanal“ gewährleistet das Schallschutzkonzept eine Einhaltung der Grenzwerte. Entsprechendes gilt für die Kleingartenanlage „Am Fuchsbau“. Hier findet sich jedoch auch ein Wohngebäude, bei dem der Nachtgrenzwert um 2 dB(A) überschritten wird. Im Fall des Wohngebietes südlich der Straße Triftweg können die Grenzwerte für die Außenwohnbereiche und die Taggrenzwerte eingehalten werden. An 29 Gebäuden (29 Fassaden) verbleiben jedoch geringe Grenzwertüberschreitungen in der Nacht. Diese bewegen sich in einem Bereich zwischen 0,1 und 2 dB(A). Die Differenz zum Grenzwert liegt damit unterhalb der Hörbarkeitsschwelle.

Für den Bereich östlich der B 96 lässt sich mit dem planfestgestellten Schallschutzkonzept ein vollständiger Schutz aller Außenwohnbereiche erreichen. Lediglich im Fall von vier Gebäuden ist eine geringfügige Überschreitung des Taggrenzwertes zu verzeichnen. Diese beträgt im Fall eines Objektes maximal 2,6 dB(A). Bei 87 Gebäuden (155 Fassaden) kommt es zu einer Grenzwertüberschreitung im Nachtzeitraum. An der Schule und an dem Krankenhaus werden alle Grenzwerte eingehalten.

Der Vorhabenträger hat im Februar 2011 eine Abwägungsunterlage erarbeitet, in welcher er acht verschiedene Lärmschutzvarianten näher untersucht hat. Dabei zeigte sich, dass ein Vollschutz auch dann nicht zu erreichen ist, wenn die Autobahn als geschlossene Trogstrecke oder Tunnel geführt bzw. eingehaust wird. Aufgrund der örtlichen Besonderheiten im Zusammenhang mit der Anschlussstelle lassen sich auch so nicht alle Schutzfälle durch aktive Lärmschutzmaßnahmen lösen. Die Gesamtkosten für den Lärmschutz würden sich auf 67,9 Millionen € bei der preiswertesten Variante (Variante g/1) der Abwägungsunterlage) belaufen. Dem stehen bei der Planfeststellungslösung Kosten in Höhe von 21 Millionen € gegenüber. Setzt man die Kosten in Beziehung zur Anzahl der Betroffenen, so ergeben sich für die günstigste Variante mit annäherndem Vollschutz Kosten je betroffenem Anwohner von 11.525 €. Im Fall der Planfeststellungslösung beträgt dieser Wert 3.562 €. Ein Vollschutz würde sich damit als unverhältnismäßig erweisen. Eine Deckelung bzw. Einhausung der Strecke, wie von der Gemeinde Birkenwerder gefordert, ist daher nicht vorzusehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich darüber hinaus davon überzeugt, dass keine der übrigen vom Vorhabenträger untersuchten Varianten vorzugswürdig wäre. Es drängen sich auch keine weiteren Lärmschutzvarianten auf, die hätten untersucht werden müssen.

So hat der Vorhabenträger unter anderem untersucht, welchen Effekt der zusätzliche Bau einer 5 m hohen Lärmschutzwand im Mittelstreifen im Bereich von km 170,700 bis km 177,005 hätte (Variante d) der Abwägungsunterlage). Zwar könnten mit dieser Lösung voraussichtlich alle Tagschutzfälle gelöst werden. Zudem würde sich die Zahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht von 340 auf 228 reduzieren. Die Höhe der Gesamtkosten für den Lärmschutz würde jedoch auf 27,8 Millionen € steigen. Die Kosten pro zusätzlich geschütztem Betroffenen betragen somit 18.676 €, während bei der Planfeststellungslösung pro Einwohner nur 3.562 € aufgewandt werden müssen. Zugleich steigt die Effektivität der Lärmschutzmaßnahmen bezogen auf alle Schutzfälle nur marginal von 83 % bei der Planfeststellungslösung, auf 88 %. Der Aufwand steht damit außer Verhältnis zum erreichbaren Ertrag.

Von der Unverhältnismäßigkeit der Variante d) ist auch dann auszugehen, wenn nicht auf die Zahl der zusätzlich gelösten Schutzfälle abgestellt wird, sondern die Mehrkosten auf alle Betroffenen „verteilt“ werden. Bei der Variante d) betragen die so aufgeteilten Kosten 4.721 €. Die Kosten steigen folglich um über 30 %, während sich die Effektivität der Lärmschutzmaßnahmen nur um unter 10 % steigern lässt. Unter Berücksichtigung aller Umstände stellt sich die Variante d) daher als unverhältnismäßig dar.

Dies ergibt sich auch daraus, dass im Bereich Birkenwerder die große Mehrzahl der Grenzwertüberschreitungen deutlich unterhalb der Grenze zur Wahrnehmbarkeit von Schallpegelunterschieden von etwa 3 dB(A) liegt. Lediglich in wenigen Bereichen des

Amselweges, der Dorfstraße, des Finkenweges, der Hauptstraße und des Wensickendorfer Weges, in manchen Bereichen des Bussardweges, des Drosselweges und des Elsterweges sowie in jeweils einem Fall des Meisenweges, Schwalbenrings und des Lindenhofes, wo betroffene Gebäude in besonderer Nähe und Exposition zur BAB 10 liegen, erreichen diese Grenzwertüberschreitungen Maße, die überhaupt im Bereich des menschlichen Hörvermögens, bezogen auf die Wahrnehmung von Pegelunterschieden, liegen. Besonders beeinträchtigende Grenzwertüberschreitungen – die maßgeblichen Schwellen zur Gesundheitsgefährdung betragen 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts – liegen im Bereich Borgsdorf und Birkenwerder nicht vor. Insoweit kann ein überwiegender Belang zugunsten eines weitergehenden aktiven Lärmschutzes, der vorliegend unbedingt für eine andere Planungsvariante spräche, nicht angenommen werden.

Zudem ist die erhebliche Vorbelastung der hier betroffenen Grundstücke zu beachten. Die vorgefundene rechtmäßige Vorbelastung der Ortslagen Birkenwerder und Borgsdorf ist von den betroffenen Anliegern grundsätzlich als zumutbar hinzunehmen und führt somit zu einer Reduzierung ihrer Schutzwürdigkeit (BVerwG, B. v. 11.02.2003 – 9 B 49/02).

Nördlich der BAB 10 hat die Bestandsanalyse für den Bereich der Bebauung zwischen der L 20 und der Briese Nachtwerte bis zu 67 dB(A) ergeben. Gerade für die besonders betroffenen Gebäude in unmittelbarer Nähe zur Autobahn kann im Zuge des Ausbauvorhabens eine Reduzierung der nächtlichen Lärmpegel um bis zu 14 dB(A) erreicht werden. Selbst im Bereich des Grenzweges werden überwiegend noch hörbare Pegelreduzierungen bis zu 3 dB(A) erreicht, sodass insgesamt festgehalten werden kann, dass im Bereich der Objekte mit Grenzwertüberschreitungen jedenfalls eine Verbesserung gegenüber dem jetzigen Zustand eintritt. Demgegenüber lässt sich mit der Variante d) keine deutlich spürbare Verbesserung mehr erreichen. Die Differenz zwischen der Planfeststellungslösung und der Variante d) beträgt im Bereich der Siedlung Lindenhof nur maximal 1,5 dB(A). Diese Pegeländerung liegt unterhalb der Hörbarkeitsschwelle. Lediglich im Bereich der Wochenendgrundstücke in Venedig ließe sich eine Verbesserung von annähernd 3 dB(A) erreichen. Vergleichbares gilt für die Bebauung südlich der BAB 10. Hier liegt die Ist-Belastung bei bis zu 61 dB(A) nachts im Bereich der Friedensallee. Dort wird mit der Planfeststellungslösung eine Verbesserung um bis zu 8 dB(A) erreicht. Für das Wohngebiet südlich des Triftweges kann jedenfalls eine Reduzierung der Lärmbelastung zwischen 2 und 4 dB(A) erwartet werden. Hier können weitestgehend sogar die Grenzwerte eingehalten werden. Auch im Bereich der Asklepios-Klinik sinken die Lärmpegel nachts um bis zu 5 dB(A). Zudem zeigen sich auch positive Effekte für die weiter entfernt liegende Bebauung, die nicht mehr von Grenzwertüberschreitungen betroffen ist. So sinkt im Bereich zwischen Boddensee und Mönchsee, sowie nördlich der Straße „Am Quast“ die Lärmbelastung um 3 dB(A) und mehr. Die mit der Variante d) verbundenen zusätzlichen Lärminderungen betragen zwischen 0 und 1,5 dB(A) und liegen damit unterhalb der Hörbarkeitsschwelle.

An keinem Immissionsort wird bei der Planfeststellungslösung die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung erreicht. Bei diesem Befund erweist sich die Errichtung einer zusätzlichen Schallschutzwand im Mittelstreifen als ergänzende Schallschutzmaßnahme als unverhältnismäßig. Die entsprechende Forderung der Gemeinde Birkenwerder ist daher zurückzuweisen.

Entsprechendes gilt für die ebenfalls vom Vorhabenträger untersuchte Variante, auch westlich der Anschlussstelle Birkenwerder zwischen km 170,200 und km 175,600 offenporigen Asphalt (OPA) 0/8 vorzusehen (Variante e) der Abwägungsunterlage). Mit dieser Lösung könnten alle Außenwohnbereiche geschützt werden. Die Zahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht würde sich auf 256 reduzieren. Die Gesamtkosten für den Lärmschutz betragen bei dieser Variante 25,3 Millionen €. Bezogen auf die betroffenen Anwohner belaufen sich die Kosten auf 4.299 €. Bei vergleichbaren Kosten ist diese Variante weniger effektiv als die Variante d). Zudem sind die zusätzlichen positiven Wirkungen dieser Variante auf die Wohngebiete relativ gering. Eine spürbare Verbesserung ist insbesondere im Bereich der Kleingartenanlage „Am Mühlenfeld“ und der Wochenendsiedlung „An der Veltener Chaussee“ zu erwarten, während das Wohngebiet südlich des Triftweges kaum profitiert. Die Vorzugswürdigkeit der Variante e) drängt sich daher nicht auf. Der Forderung der Gemeinde Birkenwerder eine solche Lärmschutzlösung vorzusehen, kann daher nicht gefolgt werden.

Mit der planfestgestellten Lärmschutzlösung wird sichergestellt, dass sich an keinem von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude die Lärmbelastung in Folge des Vorhabens erhöht. Zudem kann die Lärmbelastung überall soweit reduziert werden, dass keine Lärmwerte auftreten, bei denen ein Anspruch auf Lärmsanierung besteht oder gar die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird.

Die Varianten c), f) g/1), g/2) und g/3) sind mit noch höheren Kosten als die Varianten d) und e) verbunden und erweisen sich daher im Ergebnis ebenfalls als unverhältnismäßig. Insoweit folgt die Planfeststellungsbehörde der vom Vorhabenträger vorgelegten Abwägungsunterlage. Gegen die Variante c) spricht zudem, dass eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwände, insbesondere im Bereich zwischen L 20 und Wensickendorfer Weg, zu einer weiteren Verschattung der anliegenden Grundstücke führen würde.

Hinsichtlich des Bereichs Dorfstraße/ Veltener Straße/ Venedig wurde eine Sonderuntersuchung durchgeführt. Diese kam bei einer Abänderung der Planfeststellungsvariante b) – mit Lärmschutzwand nördlich der BAB 10 mit einer Höhe von 7 m und deren Erweiterung – auf Mehrkosten für den aktiven Lärmschutz in Höhe von etwa 1,2 Millionen €. Dem stünden Einsparungen beim passiven Lärmschutz von lediglich etwa 150.000 € gegenüber. Diese Variante würde zu einer weiteren Bewältigung von 26 Schutzfällen führen, so dass in diesem Bereich nur noch ein unbewältigter Schutzfall verbliebe. Die Höhe der dadurch verursachten zusätzlichen Kosten steht

jedoch in keinem angemessenen Verhältnis zu der Anzahl der so bewältigten Schutzfälle. Die Gesamtkosten würden sich hier, bezogen auf den untersuchten Teilabschnitt, um 55 % erhöhen. Ebenso führt die – im Verhältnis geringe – Einsparung beim passiven Lärmschutz zu keiner anderen Beurteilung. Hinzu treten negative Effekte wie zusätzliche Verschattung der angrenzenden Grundstücke und die Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes. Auch diese Variante erweist sich daher bei Abwägung aller Belange als unverhältnismäßig.

Eine getrennte Betrachtung der Bereiche Dorfstraße/ Veltener Straße und Venedig, wie von der Stadt Hohen Neuendorf gefordert, erweist sich als nicht zweckmäßig. Die Schallanteile in diesem Bereich überlagern sich, sodass sich auch die notwendigen aktiven Schallschutzmaßnahmen überlappen. Die Forderung nach einer getrennten Betrachtung wird daher zurückgewiesen.

Seitens der Gemeinde Birkenwerder wurde zudem gefordert, auch im Bereich westlich km 172,656 den Einbau offenporigen Asphalts vorzusehen. Diesem Ansinnen wird nicht gefolgt. In diesem Bereich befindet sich die A 10 in bzw. unmittelbar angrenzend zu einem Trinkwasserschutzgebiet – Trinkwasserschutzzone II. Dies erfordert nach der Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straße in Wasserschutzgebieten eine geschlossene Entwässerungslösung zur Sammlung des Oberflächenwassers. Da bei offenporigem Asphalt die Deckschicht wasserdurchlässig ist, bedarf es eines speziellen Entwässerungssystems, das sich als kosten- und wartungsintensiv darstellt. Der Vorhabenträger hat daher den Einbau offenporigen Asphalts als unverhältnismäßig betrachtet. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an und verweist ergänzend darauf, dass sich das planfestgestellte Lärmschutzkonzept als ausgewogen darstellt.

Die Untersuchung weiterer Varianten zum aktiven Schallschutz drängte sich hier nicht auf. Die Anordnung zusätzlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen ist somit nicht geboten. Die darauf gerichteten Einwendungen Betroffener und die entsprechende Stellungnahme der Gemeinde Birkenwerder sind daher zurückzuweisen.

Zur Forderung der Gemeinde Birkenwerder, eine Geschwindigkeitsbegrenzung vorzusehen, wird auf III.2.5.2.1.1 verwiesen.

Ein Heranrücken der Lärmschutzwand an die Fahrbahn – wie von der Gemeinde gefordert – ist verkehrsplanerischen und konstruktiven Zwängen unterworfen. Die Lärmschutzwand kann in Dammlagen aufgrund der einzuhaltenden Mindestmaße der Seitenbereiche und der Wirkbereiche der Schutzplanken nicht näher an die Autobahn gerückt werden. In Einschnittsbereichen wird zum Höhengewinn die Lärmschutzwand auf die Oberkante der Einschnittsböschung gesetzt. Beim Heranrücken an die Fahrbahn müsste die Lärmschutzwand entsprechend erhöht werden, um die geringere Böschungshöhe auszugleichen. Dies würde zu einer Kostensteigerung

führen, ohne dass dem eine adäquate Verbesserung der Lärmbelastung gegenüber steht.

Eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwälle östlich von Birkenwerder würde zu einer zusätzlichen Grundstücksinanspruchnahme und dem Verlust weiterer Waldflächen führen. Dies ließe sich nur verhindern, wenn statt des Lärmschutzwalls hier eine Lärmschutzwand vorgesehen würde. Diese wäre jedoch mit deutlich höheren Kosten bei im Vergleich nur geringfügigen Verbesserungen des Lärmschutzes verbunden, sodass sich diese Lösung als unverhältnismäßig erweisen würde.

Der Vorhabenträger hat, wie von einigen Einwendern und der Gemeinde Birkenwerder verlangt, für den Bereich um das Bauwerk BW 82 Ü1 (Bahnstrecke Berlin-Stralsund) eine Gesamtlärmbetrachtung erstellt (Stand Juni 2010, fortgeschrieben September 2013). Dazu ist seitens der Planfeststellungsbehörde folgendes anzumerken: Nach dem in den §§ 41 – 43 BImSchG und den dazu ergangenen Rechtsverordnungen geregelten Lärmschutzrechtsregime sind allein die von dem zu beurteilenden Verkehrsweg hervorgerufenen Verkehrsgeräusche und nicht eine „Gesamtlärmbetrachtung“ maßgeblich. Bei der Beurteilung, ob Schallschutzmaßnahmen notwendig sind, kommt es allein auf den von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm an. Solange keine Gesamtbelastung zu erwarten ist, die mit Gesundheitsgefahren oder mit Eingriffen in die Substanz des Eigentums verbunden ist, ist es auch nicht aus Gründen des Grundrechtsschutzes geboten, einen Gesamtbeurteilungspegel zu berechnen. Bei Wohngebieten beginnt aus Sicht des Grundrechtsschutzes ein kritischer Bereich bei einer Gesamtbelastung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (BVerwG, U. v. 21.05.1976 – IV C 80.74. Nach Auffassung des BGH liegt die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung erst bei 75 dB(A) tags bzw. 65 dB(A) nachts, vgl. U. v. 25.03.1993 – III 60/91).

Schutzvorkehrungen sind aber auch bei einer Überschreitung dieser Lärmwerte nur vorzusehen, wenn die Errichtung oder Änderung des jeweiligen Verkehrsweges kausal für die Beeinträchtigung ist. Die Lärmbelastung muss daher auch bei einer Gesamtlärmbetrachtung in Folge des Vorhabens gegenüber dem Ist-Zustand ansteigen. Es besteht hingegen keine Pflicht, bestehende Immissionsbelastungen bei Gelegenheit der Planfeststellung zu sanieren, auch wenn diese sich im Bereich der Gesundheitsgefährdung bewegen (BVerwG, U. v. 21.03.1996 – 4 C 9.95; B. v. 15.01.2008 – 9 B 7/07).

Im vorliegenden Fall wird die BAB 10 von den Eisenbahnstrecken 6088 und 6030 der Deutschen Bahn gekreuzt. Der Gesamtlärmbetrachtung lässt sich entnehmen, dass in Folge des Vorhabens an keinem Immissionsort der Beurteilungspegel steigt. Unter Berücksichtigung der Prognosen für das Jahr 2025 sowohl für den Bahnverkehr, als auch den Verkehr auf der BAB 10, wurde für 25 Gebäude ein über 70 dB(A) liegender Beurteilungspegel am Tage, und für 143 Gebäude ein über 60 dB(A) liegender Beurteilungspegel nachts errechnet. Bei Berücksichtigung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Schallschutzmaßnahmen reduziert sich die Zahl

der kritischen Schallpegelbelastungen. In den Tagesstunden wird der Beurteilungspegel von 70 dB(A) nur an zwei Gebäuden überschritten, an 64 Gebäuden liegt der Beurteilungspegel nachts über 60 dB(A). Dabei steigt der Beurteilungspegel an keinem Immissionsort in Folge des Vorhabens an. Vielmehr ist im Wirkungsbereich der Autobahn überwiegend eine geringfügige Pegelreduzierung festzustellen. Da das Ausbauvorhaben folglich nicht kausal für die Überschreitung der Grenzwerte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts ist, führt auch die Gesamtlärbetrachtung nicht zu einer veränderten Bewertung des planfestgestellten Schallschutzkonzeptes.

Der Vorhabenträger hat ergänzend untersucht, inwiefern sich im Zuge des Ersatzneubaus für das Brückenbauwerk BW 82 Ü1 die Lärmsituation verändert (Ergänzungsuntersuchung „Auswirkungen des Ersatzneubaues der Bahnbrücke BW 82Ü1 im Bereich Birkenwerder“, August 2013). Dabei zeigte sich, dass bei einer schalltechnischen Berechnung nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) in Folge des Ausbauvorhabens an einigen Gebäuden eine Erhöhung des Schallpegels um 0,1 dB(A) zu verzeichnen ist. Dies würde nach § 1 Abs. 2 16. BImSchV jedoch nur dann eine wesentliche Änderung darstellen, wenn entweder der Beurteilungspegel auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird, oder ein bereits über diesen Werten liegender Beurteilungspegel weiter erhöht wird. Im Fall jener Gebäude, bei denen in Folge der Ausbaumaßnahme mit einem Anstieg der Beurteilungspegel zu rechnen ist, liegen diese nur bei maximal 56,7 dB(A) tags, bzw. 56,8 dB(A) nachts. Ansprüche auf Lärmschutz aus diesem Grund sind daher ausgeschlossen.

Soweit eingewandt wurde, dass Teile von Birkenwerder-Nord für die Lärmberechnungen als Mischgebiet und nicht als Wohngebiet eingestuft wurden, ist diese Einwendung zurückzuweisen. Nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) ergibt sich die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Im vorliegenden Fall existiert eine solche Festsetzung nicht. In diesem Fall sind gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV die baulichen Anlagen nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Da sich in unmittelbarer Nähe eine Tankstelle und ein Baumarkt befinden, entspräche eine Einstufung als allgemeines Wohngebiet nicht den Gegebenheiten und der Schutzbedürftigkeit des jeweiligen Wohngebäudes der Einwender. Es ergibt sich auch kein Widerspruch zum Flächennutzungsplan der Gemeinde, der hier ein wesentlich größeres Gebiet (zwischen Hauptstraße und Siedlung Lindenhof) als gemischte Baufläche vorsieht. Eine Einstufung als allgemeines Wohngebiet kann nicht befürwortet werden.

Die Gemeinde Birkenwerder hat gefordert, im Rahmen der Planfeststellung auch die geplante Erweiterung der Sportanlagen an der Gesamtschule „Regine Hildebrandt“ zu berücksichtigen. Auch wenn nach der 16. BImSchV Sport- und Grünflächen nicht zur schutzbedürftigen Nachbarschaft rechnen, hat der Vorhabenträger hierfür eine ergänzende schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Nach dieser liegen die auf

dem Vereinssportplatz und der Sportfläche der Gesamtschule erreichten Pegel mit Werten zwischen 52,2 und 56,4 dB(A) unterhalb des nach der 16. BImSchV für Schulen geltenden Immissionsgrenzwertes von 57 dB(A). Ergänzender Lärmschutz für dieses Objekt ist daher nicht vorzusehen.

Das Vorhaben berücksichtigt zudem weitgehend den Lärmaktionsplan der Gemeinde Birkenwerder vom 18.09.2008. So wird, dem Lärmaktionsplan entsprechend, ein lärmindernder Fahrbahnbelag eingesetzt; in Teilbereichen sogar mit einem Korrekturfaktor von -5 dB(A). Gleiches gilt für die im Lärmaktionsplan vorgesehene Errichtung von Lärmschutzwänden. In Folge des Vorhabens kann daher eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation in Birkenwerder erreicht werden. Im Übrigen ist anzumerken, dass der Lärmaktionsplan der Gemeinde Birkenwerder nur eine verwaltungsinterne Wirkung hat und die Planfeststellungsbehörde daher nicht binden kann.

Im Nachgang zu den Erörterungsterminen für die Träger öffentlicher Belange hat der Vorhabenträger auf Grundlage einer Ortsbegehung im August 2011 eine ergänzende schalltechnische Untersuchung für den Bereich Hermannstraße/ Hohen Neuendorfer Weg vorgelegt. Diese betrachtet mehrere neu errichtete Wohngebäude. Im Fall von drei neuen Wohngebäuden sind Grenzwertüberschreitungen in der Nacht zu verzeichnen. Nur im Fall eines Objektes, dem Gebäude Hohen Neuendorfer Weg 30, wurde die Baugenehmigung vor der ersten Auslegung der Planfeststellungsunterlagen am 14.04.2009 erteilt. Gemäß § 42 Abs. 1 S. 2 BImSchG besteht nur für dieses Gebäude ein Anspruch auf passiven Schallschutz.

Auf Grund einer entsprechenden Stellungnahme der Gemeinde Birkenwerder im Erörterungstermin hat der Vorhabenträger ergänzend untersucht, ob im Bereich des Ortsteils Briese in Folge des Ausbauvorhabens eine Verschlechterung der Lärmsituation zu erwarten ist. Ausweislich der im Oktober 2011 vorgelegten ergänzenden schalltechnischen Untersuchung tritt gegenüber der in der Abwägungsunterlage zu Grunde gelegten Analyseverkehrsbelastung von 2005 mit der Planfeststellungslösung keine Verschlechterung der Lärmsituation im Ortsteil Briese und an der Waldschule ein. Die Grenzwerte können tags und nachts eingehalten werden. Ein Anspruch auf ergänzende Schallschutzmaßnahmen besteht daher nicht. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass im April 2010 für den Bereich der Ortslage Birkenwerder eine Geschwindigkeitsbeschränkung für den Nachtzeitraum angeordnet wurde. Legt man diesen Zustand zu Grunde, steigt die nächtliche Lärmbelastung mit dem planfestgestellten Schallschutzkonzept um bis zu 2,2 dB(A). Da die Immissionsgrenzwerte gleichwohl eingehalten werden können, besteht keine Veranlassung, das Schallschutzkonzept anzupassen. Der entsprechenden Stellungnahme der Gemeinde Birkenwerder wird daher nicht gefolgt.

Soweit die Gemeinde Birkenwerder noch darüber hinausgehend Vorschläge zur Verbesserung der aktiven Schallschutzmaßnahmen ins Verfahren eingeführt hat, sind diese vom Vorhabenträger bewertet und letztlich als ungeeignet bzw. unverhältnismäßig

mäßig eingeschätzt worden. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde nach eigener Prüfung an.

III.2.5.2.2.6 Bergfelde (Stadt Hohen Neuendorf)

Der Bereich von Bergfelde wird durch einen 8 m hohen Lärmschutzwall zwischen km 175,130 und km 177,005 geschützt. Im Bereich des vorhandenen Rastplatzes Bergfelde wird dieser Wall unterbrochen. Hier wird zwischen Autobahn und Rastplatz eine 5 m hohe Lärmschutzwand errichtet. Überschreitungen des Taggrenzwertes (Schutzstatus allgemeines Wohngebiet, 59 dB(A)) können damit ausgeschlossen werden. Auch bezüglich der Außenwohnbereiche sind keine Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen. Im Fall von 50 Gebäuden (66 Fassaden) ist jedoch eine geringe Grenzwertüberschreitung in den Nachtstunden (Immissionsgrenzwert 49 dB(A)) von maximal 3 dB(A) zu verzeichnen.

Das so beschriebene Schutzkonzept entspricht den Anforderungen des § 41 BImSchG. Es stellt sich unter Berücksichtigung des grundsätzlichen Vorrangs aktiver Schallschutzmaßnahmen bei Abwägung aller zu betrachtender Belange als verhältnismäßig dar. Die Anordnung zusätzlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen ist nicht geboten.

Der Vorhabenträger hat im Februar 2011 eine Abwägungsunterlage vorgelegt, in welcher er sieben verschiedene Lärmschutzvarianten näher untersucht hat. Dabei zeigte sich, dass ein Vollschutz nur mit unverhältnismäßig hohem Kostenaufwand zu erreichen ist. Die Gesamtkosten für den Lärmschutz würden sich hier auf 8,8 Millionen € bei der preiswertesten Variante (Variante f) der Abwägungsunterlage) belaufen. Dem stehen bei der Planfeststellungslösung Kosten in Höhe von 2,9 Millionen € gegenüber. Setzt man die Kosten in Beziehung zur Anzahl der Betroffenen, so ergeben sich für die günstigste Vollschutzvariante Kosten je betroffenem Anwohner von 14.671 €. Im Fall der Planfeststellungslösung beträgt dieser Wert 4.912 €. Darüber hinaus ist zu beachten, dass bei dieser Vollschutzvariante der vorgesehene Lärmschutzwall durchgängig auf 10 m Höhe über Gradierte zu erhöhen wäre, wodurch das Orts- und Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt würden. Zudem würden zusätzliche Waldflächen in Anspruch genommen. Ein Vollschutz würde sich damit als unverhältnismäßig erweisen. Dies gilt erst recht für die übrigen geprüften Vollschutzvarianten (Tunnel und Einhausung), die sich als deutlich kostenintensiver erweisen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich darüber hinaus davon überzeugt, dass keine der übrigen vom Vorhabenträger untersuchten Varianten vorzugswürdig wäre. Es drängen sich auch keine weiteren Lärmschutzvarianten auf, die hätten untersucht werden müssen.

Der Vorhabenträger hat unter anderem untersucht, welchen Effekt eine Erhöhung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen auf 10 m hätte (Variante c) der Abwä-

gungsunterlage). Zwar ließe sich mit dieser Lösung die Zahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht von 50 auf 24 reduzieren. Die Höhe der Gesamtkosten für den Lärmschutz würde jedoch auf 3,7 Millionen € steigen. Die Kosten pro zusätzlich geschütztem Betroffenen betragen somit 14.906 €, während bei der Planfeststellungslösung pro Einwohner nur 4.912 € aufgewandt werden müssen. Zugleich liegt die Effektivität dieser Lärmschutzvariante mit 91 % bezogen auf die Zahl der Schutzfälle nur geringfügig über dem Wert der Planfeststellungsvariante (81 %). Der Aufwand steht damit außer Verhältnis zum erreichbaren Ertrag.

Von der Unverhältnismäßigkeit der Variante c) ist auch dann auszugehen, wenn nicht auf die Zahl der zusätzlich gelösten Schutzfälle abgestellt wird, sondern die Mehrkosten auf alle Betroffenen „verteilt“ werden. Bei der Variante c) betragen die so aufgeteilten Kosten 6.211 €, eine Steigerung gegenüber der Planfeststellungsvariante um ca. 25 %. Zudem ist zu beachten, dass bei einer Erhöhung der Lärmschutzwälle zugleich der Flächenverbrauch deutlich steigen würde. Es müssten zusätzliche Waldflächen in Anspruch genommen werden. Dies ließe sich nur umgehen, wenn an Stelle der Lärmschutzwälle Lärmschutzwände vorgesehen würden. Diese würden jedoch zu einer deutlichen Steigerung der Kosten führen, sodass sich diese Maßnahme als unverhältnismäßig erweisen würde. Zudem würden sich gegenüber der Planfeststellungslösung nochmals erhöhte Lärmschutzwälle oder –wände negativ auf das Landschaftsbild auswirken.

Darüber hinaus ist die erhebliche Vorbelastung der hier betroffenen Grundstücke zu beachten. Die vorgefundene rechtmäßige Vorbelastung der Ortslage Bergfelde ist von den betroffenen Anliegern grundsätzlich als zumutbar hinzunehmen und führt somit zu einer Reduzierung ihrer Schutzwürdigkeit (BVerwG, B. v. 11.02.2003 – 9 B 49/02). Bei der überwiegenden Anzahl der im Wirkungsbereich der Autobahn liegenden Grundstücke hat die Analyse des Ist-Zustands nächtliche Pegelwerte oberhalb des Grenzwerts von 49 dB(A) ergeben. Bei einigen Grundstücken im Forstweg sind gegenwärtig gar Pegel von über 54 dB(A) nachts zu verzeichnen. Für weite Teile dieses Gebiets kann mit den planfestgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen eine Pegelreduzierung von bis zu 3 dB(A), insbesondere bei den besonders betroffenen Gebäuden in Autobahnnähe, erreicht werden. Die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen in der Ortslage Bergfelde liegen überwiegend unter einem Wert von 3 dB(A) und damit unterhalb jener Schwelle, ab der Pegeländerungen wahrgenommen werden können. Lediglich im Fall einiger Grundstücke im Forstweg liegt die Grenzwertüberschreitung im Bereich von 3 dB(A). Auch mit der Variante c) würde es hier bei Grenzwertüberschreitungen verbleiben. Im Übrigen reduziert sich der Beurteilungspegel bei der Variante c) gegenüber der Planfeststellungslösung nur um 1 – 1,5 dB(A). Die Differenz liegt damit unterhalb der Hörbarkeitsschwelle.

Schließlich ist zu beachten, dass bereits mit der Planfeststellungslösung Überschreitungen der Taggrenzwerte an Gebäuden ausgeschlossen werden können und in Bezug auf die Außenwohnbereiche keine Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen

sind. An keinem Immissionsort wird die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung erreicht.

Unter Berücksichtigung dieser Umstände stellt sich die Variante c) als unverhältnismäßig dar.

Entsprechendes gilt für die ebenfalls vom Vorhabenträger untersuchte Variante, die vorgesehenen Lärmschutzwälle mit dem Einbau offenporigen Asphalts zwischen km 170,700 und km 177,005 zu kombinieren (Variante e) der Abwägungsunterlage). Die Zahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht würde sich dabei auf 17 reduzieren. Die Gesamtkosten für den Lärmschutz betragen bei dieser Variante 5,3 Millionen €. Dies entspricht gegenüber der Planfeststellungslösung einer Steigerung um 79 %. Bezogen auf die betroffenen Anwohner belaufen sich die Kosten auf 8.816 €. Im Vergleich zur Variante c) würden sich die Kosten somit deutlich erhöhen, während die Effektivität bezogen auf die Schutzfälle nur marginal von 91 % auf 93 % steigt. Trotz des Umstandes, dass diese Variante zu keiner zusätzlichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes führen würde, ist sie wegen der geringen Effektivitätssteigerung gegenüber der Planfeststellungslösung oder der Variante c) nicht vorzugswürdig.

Mit der planfestgestellten Lärmschutzlösung wird sichergestellt, dass sich an keinem von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude die Lärmbelastung in Folge des Vorhabens erhöht. Zudem kann die Lärmbelastung überall soweit reduziert werden, dass keine Lärmwerte auftreten, bei denen ein Anspruch auf Lärmsanierung besteht oder gar die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird.

Es ist daher nicht zu beanstanden, dass der Vorhabenträger auch die Varianten c) und e) als unverhältnismäßig betrachtet hat. Die Varianten d), f) g/1) und g/2) sind mit noch höheren Kosten als die Varianten c) und e) verbunden und erweisen sich daher im Ergebnis als unverhältnismäßig. Insoweit folgt die Planfeststellungsbehörde der vom Vorhabenträger vorgelegten Abwägungsunterlage. Die Untersuchung weiterer Varianten zum aktiven Schallschutz drängte sich hier nicht auf. Die Anordnung zusätzlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen ist somit nicht geboten. Die darauf gerichteten Einwendungen Betroffener und die entsprechende Stellungnahme der Stadt Hohen Neuendorf sind daher zurückzuweisen.

Dies gilt auch, soweit von der Stadt Hohen Neuendorf und einigen Einwendern eine Schließung des Lärmschutzwalls im Bereich der bestehenden Rastanlage Bergfelde gefordert wurde. Entgegen den Einwendungen ist der Rastplatz in die schalltechnische Berechnung eingeflossen. Auf Grund der relativ geringen Stellplatzkapazität des Rastplatzes führt dieser zu keiner relevanten Erhöhung der Lärmbelastung im Bereich Bergfelde. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass sich der Lärmschutzwall und die Lärmschutzwand so überlappen, dass ausweislich der dazu vom Vorhabenträger vorgelegten ergänzenden Untersuchung aus dem Oktober 2011 durch eine

Schließung des Lärmschutzwalls keine wahrnehmbare Verbesserung gegenüber der planfestgestellten Lösung erreicht würde. Die Pegelreduzierungen liegen mit Werten zwischen 0,1 und 0,7 dB(A) unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Zugleich könnten nur fünf weitere Gebäude so einen Vollschutz erlangen. Mit Blick auf die für die Schließung des Lärmschutzwalls entstehenden zusätzlichen Kosten (unter Abzug der ersparten Aufwendungen für passiven Schallschutz) in Höhe von ca. 160.000 € – dies entspricht einem Betrag von über 10.000,00 € pro zusätzlich geschütztem Betroffenen – und die zusätzliche Flächeninanspruchnahme erweist sich die Planfeststellungslösung als vorzugswürdig.

III.2.5.2.2.7 Mühlenbecker Land (Summt, Feldheim)

Das Wohngebiet Summt wird durch eine bis zu 6 m hohe Lärmschutzwand von km 178,928 bis km 180,600 geschützt. Im direkten Anschluss daran ist ein 6 m hoher Lärmschutzwand bis km 180,800 vorgesehen. Im Bereich der Anschlussstelle Mühlenbeck werden die Lärmschutzwände teils unterbrochen. Bei diesem Schallschutzkonzept kann, mit Ausnahme von vier Gebäuden und zwei Kleingärten, der Taggrenzwert im Wohngebiet Summt überall eingehalten werden. Zudem werden an einem Außenwohnbereich die Grenzwerte überschritten. Im Fall von 57 Gebäuden (82 Fassaden) wird der Nachtgrenzwert überschritten.

Zum Schutz des Ortsteils Feldheim ist eine bis zu 6 m hohe Lärmschutzwand von km 179,100 bis km 180,640 vorgesehen. Daran schließt sich ein 8 m hoher Lärmschutzwand bis km 181,120 an. In der Lärmschutzwand sind Aussparungen für die Anschlussstelle Mühlenbeck vorgesehen. Mit Ausnahme von vier Gebäuden kann der Taggrenzwert damit überall eingehalten werden. Zudem treten an 5 Außenwohnbereichen Grenzwertüberschreitungen auf. An 49 Gebäuden (80 Fassaden) werden die Immissionsgrenzwerte nachts überschritten.

Der Vorhabenträger hat im Februar 2011 eine Abwägungsunterlage vorgelegt, in welcher er die Ortslagen Summt, Feldheim und Buchhorst zusammen betrachtet und für diesen Bereich acht verschiedene Lärmschutzvarianten näher untersucht hat. Dabei zeigte sich, dass ein Vollschutz für das betrachtete Gebiet auf Grund der besonderen örtlichen Situation im Bereich der Anschlussstelle Mühlenbeck nicht erreichbar ist. Forderungen der Gemeinde Mühlenbecker Land entsprechend hat der Vorhabenträger im Oktober 2011 eine ergänzende Abwägungsunterlage vorgelegt, in welcher er die Ortslagen Summt und Feldheim zusammen untersucht hat. Wie auch schon die Abwägungsunterlage aus dem Februar 2011 bestätigt diese die Planfeststellungslösung als sachgerecht. Zum besseren Verständnis erfolgt die weitere Darstellung anhand der Abwägungsunterlagen aus dem Oktober 2011.

Das Schallschutzkonzept des Vorhabenträgers für die Ortslagen Summt und Feldheim entspricht den Anforderungen des § 41 BImSchG. Es stellt sich unter Berücksichtigung des grundsätzlichen Vorrangs aktiver Schallschutzmaßnahmen bei Abwä-

gung aller zu betrachtenden Belange als verhältnismäßig dar. Die Anordnung zusätzlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen ist nicht geboten.

Im unmittelbaren Bereich der Anschlussstelle Mühlenbeck befinden sich fünf Grundstücke (Liebenwalder Str. 23, 25/27, 28, 29 und Fischerweg 1) für die eine Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte (Außenbereich, 64 dB(A) tags, 54 dB(A) nachts) nicht erreicht werden kann. Um eine Reduzierung der Tagschutzfälle zu erreichen, wäre eine Kombination verschiedener aktiver Lärmschutzmaßnahmen notwendig. So wären die Lärmschutzwände auf durchgängig 10 m über Gradienten zu erhöhen, es müsste eine Lärmschutzwand im Mittelstreifen errichtet werden und zusätzlich eine offenporige Asphaltdecke eingebaut werden (Variante g/1) der Abwägungsunterlage). Diese würde jedoch nur im Fall eines Gebäudes auf dem Grundstück Liebenwalder Str. 28 zur Einhaltung des Taggrenzwertes führen. Die Effektivität bezogen auf die Lärmschutzfälle würde gegenüber der Planfeststellungsvariante von 77 % auf 96 % steigen. Dies wäre jedoch mit einer deutlichen Steigerung der Kosten verbunden. Für die Variante g/1) entstehen Kosten in Höhe von 20,2 Millionen €. Dem stehen bei der Planfeststellungslösung Kosten in Höhe von 7,2 Millionen € gegenüber. Setzt man die Kosten in Beziehung zur Zahl der betroffenen Anwohner, ergibt sich ein Verhältnis von 16.148 € zu 5.900 €. Gegen diese Lösung spricht zudem, dass die Erhöhung der Lärmschutzbauwerke auf durchgängig 10 m über Gradienten das Orts- und Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen würde. Östlich der Anschlussstelle würde die Erhöhung der Lärmschutzwälle zudem zu einem Verlust an landwirtschaftlicher Nutzfläche führen. Dies ließe sich nur vermeiden, wenn hier anstelle der Lärmschutzwälle Lärmschutzwände vorgesehen würden. Dies würde jedoch zu einer erheblichen Kostensteigerung führen. Im Ergebnis erweist sich die Variante g/1) daher als unverhältnismäßig.

Der Vorhabenträger hat als Alternative zur Variante g/1) die Errichtung eines Tunnels bzw. die Einhausung der Autobahn untersucht. Auch bei diesen Varianten verbliebe es bei einigen Tagschutzfällen. Zugleich würden die Kosten, auch im Vergleich zur Variante g/1), nochmals deutlich steigen. Diese Varianten erweisen sich daher als unverhältnismäßig und sind nicht näher zu betrachten.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich darüber hinaus davon überzeugt, dass keine der übrigen vom Vorhabenträger untersuchten Varianten vorzugswürdig wäre. Es drängen sich auch keine weiteren Lärmschutzvarianten auf, die hätten untersucht werden müssen.

Der Vorhabenträger hat unter anderem untersucht, welchen Effekt eine Ergänzung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen mit einer Lärmschutzwand im Mittelstreifen hätte (Variante d) der Abwägungsunterlage). Zwar ließe sich mit dieser Lösung die Zahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen von 112 auf 54 reduzieren. Die Zahl der Tagschutzfälle bliebe jedoch unverändert. Die Höhe der Gesamtkosten für den Lärmschutz würde zudem auf 10,1 Millionen € steigen. Die Kosten pro zu-

sätzlich geschütztem Betroffenen betragen somit 23.396 €, während bei der Planfeststellungslösung pro Einwohner nur 5.900 € aufgewandt werden müssen. Demgegenüber steigt die Effektivität der Schallschutzmaßnahmen bezogen auf die Schutzfälle nur von 77 % auf 89 %. Der Aufwand steht damit außer Verhältnis zum erreichbaren Ertrag.

Von der Unverhältnismäßigkeit der Variante d) ist auch dann auszugehen, wenn nicht auf die Zahl der zusätzlich gelösten Schutzfälle abgestellt wird, sondern die Mehrkosten auf alle Betroffenen „verteilt“ werden. Bei der Variante d) betragen die so aufgeteilten Kosten 8.425 €, eine Steigerung gegenüber der Planfeststellungsvariante um ca. 40 %.

Darüber hinaus ist die erhebliche Vorbelastung der hier betroffenen Grundstücke zu beachten. Die vorgefundene rechtmäßige Vorbelastung der Ortslagen Summt und Feldheim ist von den betroffenen Anliegern grundsätzlich als zumutbar hinzunehmen und führt somit zu einer Reduzierung ihrer Schutzwürdigkeit (BVerwG, B. v. 11.02.2003 – 9 B 49/02). Für weite Teile der Ortslagen von Summt und Feldheim hat die Analyse des Ist-Zustands nächtliche Pegelwerte oberhalb des Grenzwerts von 49 dB(A) ergeben. In unmittelbarer Nähe zur Autobahn wird mit Werten von bis zu 62 dB(A) gegenwärtig sogar der Taggrenzwert überschritten. Hier kann mit der Planfeststellungsvariante eine Verbesserung der Lärmbelastung erreicht werden. Mit Ausnahme der Gebäude in der Anschlussstelle Mühlenbeck kann bei allen Gebäuden, bei denen es in Folge des planfestgestellten Vorhabens bei einer Grenzwertüberschreitung bleibt, die Lärmbelastung gegenüber dem Ist-Zustand reduziert werden. Mit der Variante d) wäre nur eine geringfügige zusätzliche Pegelreduzierung unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle – zwischen 1 und 1,5 dB(A) in Summt und zwischen 0,5 und 2 dB(A) in Feldheim – verbunden. Unter Berücksichtigung dieser Umstände stellt sich die Variante d) als unverhältnismäßig dar.

Entsprechendes gilt für die ebenfalls vom Vorhabenträger untersuchte Variante, die vorgesehenen Lärmschutzwälle mit dem Einbau offenporigen Asphalts zwischen km 178,900 und km 181,350 zu kombinieren (Variante f) der Abwägungsunterlage). Die Zahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht würde sich dabei auf 43 reduzieren. Die Gesamtkosten für den Lärmschutz betragen bei dieser Variante 11,3 Millionen €. Dies entspricht gegenüber der Planfeststellungslösung einer Steigerung um ca. 60 %. Bezogen auf die betroffenen Anwohner belaufen sich die Kosten auf 9.366 €. Im Vergleich zur Planfeststellungslösung würden sich die Kosten somit deutlich erhöhen, während die Effektivität bezogen auf die Schutzfälle nur von 77 % auf 90 % steigt. Trotz des Umstandes, dass diese Variante zu keiner zusätzlichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes führen würde, ist sie gegenüber der Planfeststellungslösung oder der Variante d) nicht vorzugswürdig.

Eine andere Bewertung ist auch nicht mit Blick auf die verbleibenden Tagschutzfälle entlang der Liebenwalder Straße bzw. an der südlichen Anschlussstelle Mühlenbeck geboten.

Die nördlich der Anschlussstelle verbleibenden Betroffenheiten resultieren aus einer Erhöhung des Emissionspegels an der L 21. Zwar führen hier die Lärmschutzmaßnahmen an der BAB 10 und die Verlegung der nördlichen Verbindungsrampe rechnerisch zu einer Pegelminderung. Die prognostizierte Zunahme des Lkw-Verkehrs auf der L 21 überlagert diese Pegelminderung jedoch teilweise. Beim Grundstück Liebenwalder Straße 29 kommt es tagsüber an der Westseite zu einer leichten Steigerung der Lärmbelastung (um 1,6 dB(A) auf 72,5 dB(A)), während an den anderen Gebäudeseiten Pegelreduzierungen bis zu 12 dB(A) erreicht werden können. In den Nachtstunden sinkt der Beurteilungspegel an allen Berechnungspunkten des Grundstücks (zwischen 2,5 und 12,4 dB(A)). Beim gewerblich genutzten Grundstück Fischerweg 1 beträgt der Beurteilungspegel tags maximal 71,2 dB(A), bei einer Steigerung gegenüber dem Istwert von bis zu 7,2 dB(A). Aufgrund der örtlichen Verhältnisse, v.a. wegen der Zufahrten zur L 21 und dem geringen Abstand der betroffenen Gebäude zur Liebenwalder Straße, ist ein weitergehender aktiver Schallschutz hier nicht möglich.

Vergleichbares gilt für den Bereich südlich der Anschlussstelle. Die Gebäude Liebenwalder Straße 23 und 25/27 liegen direkt gegenüber der Einmündung der südlichen Anschlussstelle Mühlenbeck auf die L 21. Hier ist zudem die Errichtung einer Lichtsignalanlage vorgesehen. Aufgrund der erforderlichen Grundstückszufahrten, aber auch wegen des geringen Abstands der Gebäude zur Straße ist ein wirksamer aktiver Schallschutz hier nicht möglich. Dies führt im Ergebnis dazu, dass in Folge des Ausbauvorhabens die Lärmbelastung an diesen Gebäuden tagsüber noch zunehmen kann. In den Nachtstunden ist aber auch hier eine Reduzierung gegenüber dem Ist-Zustand um bis zu 7 dB(A), je nach Gebäudeseite, möglich. Ergänzend ist anzumerken, dass sich diese Gebäude im Außenbereich befinden, so dass von einer reduzierten Schutzbedürftigkeit auszugehen ist. Wohnbebauung im Außenbereich ist wie ein Misch-, Dorf- und Kerngebiet zu schützen. Die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete können nicht herangezogen werden (vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 3 in Verbindung mit Abs. 2 der 16. BImSchV, Nr. 10.2 Abs. 5 der VLärmSchR 97). Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte ergeben sich trotz der ausschließlichen Wohnnutzung nicht aus § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV, sondern aus § 2 Abs. 1 Nr. 3 in Verbindung mit Abs. 2 der 16. BImSchV (64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts), weil es sich um eine bauliche Anlage im Außenbereich handelt, der grundsätzlich nicht für eine Bebauung bestimmt ist, sodass hier gelegene Wohnhäuser weniger schutzbedürftig sind als Wohngebiete (BVerwG, Urteil vom 26.02.2003 – 9 A 1.02).

Bei diesem Befund erscheint es sachgerecht, dass der Vorhabenträger darauf verzichtet hat, die von ihm untersuchten Lärmschutzvarianten dahingehend zu optimieren, dass auch für die unmittelbar nördlich und südlich in der Anschlussstelle Mühlenbeck

lenbeck liegenden Grundstücke die Taggrenzwerte eingehalten werden können. Den betroffenen Grundstückseigentümern steht jedoch nach II.3.2.2.3 ein Übernahmeanspruch zu (vgl. dazu auch III.2.5.2.1.8).

Im Ergebnis ist es daher nicht zu beanstanden, dass der Vorhabenträger auch die Variante f) als unverhältnismäßig betrachtet hat. Die Varianten c), e) g/1), g/2) und g/3) sind mit noch höheren Kosten als die Varianten d) und f) verbunden und erweisen sich daher im Ergebnis ebenfalls als unverhältnismäßig. Insoweit folgt die Planfeststellungsbehörde der vom Vorhabenträger vorgelegten Abwägungsunterlage. Die Untersuchung weiterer Varianten zum aktiven Schallschutz drängte sich hier nicht auf. Die Anordnung zusätzlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen ist somit nicht geboten. Die darauf gerichteten Einwendungen Betroffener und die entsprechende Stellungnahme der Gemeinde Mühlenbecker Land sind daher zurückzuweisen.

III.2.5.2.2.8 Buchhorst

Die Ortslage Buchhorst wird nach dem planfestgestellten Schallschutzkonzept durch eine bis zu 6 m hohe Lärmschutzwand von km 181,562 bis km 182,598 geschützt. Damit können Tagwertüberschreitungen künftig vermieden werden. Auch die Grenzwerte für die Außenwohnbereiche können im gesamten Wohngebiet (Schutzstatus Allgemeines Wohngebiet, Immissionswert tags 59 dB(A), nachts 49 dB(A)) und im Bereich der Wochenendgrundstücke eingehalten werden. Im Fall von 17 Wohngebäuden (32 Fassaden) verbleibt es jedoch bei einer Überschreitung des Nachtgrenzwertes.

Das so beschriebene Schutzkonzept entspricht den Anforderungen des § 41 BImSchG. Es stellt sich unter Berücksichtigung des grundsätzlichen Vorrangs aktiver Schallschutzmaßnahmen bei Abwägung aller zu betrachtender Belange als verhältnismäßig dar. Die Anordnung zusätzlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen ist nicht geboten.

Der Vorhabenträger hat im Februar 2011 eine Abwägungsunterlage vorgelegt, in welcher er die Ortslagen Summt, Feldheim und Buchhorst zusammen betrachtet und für diesen Bereich acht verschiedene Lärmschutzvarianten näher untersucht hat. Dabei zeigte sich, dass ein Vollschutz für das betrachtete Gebiet auf Grund der besonderen örtlichen Situation im Bereich der Anschlussstelle Mühlenbeck nicht erreichbar ist. Entsprechenden Forderungen der Gemeinde Mühlenbecker Land folgend hat der Vorhabenträger im Oktober 2011 eine ergänzende Abwägungsunterlage vorgelegt, in welcher er die Ortslage Buchhorst isoliert untersucht hat. Wie auch schon die Abwägungsunterlage aus dem Februar 2011, bestätigt diese die Planfeststellungslösung als sachgerecht. Zum besseren Verständnis erfolgt die weitere Darstellung anhand der Abwägungsunterlage aus dem Oktober 2011.

Bei einer isolierten Betrachtung der Ortslage Buchhorst wäre ein Vollschutz erreichbar. Dieser würde sich jedoch mit Blick auf die entstehenden Kosten als unverhältnismäßig erweisen. Die preisgünstigste Vollschutzvariante, eine Einhausung der Autobahn von km 181,350 bis km 182,600 (Variante g/3) der Abwägungsunterlage), würde Kosten in Höhe von 35 Millionen € verursachen. Dem stehen Kosten für die Planfeststellungslösung in Höhe von 1,8 Millionen € gegenüber. Bezogen auf die Zahl der betroffenen Anwohner ergeben sich bei der Variante g/3) Kosten in Höhe von je 530.303 €. Nach dem planfestgestellten Schallschutzkonzept betragen die Kosten je Anwohner 26.961 €. Die Kosten würden mithin um das 20-fache steigen. Mit Blick auf die geringe Zahl der betroffenen Anwohner (17 Gebäude/ 51 Anwohner) ist dies offensichtlich unverhältnismäßig.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich darüber hinaus davon überzeugt, dass keine der übrigen vom Vorhabenträger untersuchten Varianten vorzugswürdig wäre. Es drängen sich auch keine weiteren Lärmschutzvarianten auf, die hätten untersucht werden müssen.

Eine Reduzierung der Zahl der Schutzfälle bzw. der Zahl der betroffenen Anwohner ließe sich nur erreichen, wenn entweder die vorgesehenen Lärmschutzwände auf 10 m erhöht und mit einer Lärmschutzwand im Mittelstreifen kombiniert werden (Variante e) der Abwägungsunterlage) oder zusätzlich zu der Planfeststellungslösung im Bereich von km 181,350 bis km 182,600 eine offenporige Asphaltdecke eingebaut wird (Variante f) der Abwägungsunterlage). Mit beiden Varianten ließe sich die Zahl der Schutzfälle jedoch nur marginal auf 15 reduzieren. Die Effektivität bezogen auf die Zahl der Schutzfälle stiege von 61 % auf 66 %. Zugleich würden die Kosten jedoch deutlich ansteigen. Dabei wäre die Variante f) mit 4,1 Millionen € geringfügig preiswerter als die Variante e). Gleichwohl wäre auch diese Variante mehr als doppelt so teuer wie die Planfeststellungsvariante. Noch deutlicher wird die Differenz, wenn man die Kosten je betroffenem Anwohner betrachtet. Hier entfallen 26.961 € auf die Planfeststellungslösung, auf die Variante f) hingegen 61.971 €

Ein annähernder Vollschutz ließe sich erreichen, indem die Varianten e) und f) miteinander kombiniert würden (Variante g/1) der Abwägungsunterlage). Bei dieser Lösung verbliebe nur ein nicht bewältigter Schutzfall. Die Gesamtkosten für den Lärmschutz würden jedoch auf 7,1 Millionen € steigen. Bezogen auf die Zahl der betroffenen Anwohner ergeben sich so Kosten in Höhe von 108.034 €. Dies entspricht einer Vervierfachung der Kosten gegenüber der Planfeststellungsvariante. Zudem hätte diese Variante negative Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild, da hierzu eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf 10 m über Gradienten erforderlich wäre. Auch die Variante g/1) ist daher unverhältnismäßig.

Darüber hinaus ist die erhebliche Vorbelastung der hier betroffenen Grundstücke zu beachten. Die vorgefundene rechtmäßige Vorbelastung der Ortslage Buchhorst ist von den betroffenen Anliegern grundsätzlich als zumutbar hinzunehmen und führt

somit zu einer Reduzierung ihrer Schutzwürdigkeit (BVerwG, B. v. 11.02.2003 – 9 B 49/02). In der gesamten Ortslage wird gegenwärtig der Nachtgrenzwert von 49 dB(A) überschritten. Im Fall jener Grundstücke, bei denen auch mit der Planfeststellungslösung eine Überschreitung des Nachtgrenzwertes verbleibt, beträgt die Vorbelastung nachts zwischen 52 und 59 dB(A). Für weite Teile dieses Gebiets kann mit den planfestgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen eine Pegelreduzierung von über 3 dB(A) erreicht werden. Im Fall der besonders stark belasteten Grundstücke in Autobahnnähe ist sogar eine Pegelreduzierung um bis zu 6 dB A möglich. Die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen in Buchhorst liegen überwiegend unter einem Wert von 3 dB(A) und damit unterhalb jener Schwelle, ab der Pegeländerungen wahrgenommen werden können. Lediglich im Fall einiger Grundstücke in besonderer Autobahnnähe liegt die Grenzwertüberschreitung im Bereich von 3 dB(A). Auch mit der Variante e) würde es hier bei Grenzwertüberschreitungen verbleiben.

Schließlich ist zu beachten, dass bereits mit der Planfeststellungslösung Überschreitungen der Taggrenzwerte an Gebäuden ausgeschlossen werden können und in Bezug auf die Außenwohnbereiche keine Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen sind. An keinem Immissionsort wird die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung erreicht.

Da die Varianten c) und d) zu keinen zusätzlich gelösten Schutzfällen führen, aber mit deutlichen Kostensteigerungen verbunden sind, brauchen sie hier nicht näher betrachtet werden.

Mit der planfestgestellten Lärmschutzlösung wird sichergestellt, dass sich an keinem von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude die Lärmbelastung in Folge des Vorhabens erhöht. Zudem kann die Lärmbelastung überall soweit reduziert werden, dass keine Lärmwerte auftreten, bei denen ein Anspruch auf Lärmsanierung besteht oder gar die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird.

Es ist daher nicht zu beanstanden, dass der Vorhabenträger auch die Varianten e), f) und g/1) als unverhältnismäßig betrachtet hat. Insoweit folgt die Planfeststellungsbehörde der vom Vorhabenträger vorgelegten Abwägungsunterlage. Die Untersuchung weiterer Varianten zum aktiven Schallschutz drängte sich hier nicht auf. Die Anordnung zusätzlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen ist somit nicht geboten. Die darauf gerichteten Einwendungen Betroffener und die entsprechende Stellungnahme der Gemeinde Mühlenbecker Land sind daher zurückzuweisen.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass sich an dieser Bewertung nichts ändert, wenn für die Abwägung die Daten der Abwägungsunterlagen aus dem Februar 2011 herangezogen werden. Zwar würden dabei die Kosten pro betroffenem Anwohner in Relation weniger stark steigen, da sich die erforderlichen Kosten für aktiven Lärmschutz auf mehr Betroffene verteilen. Im Verhältnis zur erreichbaren Steigerung der

Effektivität würde sich die Kostensteigerung gleichwohl als unverhältnismäßig erweisen.

III.2.5.2.2.9 AD Pankow

Nach der schalltechnischen Untersuchung werden die maßgeblichen Grenzwerte im benachbarten Gewerbegebiet (69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts) eingehalten. Zwar beträgt der errechnete Beurteilungspegel bei der Planfeststellungslösung im Fall eines Gebäudes nachts 60 dB(A). Da das Gebäude jedoch nur am Tage genutzt wird, ist nach § 2 Abs. 3 16. BImSchV der Immissionsgrenzwert für den Nachtzeitraum (22.00 – 6.00 Uhr) hier nicht anzuwenden.

III.2.5.2.2.10 Neu Buch/ Rastanlage Kappgraben

Für den Bereich der Ortslage Neu Buch (Schutzstatus reines/ allgemeines Wohngebiet, Immissionsgrenzwert tags 59 dB(A), nachts 49 dB(A)) sieht das planfestgestellte Schallschutzkonzept entlang der nördlichen Richtungsfahrbahn die Errichtung eines 6 m hohen Lärmschutzwalls vor. Dieser wird im Bereich der Landesgrenze durch eine ebenfalls 6 m hohe Lärmschutzwand an die Lärmschutzwand im Berliner Abschnitt angebunden und verläuft von dort bis zur Rastanlage Kappgraben Nord und von der Rastanlage Kappgraben Nord bis zum Bauwerk BW 90Ü1. Im Bereich der Rastanlage Kappgraben Nord wird zwischen der linken Richtungsfahrbahn und der Rastanlage eine ebenfalls 6 m hohe Lärmschutzwand angeordnet. Der Wall wird hier als 3 m hoher Erdwall um die Rastanlage herum geführt. Dieser fungiert jedoch nicht als Lärmschutzmaßnahme. Im Bereich der Rastanlage Kappgraben Süd wird entlang der rechten Richtungsfahrbahn eine 3 m hohe Lärmschutzwand zum Schutz der Lkw-Stellplätze vorgesehen. Zudem wird die Lärmschutzwand aus dem Planungsabschnitt Berlin bis zu km 192,030 in 6 m Höhe fortgeführt. Im Bereich von Neu Buch kann mit diesem Schallschutzkonzept eine Einhaltung der fassadenbezogenen Grenzwerte am Tag gewährleistet werden. Bei drei Außenwohnbereichen sind in der schalltechnischen Untersuchung geringfügige Grenzwertüberschreitungen prognostiziert worden. An 30 Gebäuden (71 Fassaden) wird der Nachtgrenzwert überschritten.

Das so beschriebene Schutzkonzept entspricht den Anforderungen des § 41 BImSchG. Es stellt sich unter Berücksichtigung des grundsätzlichen Vorrangs aktiver Schallschutzmaßnahmen bei Abwägung aller zu betrachtender Belange als verhältnismäßig dar. Die Anordnung zusätzlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen ist nicht geboten.

Der Vorhabenträger hat im Februar 2011 eine Abwägungsunterlage vorgelegt, in welcher er vier verschiedene Lärmschutzvarianten näher untersucht hat. Dabei zeigte sich, dass ein Vollschutz nur mit unverhältnismäßig hohem Kostenaufwand zu erreichen ist. Die Gesamtkosten für den Lärmschutz würden sich dabei auf 4,3 Millionen € belaufen. Dem stehen bei der Planfeststellungslösung Kosten in Höhe von

930.000 € gegenüber. Setzt man die Kosten in Beziehung zur Anzahl der Betroffenen, so ergeben sich für die Vollschutzvariante Kosten je betroffenem Anwohner von 5.501 €. Im Fall der Planfeststellungslösung beträgt dieser Wert 1.182 €. Darüber hinaus ist zu beachten, dass ein Vollschutz nur durch eine Kombination von Lärmschutzwänden und -wällen mit einer Höhe von bis zu 13 m (zwischen Landesgrenze und Rastanlage) bzw. 9 m (zwischen Rastanlage und BW 90 Ü1) und einer zusätzlichen Lärmschutzwand im Mittelstreifen erreicht werden kann. Dies würde zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes führen. Zudem müssten für die Lärmschutzwälle zusätzliche Grundstücksflächen in Anspruch genommen werden. Alternativ müssten an Stelle der Lärmschutzwälle Lärmschutzwände vorgesehen werden. Dies würde jedoch zu einer erheblichen Steigerung der Kosten führen. Ein Vollschutz erweist sich damit als unverhältnismäßig.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich darüber hinaus davon überzeugt, dass keine der übrigen vom Vorhabenträger untersuchten Varianten vorzugswürdig wäre. Es drängen sich auch keine weiteren Lärmschutzvarianten auf, die hätten untersucht werden müssen.

Der Vorhabenträger hat unter anderem untersucht, welchen Effekt eine Erhöhung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen auf 8 m hätte (Variante c) der Abwägungsunterlage). Zwar ließe sich mit dieser Lösung die Zahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht von 30 auf 17 reduzieren. Die Höhe der Gesamtkosten für den Lärmschutz würde jedoch auf 1,2 Millionen € steigen. Die Kosten pro zusätzlich geschütztem Betroffenen betragen somit 3.925 €, während bei der Planfeststellungslösung pro Einwohner nur 1.182 € aufgewandt werden müssen. Zugleich liegt die Effektivität dieser Lärmschutzvariante mit 90 % bezogen auf die Zahl der Schutzfälle nur geringfügig über dem Wert der Planfeststellungsvariante (81 %). Der Aufwand steht damit außer Verhältnis zum erreichbaren Ertrag.

Von der Unverhältnismäßigkeit der Variante c) ist auch dann auszugehen, wenn nicht auf die Zahl der zusätzlich gelösten Schutzfälle abgestellt wird, sondern die Mehrkosten auf alle Betroffenen „verteilt“ werden. Bei der Variante c) betragen die so aufgeteilten Kosten 1.575 €, eine Steigerung gegenüber der Planfeststellungsvariante um über 30 %. Weiterhin ist zu beachten, dass sich gegenüber der Planfeststellungslösung nochmals erhöhte Lärmschutzwälle oder -wände negativ auf das Landschaftsbild auswirken würden. Soweit nicht statt der Wälle Lärmschutzwände vorgesehen werden sollen, was zu einer deutlichen Kostensteigerung führen würde, müssten für die erhöhten Wälle zudem zusätzliche landwirtschaftlich genutzte Grundstücksflächen in Anspruch genommen werden.

Darüber hinaus ist die erhebliche Vorbelastung der hier betroffenen Grundstücke zu beachten. Die vorgefundene rechtmäßige Vorbelastung der Ortslage Neu Buch ist von den betroffenen Anliegern grundsätzlich als zumutbar hinzunehmen und führt somit zu einer Reduzierung ihrer Schutzwürdigkeit (BVerwG, B. v. 11.02.2003 – 9 B

49/02). Bei der überwiegenden Anzahl der im Wirkungsbereich der Autobahn liegenden Grundstücke hat die Analyse des Ist-Zustands nächtliche Pegelwerte oberhalb des Grenzwerts von 49 dB(A) ergeben. Im südlichen Bereich der Rathenaustraße sind aktuell Werte von über 59 dB(A) zu verzeichnen. Im Bereich von Kastanienweg und Erlenweg liegen die aktuellen Werte zwischen 54 und 59 dB(A). Für weite Teile von Neu Buch kann mit den planfestgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen eine Pegelreduzierung von bis zu 3 dB(A) erreicht werden. Im Fall der besonders betroffenen Gebäude in der Rathenaustraße erreicht die Pegelreduzierung Werte von über 5 dB(A).

Mit der planfestgestellten Lärmschutzlösung wird sichergestellt, dass sich an keinem von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude die Lärmbelastung in Folge des Vorhabens erhöht. Zudem kann die Lärmbelastung überall soweit reduziert werden, dass keine Lärmwerte auftreten, bei denen ein Anspruch auf Lärmsanierung besteht oder gar die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird.

Schließlich ist zu beachten, dass bereits mit der Planfeststellungslösung Überschreitungen der Taggrenzwerte an Gebäuden ausgeschlossen werden können und in Bezug auf die Außenwohnbereiche nur drei Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen sind. Unter Berücksichtigung dieser Umstände stellt sich die Variante c) als unverhältnismäßig dar.

Der Vorhabenträger hat im November 2013 eine Ergänzungsuntersuchung vorgelegt, welche die Planfeststellungslösung um verschiedene Varianten (f1 – f3) für den Einbau einer offenporigen Asphaltdecke ergänzt. Dabei unterscheiden sich die drei Varianten nur in den Einbaulängen: Variante f1) km 191,4 – 192,4, Variante f2) km 191,4 – 192,9, Variante f3) km 191,9 - 192,9. Die Varianten f1) und f2) liegen jeweils zu 500 Meter im Land Berlin. Den drei Varianten ist gemeinsam, dass sie gegenüber der als unverhältnismäßig eingestuften Variante c) nur eine geringfügig höhere Effektivität aufweisen (Variante c) 90 %, Variante f1) 91 %, Variante f2) 94 %, Variante f3) 93 %), bei aber deutlich höheren Kosten (Variante c) 1.242.516 €, Variante f1) 2.815.149 €, Variante f2) 3.686.524 €, Variante f3) 3.036.299 €). Auch die Varianten f1) bis f3) erweisen sich danach als unverhältnismäßig.

Noch deutlicher wird dieses Ergebnis im direkten Vergleich mit der Planfeststellungslösung. Bei einer Effektivität in Bezug auf die Zahl der gelösten Schutzfälle von 81 % betragen bei der Planfeststellungslösung die Kosten pro Anwohner 1.182 €. Bei der kostengünstigsten Variante f1) liegen die Kosten pro Anwohner bei 3.568 €. Einer Effektivitätssteigerung von 81 % auf 91 % steht somit eine Kostensteigerung um 200 % gegenüber.

Letztlich würde sich auch kein anderes Ergebnis ergeben, wenn man die für die Varianten f1) bis f3) untersuchten Einbaulängen nicht zusätzlich zum aktiven Lärmschutz der Planfeststellungslösung (Lärmschutzwand/ -wall, Höhe 6 Meter) vorsehen

würde, sondern alternativ dazu. Die Mehrkosten für offenporigen Asphalt im Bereich von km 191,4 bis 192,4 (wie bei der Variante f1) gegenüber der Splittmastixasphalt/Betonbefestigung betragen ca. 1,97 Mio. €. Selbst wenn unterstellt würde, dass der Einbau von OPA die gleiche Effektivität hätte wie die Kombination von OPA und Lärmschutzwänden/ -wällen, würden sich Gesamtkosten für den Lärmschutz in Höhe von ca. 2 Mio. € ergeben. Bezogen auf die Zahl der Betroffenen würden die Kosten sprunghaft auf 2.614 € steigen (Planfeststellungslösung 1.182 €, Variante c) 1.575 €). Die Effektivität würde allenfalls geringfügig steigen (Planfeststellungslösung 81 %, Variante f1) 91 %). Die Kosten würden daher absehbar außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen. Bei diesem Befund bedurfte es keiner weiteren Variantenuntersuchung zum isolierten Einbau offenporigen Asphalts als Alternative zur Planfeststellungslösung.

Zudem sind vorliegend die besonderen örtlichen Verhältnisse zu beachten. Wie die Ergänzungsuntersuchung aus dem November 2013 zeigt, lässt sich die beste Lärm-minderungswirkung für die besonders belasteten Bereiche der Rathenaustraße in Neu Buch erreichen, wenn der Einbau offenporigen Asphalts auch 500 Meter des westlich angrenzenden Berliner Abschnitts der BAB 10 erfasst. Dieser Abschnitt wurde mit Planfeststellungsbeschluss VII E 1/2007 vom 27.02.2009 planfestgestellt. Gegenwärtig erfolgt der Ausbau dieses Abschnitts. Der Einbau offenporigen Asphalts ist dort nicht vorgesehen. Die Straßenoberfläche ist laut Planfeststellungsbeschluss mit einem Korrekturfaktor $D_{\text{Stro}} = -2 \text{ dB(A)}$ herzustellen. Die geprüften Varianten f1) und f2) würden daher nicht nur eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses für den Berliner Abschnitt erfordern, sondern zugleich dazu führen, dass in dem gerade im Bau befindlichen Abschnitt erneut Straßenbaumaßnahmen erforderlich wären.

Die Anordnung zusätzlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht geboten. Die darauf gerichteten Einwendungen Betroffener und die entsprechende Stellungnahme der Gemeinde Panketal sind daher zurückzuweisen.

Insbesondere von Einwendern aus Pankow wird gefordert, im Bereich der Rastanlage Kappgraben (von der Berliner Landesgrenze in östliche Richtung führend) auf der südlichen Fahrbahnseite eine ausreichend dimensionierte Lärmschutzwand vorzusehen. Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Das gewählte Lärmschutzkonzept mit dem Bau von Lärmschutzwänden bzw. -wällen in Verbindung mit dem Einbau eines lärm-mindernden Fahrbahnbelags trägt zu einer Verbesserung der Lärmsituation bei. Die Lärmschutzwände und -wälle werden hochabsorbierend ausgeführt, sodass Schallreflexionen ausgeschlossen werden können. Daher ist es auch nicht erforderlich, die südliche Lärmschutzwand in gleicher Länge auszuführen wie den nördlich der BAB 10 vorgesehenen Lärmschutzwand. Die im Planfeststellungsbeschluss VII E - 1/2007 vom 27.02.2009 für den Ausbau der BAB 10 auf Berliner Gebiet vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss nicht verändert.

Seitens der Gemeinde Panketal sowie von Einwendern aus dem Ortsteil Neu Buch wird eine Erhöhung des Walls nördlich der Rastanlage Kappgraben Nord von km 192,238 bis km 192,440 auf 6 m gefordert. Auch diese Einwendung ist zurückzuweisen. Entlang der BAB 10 (als Hauptemittenten) wird auf der nördlichen Seite ein 6 m hoher Lärmschutzwall errichtet. Im Bereich der Rastanlage verläuft auf der autobahnzugewandten Seite eine 6 m hohe Lärmschutzwand. Die nördliche Rastanlage wird auf der autobahnabgewandten Seite zudem durch einen 3 m hohen Erdwall abgeschirmt. Eine darüber hinausgehende Erhöhung dieses Walls würde nur zu einer marginalen Schallreduzierung führen und stellt sich bei Abwägung der privaten und öffentlichen Belange als unverhältnismäßig dar.

Beim planfestgestellten Lärmschutzkonzept können die Schallanteile der Rastanlage gegenüber der BAB 10 vernachlässigt werden. Die im Schallschutzgutachten ermittelte Differenz beträgt im Fall des Immissionspunktes 71, Kastanienweg 7/8 in Neu Buch, 0,1 dB(A). Bei einer Erhöhung des Lärmschutzwalls an der Rastanlage auf 6 m würden sich die Immissionen am Immissionsort 71 (Beurteilungspegel nach Planfeststellungslösung nachts 52 dB(A), Immissionsgrenzwert 49 dB(A) nachts) nur um 0,4 dB(A) reduzieren. Dies liegt deutlich unterhalb der Hörbarkeitsschwelle, sodass mit der Erhöhung keine hörbare Verbesserung verbunden wäre. Unter diesen Umständen besteht kein Anspruch auf weitergehenden aktiven Schallschutz. Ansprüche auf passiven Schallschutz werden dadurch nicht ausgeschlossen.

III.2.5.2.2.11 Weitere Ortslagen

Das Klärwerk Schönerlinde und das Gut Schönerlinde befinden sich in einem solchen Abstand zur A10, dass keine Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen sind. Entsprechendes gilt für den Gewerbepark Lindenberg. Aktive Schallschutzmaßnahmen sind für diese Bereiche daher nicht vorzusehen.

III.2.6 Baustellenimmissionen

Einige Einwander forderten, die Anwohner vor den mit dem Baustellenbetrieb verbundenen Immissionen zu schützen.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt dazu wie folgt Stellung:

Während der Bauausführung werden schädliche Umwelteinwirkungen (Luftverunreinigungen, Lärm) auf die dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden. Die Einhaltung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der einschlägigen Vorschriften (u.a. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV – und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 – AVV-Baulärm) sind vom Vorhabenträger zu gewährleisten (siehe II.4.3.1). Im Übrigen ist anzumerken, dass die BAB 10 als vorhandene Emmissionsquelle aufgrund der hohen Verkehrsbelastung hier absehbar auch während der Bauausführung die Lärmsituation

dominiert. Die Bautätigkeit wird daher nicht zu einer steigenden Belastung der Nachbarschaft führen.

Schließlich ist gegenwärtig eine weitere Konkretisierung der Schutzanforderungen nicht möglich, da die Details der Bauausführung noch nicht bekannt sind. Die Unregelmäßigkeit des durch Bauarbeiten ausgelösten Lärms lässt eine detaillierte Lärmprognose nicht zu (vgl. auch BVerwG, U. v. 0303.2011 – 9 A 8.10). Besondere Umstände des Einzelfalls, die bereits jetzt eine Anordnung spezieller Schutzvorkehrungen erfordern könnten, sind nicht ersichtlich.

Temporäre Beeinträchtigungen der Luftqualität während der Bauphase sind insbesondere durch Staub möglich. Zur Vermeidung und Minderung der Staubbelästigung werden die Baufirmen angewiesen, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen (z. B. angemessene Fahrgeschwindigkeiten der Baufahrzeuge, das Ansprühen der Flächen, um Staubentwicklung zu vermeiden, Abdecken von Oberboden- und Erdlagerflächen).

III.2.7 Weitere Immissionen

Die weiteren vom Betrieb oder dem Bau des planfestgestellten Ausbauvorhabens verursachten Immissionen sind den Betroffenen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zumutbar. Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich insbesondere von der grundsätzlichen Richtigkeit der vorgelegten Untersuchungen zu Luftschadstoffen und Feinstaub. Sie bezog die – vom Straßenbauvorhaben verursachten – Luftschadstoff- und Feinstaubbelastungen in ihre Abwägung und Entscheidungsfindung ein. Die unterhalb von Grenzwerten verbleibenden Emissionen sind hinzunehmen. Die Grenzwerte für Luftschadstoffimmissionen werden selbst im Nahbereich der BAB 10 eingehalten bzw. deutlich unterschritten. Darüber hinausgehende Forderungen sowie Einwendungen gegen die Ergebnisse der planfestgestellten Luftschadstoffuntersuchungen werden zurückgewiesen.

III.2.7.1 Schutz vor Luftschadstoffen

Eine Vielzahl an Einwendern kritisiert die Luftschadstoffuntersuchung. Es wird vorgebracht, dass das Luftschadstoffgutachten nicht nach dem neuesten Stand der Technik durchgeführt worden sei und nicht den gesetzlichen Anforderungen entspreche. Es sei nicht sachgerecht, dass bei der Erstellung allein auf Berechnungen und nicht auf Messungen zurückgegriffen wurde. So hätten die Vorgaben der 4. und 5. BImSchV beachtet werden müssen. Im Einzelnen wird vorgebracht, dass die Vorbelastungswerte methodisch unzureichend ermittelt und als zu niedrig festgesetzt worden seien. Die Eingangsparameter seien als zu niedrig angesetzt worden, insbesondere die Angaben des Lkw-Anteiles würden von denen der schalltechnischen Untersuchung abweichen. Der angegebene Mittelwert einer Feinstaubvorbelastung sei mit $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ ebenfalls viel zu niedrig angesetzt worden. Die Zusatzbelastung sei fehler-

haft berechnet und dargestellt worden. Es sei unklar, welche Eingangsdaten dem Gutachten zugrunde lägen. Jedenfalls gebe es Ungewissheiten hinsichtlich der zugrunde gelegten Windrichtungen und -geschwindigkeiten. Häufig wurde ebenfalls das Fehlen einer Feinstaubmessung kritisiert. Die Grenzwerte der 39. BImSchV und der Richtlinie 2008/50/EG hätten nach Ansicht einiger Einwender eingehalten werden müssen. Weitere Einwendungen fordern die Einhaltung bzw. deutliche Unterschreitung der gesetzlichen Grenzwerte. Zusätzlich wird ein Eingriff in das Mikroklima gerügt. Der Luftaustausch werde durch das Vorhaben beeinträchtigt. Im Weiteren würden dem Luftschadstoffgutachten, neben dem Verweis auf die Lärmschutzwände, Aussagen zur Reduzierung der Luftschadstoff- und Feinstaubbelastung fehlen.

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet dazu wie folgt:

Das Luftschadstoffgutachten entspricht den gesetzlichen Anforderungen.

Der luftschadstofftechnischen Untersuchung liegen dieselben Verkehrsprognosedaten zugrunde wie der schalltechnischen Untersuchung. Allerdings ist für die luftschadstofftechnische Untersuchung allein der Lkw-Anteil insgesamt maßgeblich, während im Schallgutachten eine Differenzierung des Lkw-Anteils zwischen Tag und Nacht erforderlich ist.

Hinsichtlich der in der luftschadstofftechnischen Untersuchung zugrunde gelegten Eingangsdaten wurde entsprechend den Anforderungen des Merkblattes über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS) verfahren. Dies entspricht hinsichtlich der hier relevanten Immissionswerte den jetzigen Anforderungen der „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“. Die verwendeten Daten zur Vorbelastung wurden mit dem Landesumweltamt Brandenburg, Abteilung Immissionsschutz abgestimmt. Das Landesumweltamt ist die im Land Brandenburg für die Ermittlung und Überwachung der Luftqualität zuständige Behörde. Da konkrete Messdaten für das Plangebiet selbst nicht vorliegen, wurde die Hintergrundbelastung für die Schadstoffkomponenten NO, NO₂, Benzol, CO₂, SO₂, Blei und PM₁₀ seitens des Landesumweltamtes auf der Grundlage landesweiter Immissionsmessungen und -berechnungen abgeschätzt (Schriftliche Stellungnahme des Landesumweltamtes, Abt. Immissionsschutz vom 22.10.2007 bzw. vom 11.07.2008). Es wurde auf die in den Jahresberichten zur Luftqualität veröffentlichten Daten des landesweiten Luftgütemessnetzes Bezug genommen. Der Vorhabenträger hat in der Deckblattplanung ergänzend eine Abschätzung der PM_{2,5}-Konzentration vorgenommen. Dabei wurden bereits die Beurteilungswerte der Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (RLuS 2012) herangezogen. Es wurden keine Überschreitungen der Beurteilungswerte festgestellt. Darüber hinaus gehende Messungen zur Gewinnung von Hintergrunddaten sind nicht erforderlich. Die gebietsspezifische Situation und Vorbelastung wurde nach Auskunft des Landesumweltamtes dabei berücksichtigt.

Diese Vorgehensweise und die zugrunde gelegten Eingangsdaten wurden im Erläuterungsbericht zur luftschadstofftechnischen Untersuchung, Kap. 3.4, erläutert und dargestellt.

Der als Vorbelastung angenommene Jahresmittelwert von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} liegt innerhalb der normalen Bandbreite der Feinstaubbelastungen, die an Messstationen vergleichbarer Standorte im Land Brandenburg beobachtet werden. Dies kann aus den entsprechenden Veröffentlichungen des Landesumweltamtes Brandenburg, namentlich den jährlichen Immissionsschutzberichten entnommen werden.

Bezüglich der meteorologischen Grundlagen der Berechnung (namentlich der mittleren Windgeschwindigkeit von $4,0 \text{ m/s}$) wurde eine auf das Plangebiet bezogene amtliche Auskunft des Deutschen Wetterdienstes (Schreiben vom 30.04.2002) eingeholt, die auf den Messdaten der nächstgelegenen Wetterstation in Berlin-Tegel basiert. Vergleiche mit anderen, weiter entfernt gelegenen Wetterstationen zeigen, dass die genannte mittlere Windgeschwindigkeit der für das nordostdeutsche Binnentiefeland charakteristischen Größenordnung entspricht. Eine Differenzierung der Windgeschwindigkeit nach verschiedenen Windrichtungen ist für das Berechnungsverfahren nicht relevant.

Die gesetzlichen Grenzwerte für Luftschadstoffe werden eingehalten. Ein Anspruch auf eine deutliche Unterschreitung dieser Grenzwerte besteht nicht.

Die Ergebnisse dieser luftschadstofftechnischen Untersuchung zeigen, dass auch die in der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV - vom 02.08.2010, BGBl. I S. 1065) enthaltenen Immissionswerte prognostisch nicht erreicht oder überschritten werden.

Ein Gutachten zur Ermittlung der $\text{PM}_{2,5}$ Konzentration wurde nachgeholt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass der ab 2015 einzuhaltende EU-Grenzwert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an keinem der hier zu betrachtenden Abschnitte der BAB 10 überschritten wird. Ebenso wird auch der Grenzwert für den städtischen Hintergrund von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ überall eingehalten. Die ermittelte Gesamtbelastung mit $\text{PM}_{2,5}$ erreicht maximal $19 \mu\text{g}/\text{m}^3$ unmittelbar am Fahrbahnrand in Bereichen ohne Lärmschutzeinrichtungen. Die durch den Verkehr auf der BAB 10 verursachte Zusatzbelastung liegt bei maximal $3,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und damit bei ca. 21 % der Hintergrundbelastung.

Gesundheitsgefahren oder andere Gefährdungen durch Luftschadstoffe lassen sich schon im Nahbereich der Straßen (das sind 10 m neben dem Fahrbahnrand bei der am höchsten belasteten BAB 10) – und damit erst recht im Bereich der weiter entfernt gelegenen schützenswerten Bebauung – ausschließen.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Mikroklimas sind nicht zu erwarten. Es kommt nicht zu zusätzlichen Unterbrechungen von Luftaustauschbahnen. Die Auswirkungen der vom Straßenverkehr ausgehenden Luftverunreinigungen lassen sich im Wesentlichen nur durch Beeinflussung der Schadstoffemissionen und der Schadstoffausbreitung vermindern. Die Schadstoffemissionen können auf längere Sicht nachhaltig nur durch Maßnahmen an den Fahrzeugen und durch die Verringerung der Schadstoffe in den Brenn- und Treibstoffen reduziert werden. Eine Einflussnahme hierauf kann im Planfeststellungsverfahren nicht erfolgen.

Die geplanten Lärmschutzwände tragen zu einer erheblichen Reduzierung der Luftschadstoffimmissionen bei. Dies wird im Gutachten entsprechend ausgeführt und anhand der Berechnungsergebnisse belegt. Da, wie die Ergebnisse der Luftschadstoffberechnung zeigen, die gesetzlichen Grenzwerte für Luftschadstoffimmissionen selbst im Nahbereich der BAB 10 eingehalten bzw. deutlich unterschritten werden, sind weitergehende Maßnahmen nicht erforderlich.

III.2.7.2 Luftreinhalteplan Birkenwerder

Einwender, insbesondere aus Birkenwerder, kritisieren, dass die Planung mit dem Luftreinhalteplan von Birkenwerder kollidiere.

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet dazu wie folgt:

Die Einwendung ist unbegründet. An der Verkehrsanlage werden keine Grenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden. Vielmehr liegen insbesondere für Bereiche, die regelmäßig und über längere Zeit von Menschen genutzt werden (namentlich Wohngebiete, die zusätzlich durch Lärmschutzwände von der Autobahn abgeschirmt werden), die berechneten Immissionsbelastungen auch der Parameter für Feinstaub und Stickstoffdioxid deutlich unter den Grenzwerten der 39. BImSchV. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass mit Hilfe der vorgesehenen Lärmschutzwände vorhabenbezogen bereits ein wirksamer Beitrag zu einer erheblichen Reduzierung des von der Autobahn verursachten Anteils an der Gesamtbelastung der Nachbarschaft mit Luftschadstoffen geleistet wird.

III.2.7.3 Erschütterungen

Die Einwendungen, die einen unzureichenden Schutz gegen Erschütterungen im Zusammenhang mit dem Ausbau der BAB 10 rügen, sind zurückzuweisen. Erschütterungen durch den Straßenverkehr können aufgrund der Bauweise und der Abstände zur Nachbarbebauung ausgeschlossen werden. In der Ausführungsplanung wird sichergestellt, dass auch in der Bauphase schwingungsarme Techniken der Verdichtung eingesetzt werden.

III.2.8 Vereinbarkeit mit der Raumplanung

III.2.8.1 Raumordnung und Landesplanung

Vereinzelt wurde eingewandt, dass die hier festgestellte Planung mit den Vorgaben des Raumordnungsrechts und der Landesplanung konfligiere. Im Hinblick auf das Raumordnungsrecht wurde vereinzelt eingewandt, dass der Ausbau in seinen raumordnerischen Belangen insgesamt gerechtfertigt werden müsse, was nicht abschnittsweise durch eine Aneinanderreihung von Planfeststellungsabschnitten erfolgen dürfe. Zudem wurde gerügt, dass die Ausbauplanung nicht mit der Landesplanung, insbesondere dem Landesentwicklungsplan, vereinbar sei. Die landesplanerischen Vorgaben seien gemäß § 6 ROG als Planungsvorgabe nach § 5 Abs. 1 ROG im Planfeststellungsverfahren in ihrer Bindungswirkung zu beachten und würden daher nicht der Abwägung im Planfeststellungsverfahren unterliegen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Nach § 4 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 ROG sind bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen anderer öffentlicher Stellen die Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Die Ziele und Grundsätze der Raumordnung werden dabei von den Nr. 2 bzw. 3 des § 3 Abs. 1 ROG definiert.

Auch sind nach § 8 Abs. 1 S. 1 ROG in den Ländern ein Raumordnungsplan für das Landesgebiet (Nr. 1) sowie Raumordnungspläne für die Teilräume der Länder (Nr. 2) aufzustellen. Diese Raumordnungspläne sollen gemäß Abs. 5 Festlegungen zur Raumstruktur enthalten, wozu insbesondere die in den Abs. 5 bis 7 enthaltenen Festlegungen gehören. In Ausführung dessen hat die Landesregierung u.a. mit der Verordnung vom 02.03.1998 (GVBl. II, S. 186) den Gemeinsamen Entwicklungsplan für den engeren Verflechtungsbereich Berlin-Brandenburg und mit Verordnung vom 31.03.2009 (GVBl. II, S. 186) den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg festgesetzt.

Vorliegend handelt sich um den Ausbau einer bereits bestehenden Bundesfernstraße, sodass gemäß § 15 ROG i.V.m. § 1 Nr. 8 RoV i.V.m. § 16 FStrG die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens nicht erforderlich ist.

Durch den Ausbau der BAB 10 wird gerade den Zielen der Landesplanung und damit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung Rechnung getragen. So wird im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg zu III.6.2. als Ziel ausgeführt, dass großräumige und überregionale Verkehrsverbindungen zwischen den zentralen Orten vorrangig zu sichern und nachfragegerecht zu entwickeln sind. Gemäß des Grundsatzes zu III.6.3. soll die Erreichbarkeit der Metropole aus den Oberzentren oder ei-

nes Oberzentrums aus den Mittelzentren und benachbarten Oberzentren im Individualverkehr und mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von 90 Minuten sowie die Erreichbarkeit zwischen benachbarten Mittelzentren innerhalb von 60 Minuten gesichert werden. Schließlich soll nach dem Grundsatz III.6.4. bei der Weiterentwicklung des Straßenverkehrsnetzes neben einer verbesserten Erreichbarkeit eine Minderung der Umweltbelastungen, insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrten, erfolgen. Auf die entsprechenden Begründungen im Abschnitt IV.6 wird ergänzend Bezug genommen.

Auch im Gemeinsamen Entwicklungsplan für den engeren Verflechtungsbereich Berlin-Brandenburg wird zu 6.3.1. vermerkt, dass die Straßenverkehrsinfrastruktur mit einem funktionell gestuften Netz sowohl großräumige, überregionale und regionale Verbindungsstrukturen als auch kleinräumige Flächenerschließungsfunktionen gewährleisten soll. Dazu ist das vorhandene Straßennetz entsprechend zu entwickeln. In der dazugehörigen Erläuterung wird u.a. ausgeführt, dass die Leistungsfähigkeit des Autobahnnetzes erhöht werden soll. Der planfestgestellte Ausbau dient der Verwirklichung dieser Ziele und Grundsätze.

III.2.8.2 Gemeindliche Planungshoheit

Von verschiedenen Gemeinden wurde eingewandt, dass sie durch das Vorhaben in ihrer gemeindlichen Planungshoheit betroffen und gemeindliche Planungen, wie z. B. Bebauungspläne beeinträchtigt seien.

III.2.8.2.1 Allgemeines

Gemeinden steht allgemein ein Einwendungsrecht im Planfeststellungsverfahren nur zu, soweit Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft betroffen sind, die die Gemeinden in Eigenverantwortung regeln. In diesen Fällen können die Gemeinden ihre subjektiven Rechte aus Art. 28 Abs. 2 GG geltend machen (st. Rspr; siehe nur BVerwG, U. v. 27.03.1992 – 7 C 18.91, NVwZ 1993, 364, 365; B. v. 15.04.1999 – 4 VR 18.98 und 4 A 45.98, NVwZ-RR 1999, 554, 555; weitere Nachweise bei Hoppe/Schlarmann/Buchner/Deutsch, Rechtsschutz bei der Planung von Straßen und anderen Infrastrukturvorhaben, 4. Aufl., 2011, Rn. 594 ff.).

Zu diesen subjektiv-öffentlichen Rechten zählt insbesondere die gemeindliche Planungshoheit. Diese vermittelt „eine wehrfähige, in die Abwägung einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen auf dem eigenen Gemeindegebiet, wenn das Vorhaben nachhaltig eine hinreichend bestimmte Planung der Gemeinde stört oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder erheblich gemeindliche Einrichtungen beeinträchtigt“ (zuletzt BVerwG, U. v. 30.05.2012 – 9 A 35/10, Rn. 35, m.w.N.). Die gemeindliche Planungshoheit vermittelt den Gemeinden dann eine Einwendungsbefugnis, wenn der Plan in bestehende Planungen der Gemeinde eingreift

oder die Möglichkeit besteht, dass er in künftige Planungen eingreift, wobei insoweit bereits die bloße Beeinträchtigung des Planungsspielraums ausreicht und nicht auch eine Betroffenheit in bereits verbindlich festgesetzte oder jedenfalls hinreichend konkretisierte Planungsabsichten erforderlich ist (BVerwG, U. v. 04.05.1988 – 4 C 22/87, BVerwGE 79, 318, 325; Schmidt/Kromer in: Müller/Schulz, FStrG, 2008, § 17a FStrG, Rn. 36).

Gleichfalls dem Schutzbereich der Selbstverwaltungsgarantie des Art. 28 Abs. 2 GG unterfällt das sogenannte Selbstgestaltungsrecht. Unter dem Selbstgestaltungsrecht wird das von besonderen Vorschriften oder besonderen Planungen unabhängige Recht verstanden, Gepräge und Struktur des Ortes selbst zu bestimmen (grundlegend BVerwG, U. v. 19.03.1976 – VII C 71/72, NJW 1976, 2175, 2176). Es ist danach weiter zu verstehen als das Recht auf Planungshoheit, da auch Einwirkungen auf das Ortsbild und den Charakter der örtlichen Struktur abgewehrt werden können, die nicht bestehende Planungen oder den gemeindlichen Planungsspielraum betreffen (Denecke, Das Selbstgestaltungsrecht der Gemeinde im baulichen Bereich, 2009, S. 155). Aus dem Selbstgestaltungsrecht erwachsen Abwehransprüche und damit eine Einwendungsbefugnis jedenfalls dann, wenn die Gemeinde durch Maßnahmen betroffen wird, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken (BVerwG, B. v. 15.04.1999 – 4 VR 18/98 und 4 A 45/98, NVwZ-RR 1999, 554, 555; U. v. 30.05.2012 – 9 A 35/10, Rn. 36).

Private Einwender können sich hingegen nicht auf die gemeindliche Planungshoheit berufen, da ihnen dieser Belang nicht als eigener zusteht. Entsprechende Einwendungen, die in nicht geringem Umfang erhoben wurden, waren bereits aus diesem Grunde zurückzuweisen. In der Sache gelten jedoch für sie die nachstehenden Ausführungen entsprechend.

III.2.8.2.2 Einwendungen der Gemeinden

Nach diesen allgemeinen Grundsätzen wird zu den entsprechenden Einwendungen der Gemeinden nachfolgend ausgeführt. Soweit den Einwendungen der Gemeinden nicht entsprochen wurde, sind sie zurückzuweisen.

III.2.8.2.2.1 Birkenwerder

Die Gemeinde Birkenwerder macht geltend, durch den hier festgestellten Ausbau der BAB 10 in ihrer gemeindlichen Planungshoheit eingeschränkt zu werden. Ihr Hauptargument ist, dass durch die Lärm- sowie Luftschadstoffbelastungen, die von der Bundesautobahn ausgehen, weiträumige Gemeindegebiete nicht planerisch weiterentwickelt werden könnten und die bauliche Entwicklung entsprechend bestehender Bauleitpläne nicht möglich sei. Sie macht die Berücksichtigung ihres Flächennutzungsplans vom 23.04.2005 und mehrerer Bebauungspläne (Nr. 3, 4, 16, 19, 30, 33

und Vorhaben- und Erschließungsplan „Sportstätten – Integrationsschule“) geltend, wobei einige von diesen Plänen im Entwurfsstadium geblieben sind.

Nach den zu III.2.8.2.1. dargestellten allgemeinen Grundsätzen wird durch den hier festgestellten Plan die gemeindliche Planungshoheit nicht beeinträchtigt.

Die bestehende BAB 10 genießt Bestandsschutz, sodass die Gemeinden ihre Existenz in ihren Planungen zugrunde zu legen haben. Die Planungsmöglichkeiten der Gemeinden unterliegen hier einer so genannten „Situationsgebundenheit“. Über bestimmte äußerliche Verhältnisse können sich die Gemeinden nicht hinwegsetzen. Dies können insbesondere Natur- oder Landschaftsverhältnisse sein, genauso wie die Lage in der Einflugschneise eines Flughafens oder entlang einer Bundesautobahn (BVerwG, U. v. 11.01.2001 – 4 A 12.99, NVwZ 2001, 1160). Je stärker eine Gemeinde schon von ihrer geographischen Lage oder ihrem sonstigen Ausstattungspotential her einer Situationsgebundenheit unterliegt, desto eher sind ihr Eingriffe, die an dieses Merkmal anknüpfen, zumutbar (BVerwG, U. v. 16.03.2006 – 4 1001/04, NVwZ 2006, 1055, 1056).

Im Übrigen unterliegen auch die Gemeinden gegenüber der Fachplanung einem allgemeinen Rücksichtnahmegebot, das in § 4 Abs. 2 ROG verankert ist (Dürr in: Kodal, Straßenrecht, 7. Aufl., 2010, Kap. 36, Rn. 35.22). Unbeschadet dessen steht es der Gemeinde nach wie vor frei, über die örtliche Entwicklung, z. B. durch die Aufstellung von Bauleitplänen, zu entscheiden. Bereits unter diesen Gesichtspunkten können sich die Gemeinden nicht mit Erfolg gegen den Ausbau der BAB 10 wenden.

Der 6-streifige Ausbau beschränkt die Planungsmöglichkeit der Gemeinde Birkenwerder keinesfalls mehr als dies für die bereits bestehende BAB 10 mit vier Fahrstreifen ohnehin schon der Fall ist. Dies lässt sich an den Verfahren zu den Bebauungsplänen Nr. 3 und Nr. 16 exemplarisch aufzeigen. Nach dem eigenen Vortrag der Gemeinde sind diese Bebauungspläne im Aufstellungsverfahren stecken geblieben, weil die geplanten Festsetzungen mit der vorhandenen Autobahn nicht vereinbar sind. Der geplante Ausbau der BAB 10 ist insofern nicht kausal. Bei den Bebauungsplänen Nr. 4 und Nr. 19 ist zudem davon auszugehen, dass die früher womöglich zu bejahende Planreife zwischenzeitlich entfallen ist, da die Öffentlichkeitsbeteiligung bereits 1996 bzw. 1998 stattfand, die Bebauungspläne aber nicht festgesetzt wurden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist davon auszugehen, dass die Bebauungsplanverfahren nicht fortgeführt werden sollen. Die im Entwurfsstadium verbliebenen Bebauungspläne Nr. 3, 4, 16 und 19 waren daher nicht zu berücksichtigen. Zukünftige Entwicklungen in diesen Gebieten haben auf die hier planfestgestellte BAB 10 Rücksicht zu nehmen, indem etwa Lärmschutzmaßnahmen durch die Gemeinde vorzusehen sind. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die hiermit planfestgestellten Schallschutzmaßnahmen in weiten Teilen des Gemeindegebiets zu einer Verringerung der Lärmbelastung führen, sodass in Folge des Ausbaus ggf. auch weitere Flä-

chen baulich genutzt werden können, bei denen sich dies aktuell auf Grund des Immissionskonfliktes verbietet.

Zudem wird nicht direkt in Bebauungspläne eingegriffen, da eine Überplanung der Plangebiete nicht erfolgt.

Die festgesetzten Bauleitpläne wurden berücksichtigt. Der Bebauungsplan Nr. 33 liegt außerhalb des Untersuchungsbereichs. Selbst ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen entlang der BAB 10 können Grenzwertüberschreitungen ausgeschlossen werden. Der Vorhaben- und Erschließungsplan „Sportstätten –Integrationsschule“ hat einen Abstand von ca. 140 m zur BAB 10. Bei der Aufstellung des Planes hat sich die Straßenbauverwaltung bereits geäußert und die Berücksichtigung der Lärmbelastung durch die zum Ausbau anstehende BAB 10 gefordert. Dies ist in dem Plan auch erfolgt. Im Übrigen gehören Sportstätten nicht zur geschützten Nachbarschaft im Sinne der 16. BImSchV und der VLärmSchR97 (Kap. 10.4, Abs. 2).

Für den Bebauungsplan Nr. 30 vom 23.04.2006 waren schon in der Vergangenheit Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Die BAB 10 in ihrem bisherigen Ausbauzustand (4-spurig) ist älter als der Bebauungsplan Nr. 30. Auch der Ausbau der BAB 10 war bei der gemeindlichen Planung bereits zu berücksichtigen. Im Bedarfsplan zum Fernstraßenausbaugesetz vom 15.11.1993 ist der Ausbau der BAB 10 im vordringlichen Bedarf eingeordnet. Schon mit Schreiben vom 14.12.2004 ist für das Vorhaben ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Dieses Verfahren wurde zwar mit dem Antrag vom 08.12.2008 abgebrochen. Jedoch wurde gleichzeitig die Aufnahme eines neuen Verfahrens beantragt.

Bereits 2005 hatte ein erstes Beteiligungsverfahren zu dem ursprünglichen Antrag stattgefunden, in das auch die Gemeinde Birkenwerder einbezogen war. Die damaligen Unterlagen wurden den zu beteiligenden Gemeinden am 31.08.2005 per Kurier zugestellt. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgte mit Schreiben vom 06.09.2005. In der Zeit vom 19.10.2005 bis zum 18.11.2005 erfolgte die Auslegung der Unterlagen in den betroffenen Gemeinden. Die Einwendungsfrist endete am 02.12.2005. Damit war bereits 2005 die Planung zum Ausbau der BAB 10 hinreichend verfestigt und der Gemeinde bekannt.

Der Vorhabenträger hat, nach eigenen Angaben, in allen Bauleitplanverfahren der Gemeinde als Träger öffentlicher Belange Stellung genommen und auf Bedenken hinsichtlich der bestehenden Autobahn und auf die Pläne zum 6-streifigen Ausbau hingewiesen. Die ersten Hinweise stammten aus dem Jahr 1994. Im Übrigen hat der Vorhabenträger die im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Wohngebiete in seiner Planung berücksichtigt. Die bestehende Bebauung, auch außerhalb von rechtskräftigen Bebauungsplänen, wurde gleichfalls berücksichtigt.

Auch sonst verschlechtert sich die Situation nicht. Im Gegenteil wird der Immissionsschutz durch ein umfassendes Schutzkonzept im Vergleich zu den aktuellen Verhält-

nissen stark verbessert. Um eine Inanspruchnahme bebauter Flächen nahe der Bundesautobahn zu vermeiden, wird der Vorhabenträger Maßnahmen ergreifen, welche den Flächenbedarf minimieren, z. B. durch den Bau von Stützwänden.

Aus den gleichen Erwägungen greift das Vorhaben im Übrigen auch nicht in das gemeindliche Selbstgestaltungsrecht ein. Gepräge und Struktur der Gemeinde Birkenwerder sind bereits durch die vorhandene Autobahn gekennzeichnet. Der vorliegend planfestgestellte 6-streifige Ausbau ändert diese Situation weder entscheidend noch nachhaltig.

III.2.8.2.2.2 Hohen Neuendorf

Auch die Stadt Hohen Neuendorf macht geltend, durch den hier festgestellten Ausbau der BAB 10 in ihrer Planungshoheit eingeschränkt zu werden. Hauptargument ist, dass durch die Lärm- sowie Schadstoffbelastungen, die von der Bundesautobahn ausgehen, weiträumige Gemeindegebiete nicht planerisch weiterentwickelt werden könnten und die bauliche Entwicklung entsprechend bestehender Bauleitpläne nicht möglich sei.

Insoweit kann vollumfänglich auf die Ausführungen zum gleichen Einwand der Gemeinde Birkenwerder verwiesen werden (III.2.8.2.2.1).

Für eine Betroffenheit in der Planungshoheit reicht es nicht aus, dass die Stadt hohe Lärmbelastungen durch die bestehende BAB 10 in ausgewiesenen Wohngebieten geltend macht. Es ist auch nicht ersichtlich, warum die Festlegung von bestimmten Lärmschutz- und Belüftungsstandards im Bebauungsplan Nr. 23 für einzelne Gebiete die Stadt bereits in ihrer planerischen Weiterentwicklung beschränkt.

III.2.8.2.2.3 Velten

Die Stadt Velten wendet ein, die Gebiete des sich in Aufstellung befindenden Bebauungsplans Nr. 40 würden von der Autobahn schwer beeinträchtigt.

Dies kann die Stadt jedoch dem Ausbauvorhaben nicht erfolgreich entgegenhalten. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der Beeinträchtigung der Planungshoheit der an die BAB 10 angrenzenden Städte und Gemeinden durch das Vorhaben ausführlich auseinandergesetzt (III.2.8.2.2.2). Hierauf wird Bezug genommen.

Konkret zu dem in Rede stehenden Bebauungsplan Nr. 40 führt die Planfeststellungsbehörde aus, dass der Vorhabenträger im Bauleitplanverfahren ausdrücklich auf die Ausbaupläne und auf die bereits bestehende Problematik bei der Ausweisung von Wohngebieten in nur 300 m Entfernung von der Autobahn hingewiesen hat. Notwendige Lärmschutzmaßnahmen für die entsprechenden Gebiete hat die Stadt Velten ggf. vorzusehen. Im Übrigen hat der Vorhabenträger die bestehende Bebau-

ung im Bereich Wagnerstraße/ Schillerstraße in der schalltechnischen Untersuchung mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete (59 dB(A) tags/49 dB(A) nachts) berücksichtigt. Aufgrund der ermittelten hohen Beurteilungspegel an den Immissionsorten wurde aktiver Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand für diesen Bereich vorgesehen, die auch das Gebiet des Bebauungsplans Nr. 40 schützt.

III.2.8.2.2.4 Mühlenbecker Land

Soweit auch die Gemeinde Mühlenbecker Land allgemein einwendet, ihre Planungshoheit werde durch den Ausbau der Autobahn eingeschränkt, wird auf die ausführlichen Ausführungen unter III.2.8.2.1 verwiesen.

III.2.8.2.2.5 Panketal

Soweit die Gemeinde Panketal darüber hinaus geltend macht, dass durch die Errichtung der Rastanlage am Standort Kappgraben in ihre Planungshoheit eingegriffen würde, ist dies zurückzuweisen. Zwar liegt für das Siedlungsgebiet Neu Buch ein bestätigter Bebauungsplan vor. In dessen Bestand wird jedoch nicht eingegriffen. Dass eine Änderung des Bebauungsplans in Folge des Ausbaus erforderlich wäre, ist weder vorgetragen noch ersichtlich. Dafür bestehen auch keine Anhaltspunkte. Die im Zusammenhang mit dem Ausbauvorhaben planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen führen zu einer sinkenden Lärmbelastung. Außerdem muss im Fall eines Baugebietes, das sich in Richtung einer bereits bestehenden Straße entwickelt, auf diese Rücksicht genommen werden. Das Baugebiet ist hierdurch in seiner Schutzwürdigkeit gemindert (BVerwG, U. v. 27.08.1997 – 11 A 18/96, NVwZ-RR 1998, 290). Schließlich ist mit dem zu III.2.8.2.1 Ausgeführten auch eine Beeinträchtigung der Gemeinde in ihrem Selbstgestaltungsrecht nicht erkennbar.

III.2.9 Bauwerke

III.2.9.1 Rastanlagen und -plätze

III.2.9.1.1 Rastanlage Kappgraben

Die Gemeinde Panketal, der Stadtrandsiedlung Kappgraben e.V., sowie weitere Einwender, insbesondere aus Neu Buch und dem Berliner Ortsteil Karow, wenden sich gegen die geplante Rastanlage Kappgraben bei km 192,334. Mit Blick auf die nahe Wohnbebauung wird eine Verlagerung der Rastanlage gefordert. Der vorgesehene Standort sei wegen der zusätzlichen Belastung des Wohngebietes mit Lärm und Luftschadstoffen ungeeignet. Es wird gefordert, den nördlich der Rastanlage vorgesehenen Lärmschutzwall zur Abschirmung von Neu Buch zu erhöhen. Zudem sei zu befürchten, dass es infolge der Rastanlage vermehrt zu Einbrüchen komme. Die

Gemeinde Panketal trägt darüber hinaus vor, dass sie sich auf Grund der Planungen für die Rastanlage in ihrer Planungshoheit verletzt sieht.

Die planerische Entscheidung des Vorhabenträgers zur Wahl des Standortes für die Rastanlage Kappgraben ist nicht zu beanstanden.

Rastanlagen sollen den Verkehrsteilnehmern zum Halten, Parken und Rasten zur Verfügung gestellt werden. Sie dienen der Erholung und Entspannung der Verkehrsteilnehmer, ermöglichen körperliche Bewegung und erhöhen damit die Sicherheit im Straßenverkehr. Nach den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS, Ausgabe 2011) ist zwischen Rastanlagen an Bundesautobahnen ein Regelabstand zwischen 15 und 20 km vorzusehen. Im Ausnahmefall kann der Abstand auch bis zu 25 km betragen. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Tank- und Rastanlage Seeburg und der perspektivisch geplanten Tank- und Rastanlage Briesetal wäre zur Einhaltung des Regelabstands zwischen diesen beiden Standorten eine unbewirtschaftete Rastanlage vorzusehen, da der Abstand zwischen beiden Standorten ca. 30 km beträgt.

Der Vorhabenträger hat in Übereinstimmung mit Ziffer 4.2.1 ERS im Bereich zwischen km 188,0 und km 194,0 vier Standortalternativen untersucht. Unter Abwägung verschiedener Belange, wie verkehrlicher Aspekte, Annäherung an bebaute Gebiete, Beeinträchtigung von Natur und Landschaft, ist der Standort bei km 192,334 gewählt worden.

Eine Verlagerung der Rastanlage in Richtung Autobahndreieck Pankow muss nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ausscheiden. Der Vorhabenträger hat hier Standorte bei km 188,164 (Standort 1) und bei km 190,544 (Standort 2) untersucht. Gegen Standort 1 spricht zum einen, dass er sich innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Buch“ befindet. Dies widerspricht der Vorgabe der ERS, nach Naturschutzrecht geschützte Bereiche nach Möglichkeit zu meiden. Zum zweiten kann dort der nach Nr. 4.2.2.2 ERS erforderliche Mindestabstand der Ein- und Ausfahrtsstreifen der Rastanlage zum Autobahndreieck Pankow nicht eingehalten werden. Dies führt zudem dazu, dass eine den Anforderungen der Verkehrssicherheit genügende Beschilderung nicht möglich ist.

Die Nordseite der Rastanlage bei km 190,544 (Standort 2) läge im Bereich einer bestehenden 380-kV-Freileitung. Um die Aufenthaltsqualität der Rastanlage sicherzustellen und so den Verkehrsteilnehmern die nötige Erholung gewährleisten zu können, ist ein Parken unter den mit Freileitungen überspannten Flächen auszuschließen. Dies ließe sich nur durch die Einhaltung von Abständen zur Freileitung erreichen, was insgesamt zu einem Anstieg der in Anspruch genommenen Fläche führen würde. Des Weiteren befindet sich der Standort im Gebiet der Pankeniederung und innerhalb des Naturparks „Barnim“. Zudem würde der Abstand zur benachbarten Wohnbebauung im Süden nur 95 m betragen.

Die ebenfalls vom Vorhabenträger geprüfte Standortalternative bei km 193+320 (Standort 4) scheitert daran, dass hier die östlichen Ein- und Ausfahrtstreifen der Rastanlage unmittelbar an das angrenzende Autobahndreieck Schwanebeck anbinden würden. Eine den Anforderungen der Verkehrssicherheit genügende Wegweisung ließe sich zudem nicht gewährleisten.

Schließlich hat der Vorhabenträger untersucht, ob sich die nördliche Rastanlage gegenüber der in der Planfeststellungsunterlage vorgeschlagenen Lösung bei km 192,33 (Standort 3) um ca. 350 m nach Osten verschieben lässt (Standort 3a). Zwar würde sich bei dieser Variante der Abstand zur Bebauung im Bereich Kastanienweg auf 620 m erhöhen. Die Rastanlage Nord läge dann jedoch unter einer 380-kV-Freileitung. Insofern ergeben sich die gleichen Probleme wie beim Standort 2. Zudem würden sich die Kosten für die technische Erschließung des Standorts gegenüber der Planfeststellungsvariante um ca. 75.000 € erhöhen. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass sich der Standort 3a bereits aus diesen Gründen als nicht vorzugswürdig erweist. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass die 50Hertz Transmission GmbH plant, im Bereich des Standorts 3a im Zuge des Baus der 380-kV-Freileitung Neuenhagen – Wustermark – Hennigsdorf parallel zur bestehenden Freileitungstrasse eine weitere 380-kV-Freileitungstrasse zu errichten, um eine Neuzerschneidung in anderen Bereichen zu vermeiden. Die (positive) landesplanerische Beurteilung für dieses Vorhaben liegt seit dem 30.08.2011 vor.

Im Ergebnis ist die planerische Entscheidung des Vorhabenträgers daher sachgerecht. Am planfestgestellten Standort 3 können die Mindestabstände zur Beschilderung noch eingehalten werden. Der Standort befindet sich nicht in einem naturschutzrechtlich besonders geschützten Bereich. Die gegenwärtig noch vorhandene 110-kV-Freileitung, welche die südliche Rastanlage überspannen würde, wird durch ein 110-kV-Erdkabel ersetzt, sodass hier Nutzungskonflikte ausgeschlossen werden können. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass die mit der Rastanlage verbundenen zusätzlichen Lärmbelastungen zu vernachlässigen sind. Der Vorhabenträger hat für die Ortslage Neu Buch untersucht, wie sich der Beurteilungspegel mit und ohne Rastanlage darstellt. Die Differenz beträgt danach im Bereich der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen maximal 0,1 dB(A). Dies liegt deutlich unter der bei ca. 3 dB(A) anzusetzenden Hörbarkeitsschwelle. In keinem Fall führt der gewählte Standort für die Rastanlage zu einer Überschreitung der maßgeblichen Lärmgrenzwerte. Soweit im Bereich des Rastanlagenstandorts Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen sind, würden diese auch bei einem Verzicht auf die Rastanlage eintreten. Zudem erreicht die prognostizierte Lärmbelastung keinen so hohen Wert, dass auch eine geringfügige Erhöhung aus verfassungsrechtlichen Gründen auszuschließen wäre.

Eine Erhöhung des Erdwalls nördlich der Rastanlage Kappgraben Nord ist nicht vorzusehen. Nach dem planfestgestellten Lärmschutzkonzept ist im Umfeld der Rastanlage Kappgraben ein Lärmschutzwall vorgesehen, der im Westen an die Lärm-

schutzwände des Planungsabschnitts Berlin und im Osten an das Bauwerk BW 90 Ü1 anbindet. Dieser Lärmschutzwand ist durchgängig 6 m hoch. An der Rastanlage selbst erfolgt der Lärmschutz durch eine ebenfalls 6 m hohe Schallschutzwand zwischen Autobahn und Rastanlage. Der Lärmschutzwand wird hier unterbrochen. Es ist jedoch ein 3 m hoher Erdwall vorgesehen, der jeweils an den Lärmschutzwand anbindet, aber nicht als aktive Lärmschutzmaßnahme zu betrachten ist. Der Vorhabenträger hat ermittelt, dass eine Erhöhung des Erdwalls auf 6 m – wie verschiedentlich gefordert – im Maximalfall zu einer Pegelreduzierung von 0,4 dB(A) führen würde. Dies liegt unterhalb der Hörbarkeitsschwelle. Zudem ist zu berücksichtigen, dass in der Ortslage Neu Buch bereits auf Grund des bisherigen Ausbaus erhebliche Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen sind. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Rastanlage kann hier in Folge des Ausbaus und der planfestgestellten Lärmschutzanlagen gegenüber dem Istzustand (Analyse 2005) eine deutliche Reduzierung der Beurteilungspegel (zwischen 3 und 5 dB(A) im Bereich des Eichenrings, in der Rathenaustraße vielfach über 5 dB(A)) erreicht werden. Schließlich würde eine weitere Erhöhung des Erdwalls auf Grund der dann größeren Basis zu einer höheren Flächeninanspruchnahme führen. Bei diesem Befund ist nicht zu beanstanden, dass der Vorhabenträger bei Abwägung aller Belange zu dem Schluss gekommen ist, dass eine Erhöhung des Erdwalls unverhältnismäßig wäre, da der damit verbundene Ertrag für den Lärmschutz die Nachteile und die Kostensteigerung nicht aufwiegt.

Der vorgesehene Erdwall ist auch hoch genug, um die Wohnbebauung in Neu Buch gegenüber den Scheinwerfern der Fahrzeuge auf der Rastanlage ausreichend abzusichern. Da es sich um eine unbewirtschaftete Rastanlage handelt, ist nur an den Außenseiten des WC-Gebäudes eine Beleuchtung vorgesehen, sodass allein diese ebenfalls keine Erhöhung des Erdwalls rechtfertigen kann.

Die Auswirkungen des Ausbaus auf die Belastung mit Luftschadstoffen werden in der Unterlage 11 L dargestellt. Danach ergibt sich, auch in Folge der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen, dass die gesetzlichen Grenzwerte in einem Abstand von 25 m zum Fahrbahnrand eingehalten werden. Zusätzliche Maßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass die Rastanlage eingezäunt wird. Bereits aus diesem Grund sind Befürchtungen zurückzuweisen, dass in Folge des Baus und der nachfolgenden Nutzung der Rastanlage vermehrt mit Einbrüchen und ähnlichen Delikten in Neu Buch zu rechnen ist.

Soweit die Gemeinde Panketal darüber hinaus geltend macht, dass durch die Errichtung der Rastanlage am Standort Kappgraben in ihre Planungshoheit eingegriffen werde, ist dies zurückzuweisen. Zwar liegt für das Siedlungsgebiet Neu Buch ein bestätigter Bebauungsplan vor. In dessen Bestand wird jedoch nicht eingegriffen. Dass eine Änderung des Bebauungsplans in Folge des Ausbaus erforderlich wäre, hat die Gemeinde nicht vorgetragen. Dafür bestehen auch keine Anhaltspunkte. Zum

einen werden Flächen des Bebauungsplans weder durch die Erweiterung der Autobahn, noch durch den Bau der Rastanlage in Anspruch genommen. Zum anderen ist auch unter Berücksichtigung des Lärmschutzes keine Beeinträchtigung der Planungshoheit zu erkennen. Der Bereich des Bebauungsplans für das Wohngebiet Neu Buch ist bereits gegenwärtig durch eine hohe Lärmbelastung geprägt. Die im Zusammenhang mit dem Ausbaivorhaben planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen führen dazu, dass die Lärmbelastung gegenüber dem Ist-Zustand sinkt. Dabei liegt die Reduzierung des Lärmpegels für große Teile von Neu Buch bei einem Wert von über 3 dB(A). Im Übrigen ist zu beachten, dass im Fall eines Konfliktes zwischen Fachplanung und Bauleitplanung sich jene Planung durchsetzt, die sich als erste verfestigt hat. Daraus folgt, dass im Fall eines Baugebietes, welches sich in Richtung einer bereits bestehenden Straße hin entwickelt, auf diese Rücksicht nehmen muss und das Baugebiet daher in seiner Schutzwürdigkeit gemindert ist (BVerwG, U. v. 27.08.1997 – 11 A 18/96, NVwZ-RR 1998, 290; Strick, Lärmschutz an Straßen, 2. Aufl., 2006, Rn. 123). So liegt der Fall auch hier. Die 4-spurige BAB 10 war bereits bei Aufstellung des Bebauungsplans Neu Buch vorhanden. Da das hier festgestellte Planungsvorhaben keine schwerwiegenden Auswirkungen auf die Entwicklung in dem Plangebiet hat, scheidet ein Eingriff in die Planungshoheit aus. Mit Blick auf die schon jetzt vorhandene Trennwirkung der BAB 10 ist auch nicht erkennbar, dass das planfestgestellte Ausbaivorhaben die Gemeinde in ihrem Selbstgestaltungsrecht beeinträchtigen könnte (BVerwG, U. v. 30.05.2012 – 9 A 35/10, DVBl. 2012, 1377).

III.2.9.1.2 Vorhandener Rastplatz bei Bergfelde

Seitens der Stadt Hohen Neuendorf wurde eine Verschiebung des bestehenden Rastplatzes bei Bergfelde bei km 176,300 bis km 176,400 im Zusammenhang mit dem Ausbaivorhaben gefordert. Einige Einwender forderten zudem, auf die Rastanlage vollständig zu verzichten und insbesondere am jetzigen Standort keine Tank- und Rastanlage zu errichten.

Der Planfeststellungsbeschluss sieht keinen Neubau einer Rastanlage im Bereich Bergfelde vor. Vielmehr wird den bestehenden Rastplatz nur an den neuen Querschnitt der BAB 10 angebunden. Da der Rastplatz auf Grund seiner geringen Stellplatzkapazität nur ein geringes Verkehrsaufkommen aufweist, führt er zu keiner wahrnehmbaren Verschlechterung der Lärmbelastung in der Ortslage Bergfelde. Daher besteht auch keine Veranlassung, im Zuge des Ausbaus der BAB 10 eine Schließung des Rastplatzes vorzusehen. Dies gilt umso mehr, da aus Gründen der Verkehrssicherheit in angemessenen Abständen Rastanlagen entlang von Bundesautobahnen vorzusehen sind (vgl. ERS, Ausgabe 2011), sodass gegenwärtig auf den Rastplatz nicht verzichtet werden kann.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass im Fall der Errichtung der geplanten bewirtschafteten Rastanlage Briesetal an einem anderen Standort der bestehende Rast-

platz Bergfelde geschlossen wird. Die Planung der Rastanlagen Briesetal Nord und Süd ist jedoch nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

III.2.9.2 Brückenbauwerke

III.2.9.2.1 Wegfallende Brückenbauwerke

III.2.9.2.1.1 BW 83 Ü1 (Zehnrutenwegbrücke)

Die Bürgerinitiative A10-Ausbau, die Leitbildgruppe Mühlenbecker Land, der Kulturverein Schildow e.V., der Kleingartensparte Sonnenschein e.V., der SPD Ortsverein Mühlenbecker Land, die Evangelische Kirchengemeinde Mühlenbeck, die Evangelische Kirchengemeinde Schildow, die Agrar und Handels GmbH Mühlenbeck, sowie weitere private Einwender, insbesondere aus der Gemeinde Mühlenbecker Land (OT Mühlenbeck, OT Schildow, OT Schönfließ, OT Zühlsdorf) wenden sich gegen den geplanten ersatzlosen Wegfall des Bauwerks BW 83 Ü1 (Zehnrutenweg).

Für den Erhalt bzw. den Neubau der Brücke wird die touristische Bedeutung als Rad- und Fußgängerweg, aber auch als Reitweg, angeführt. Der Zehnrutenweg werde auf Wanderkarten als offizieller Wanderweg ausgewiesen. Der durch den Umbau notwendige Umweg werde um interessante Teile des Naturschutzgebietes herumführen. Die Gemeinde sei durch die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus in den Möglichkeiten ihrer strategischen Entwicklung betroffen. Außerdem diene das Bauwerk als Verbindung des nichtmotorisierten Verkehrs zwischen den Ortsteilen der Gemeinde Mühlenbecker Land Mühlenbeck, Summt und Zühlsdorf sowie Buchhorst. Auf den Ausweichstrecken werde der Verkehr zunehmen und dadurch die Unfallgefahr steigen. Weiterhin wird die Bedeutung der Überführung für den Rettungsverkehr, insbesondere für die Einsätze der Feuerwehr herausgestellt. Die Überführung dient dem Verkehr der Land- und Forstwirtschaft. Insbesondere die Agrar und Handels GmbH Mühlenbeck ist als Nutzer der anliegenden landwirtschaftlichen Flächen betroffen. Formal wird eine fehlende Begründung für den ersatzlosen Abriss in den Planungsunterlagen kritisiert. Vereinzelt wird vorgetragen, durch den Abriss des Bauwerkes werde in Zukunft ein Wildwechsel verhindert.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendungen zurück.

Der Vorhabenträger hat eine Variantenuntersuchung vorgelegt, welche verschiedene Varianten zum Umgang mit dem Brückenbauwerk BW 83Ü1 betrachtet. Dabei wurden ausgehend vom Planungsstand 2010 der Ersatzneubau eines Brückenbauwerks in alter Lage und der Neubau eines Wirtschaftsweges unter teilweiser Mitnutzung vorhandener Wege gegenübergestellt. Die Untersuchung stellte nicht allein auf einen Kostenvergleich ab, sondern bezog auch verkehrliche Anforderungen und die Eingriffe in Natur, Landschaft und Eigentum mit ein. Dabei zeigte sich die Vorzugswürdigkeit der Planfeststellungslösung.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich nach eigener Prüfung dieser Einschätzung an.

Beim Einsatz von Mitteln des Bundes für den Straßenbau sind die in § 7 Bundeshaushaltsordnung (BHO) niedergelegten Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit anzuwenden. Bei allen Entscheidungen ist zu gewährleisten, dass die verkehrlichen Ziele mit den vorgesehenen Maßnahmen so wirtschaftlich wie möglich erreicht werden. Vorgaben dazu enthält u. a. das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau (ARS 17/1995) „Kostenmanagement bei Maßnahmen des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen“, in dem die Ergebnisse der „Leiterkonferenz Straßenbau“ für den Neubau sowie Um- und Ausbau von Bundesfernstraßen ausgeführt sind.

Die Variantenuntersuchung des Vorhabenträgers hat für die Planfeststellungslösung Baukosten in Höhe von ca. 482.000 € ermittelt, während für einen Ersatzneubau Kosten in Höhe von ca. 1.256.000 € zu veranschlagen wären (jeweils inklusive Grunderwerb und landschaftspflegerischen Kosten). Zudem stellt sich die Planfeststellungslösung auch hinsichtlich des Lärmschutzes als vorzugswürdig dar. In Bezug auf die Eingriffe in Natur und Landschaft, Boden, Wasser, Klima und Landschaftsbild ergeben sich zwischen beiden Varianten nur geringfügige Unterschiede. Bei diesem Befund sind die mit dem Entfall des BW 83Ü1 verbundenen Nachteile nicht geeignet, einen Ersatzneubau des BW 83Ü1 zu rechtfertigen.

Im Bereich der Brücke wird der Zehnrutenweg derzeit durch eine Schranke versperrt, und kann nur durch den land- bzw. forstwirtschaftlichen Verkehr genutzt werden. Der Fortfall des BW 83Ü1 wirkt sich daher nicht auf den motorisierten Individualverkehr aus.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Zehnrutenweges ist gering. Alternativwege bestehen vor Ort. Ein Rechtsanspruch auf den Erhalt eines öffentlichen Weges besteht nicht. Die Umwege sind für die Land- und Forstwirtschaft zumutbar. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Brücke für die Freizeit und Erholung genutzt wird und die Umwege weniger attraktiv sind. Unter Abwägung mit den erheblichen Mehrkosten müssen jedoch diese Interessen zurückstehen.

Letztlich ist die Brücke auch für den Brandschutz nicht erforderlich, da ausreichende und gut ausgebaute Straßenverbindungen zur Verfügung stehen. Eine Erhöhung des Risikos für den Ortsteil Summt der Gemeinde Mühlenbecker Land ist mit dem Wegfall der Brücke nicht verbunden.

Als Ersatz für das Bauwerk 83 Ü1 wird die vorhandene Wegeverbindung über die L 21-Fischerweg genutzt und ein neu anzulegender Wirtschaftsweg entlang der alten Rampe der Autobahn und weiter parallel zur Autobahn bis zum Zehnrutenweg geschaffen. Durch diese Verbindung sind alle bisher bestehenden Verbindungen wieder hergestellt. Der vorhandene Geh- und Radweg an der L 21 garantiert einen ge-

fahrlosen Weg. Durch das Umklappen der Anschlussstellenrampe in den nordwestlichen Quadranten ist ein Queren der Rampen nicht mehr notwendig. Grundsätzlich steht dieser Weg auch Reitern zur Verfügung.

Radfahrer zwischen Summt und dem Ortsteil Mühlenbeck benutzen den Geh- und Radweg an der L 21 mit keinem erhöhten Unfallrisiko. Zum Schutz der Fußgänger und Radfahrer wurde eine Lichtsignalanlage im Bereich der Anschlussstelle Mühlenbeck/ L 21 aufgestellt. Seitdem sind keine Unfälle mehr zu verzeichnen.

Es ist in den Planunterlagen nachvollziehbar dargelegt, welche abwägungsrelevanten Parameter betrachtet wurden und zur vorliegenden Planung geführt haben.

Die Einwender tragen vor, die Entwicklung zu einem Ort der Naherholung und des Fremdenverkehrs werde durch den Wegfall der Brücke BW 83 Ü1 "verbaut". Die Möglichkeit einer solchen Entwicklung kann einen abwägungserheblichen Belang darstellen. Voraussetzung ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts jedoch, dass die Gemeinde durch den Fremdenverkehr geprägt ist. Dies ist bei der Gemeinde Mühlenbecker Land nicht der Fall. Das Vorhandensein von Reiterhöfen, Rad- und Wanderwegen oder einer touristischen Entwicklungskonzeption genügen für eine solche Prägung nicht. Gleichwohl hat der Vorhabenträger bei der Planung und Abwägung die geltend gemachte touristische und landwirtschaftliche Funktion der Brücke BW 83 Ü1 berücksichtigt.

Alle Entschädigungsfragen werden außerhalb des Verfahrens geregelt. Da kein Rechtsanspruch auf Erhalt der Wegebeziehung besteht, ist für Umwege kein Ersatz zu leisten.

Die Auswertung der Daten zum Wildbestand haben keine Hinweise auf relevante Wildvorkommen bzw. Großsäugervorkommen ergeben, die das Erfordernis der Errichtung von Wildbrücken in diesem Bereich des Berliner Rings und somit im Bereich der Brücke Zehnruetenweg rechtfertigen. Wildbrücken dienen vorrangig der überregionalen Vernetzung von Wildwanderwegen und damit dem genetischen Austausch von Teilpopulationen des Wildes. Innerhalb des Berliner Rings sind keine überregional bedeutsamen Wanderrouten des Wildes betroffen (vgl. auch NABU-Bundeswildwegeplan NABU, 2007).

III.2.9.2.1.2 BW 86 Ü2

Die Gemeinde Wandlitz und der Einwender mit der ID B-b_083 haben die Wiederherstellung der im Jahre 2003 wegen irreparabler Schäden abgerissenen Brücke BW 86 Ü2 bei km 184,6 gefordert.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Bei Abwägung aller widerstreitenden Interessen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die planfestgestellte Lö-

sung (Ertüchtigung eines vorhandenen Weges anstelle eines Ersatzneubaus) verhältnismäßig ist.

Der Vorhabenträger hat dazu zwei Varianten untersucht.

Die erste Variante sah vor, die fragliche Brücke nicht wieder aufzubauen und stattdessen als Umleitungsstrecke den bereits als Provisorium ausgebauten Wirtschaftsweg zu befestigen. Dieser Weg verläuft südwestlich der BAB 10 vom alten Standort des BW 86 Ü2 in nördlicher Richtung parallel zur BAB 10 und schließt bei km 0,030 an die L 305 an. Durch den Ausbau der BAB 10 sowie der überführenden Wege und den daraus resultierenden Anpassungen der Rampen müssten Teile des vorhandenen Weges insbesondere im Rampenbereich der L 305 umverlegt werden. Der Wirtschaftsweg wird in einer Breite von 3,50 m zuzüglich zweier Bankette mit je 0,75 m Breite hergestellt. Um den Begegnungsfall von größeren Fahrzeugen zu gewährleisten, wären zwei Ausweichstellen mit einer Breite von 5,50 m vorzusehen.

Die zweite Variante sah den Ersatzneubau des BW 86 Ü2 am alten Standort und die Anpassung der zugehörigen Rampen vor. Das Brückenbauwerk würde durch die größere Breite der BAB 10 eine lichte Weite von 64 m und eine Nutzbreite von 6 m bekommen. Die Rampen würden in einer Breite von 3,50 m zuzüglich zweier Bankette mit je 0,75 m Breite hergestellt. Die südliche Rampe befände sich dann in einem Naturpark und im Landschaftsschutzgebiet „Westbarnim“.

Zwar schneidet die zweite Variante im Hinblick auf Flächeninanspruchnahme, Auswirkungen auf die Nutzung und Schutzgebiete besser ab, jedoch ist demgegenüber die erste Variante bei den übrigen Kriterien (wie etwa den Baukosten und den jährlichen Unterhaltskosten) gleichwertig oder sogar vorteilhafter. Insbesondere sind die Kosten der ersten Variante mit ca. 315.000 € um mehr als die Hälfte geringer als die der zweiten Variante mit ca. 800.000 €. Auch ergeben sich durch den Wegfall des Bauwerkes und den Ausbau des Wirtschaftsweges kaum relevante Nutzungsänderungen, sodass die deutlich höheren Kosten für die Wiederherstellung des Brückenbauwerkes nicht zu rechtfertigen wären. Der ersten Variante ist daher der Vorzug zu geben.

III.2.9.2.2 Einwendungen zu weiteren Brückenbauwerken

Auch zu weiteren Brückenbauwerken wurden Einwendungen erhoben.

III.2.9.2.2.1 BW 75 Ü2 (Anschlussstelle Oberkrämer)

Zwei Einwender haben kritisiert, dass auf der östlichen Seite der neugeplanten Brücke an der Anschlussstelle Oberkrämer (BW 75 Ü2) nur ein einseitiger statt eines zweiseitigen Geh- und Radweges geplant wurde.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Das fragliche Bauwerk liegt nicht innerhalb des hier gegenständlichen Planfeststellungsabschnittes.

III.2.9.2.2.2 BW 78 (L 172)

Von einigen Einwendern aus Velten wurde verlangt, Rad- und Fußwege beidseitig unter zu erneuernden Brücken anzulegen.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Das Brückenbauwerk BW 78 bei km 165,821 wird abgerissen und am gleichen Standort neu errichtet. Mit dem zuständigen Bau-
lasträger der L 172 wurde eine Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen. Demnach erfolgt im Baubereich nur die Wiederherstellung der vorhandenen Geh- und Radwege.

III.2.9.2.2.3 BW 81 (Oder-Havel-Kanal)

Ein Einwender hat im Zusammenhang mit der Erweiterung des Brückenbauwerks BW 81 bei km 171,349 die Schaffung einer Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer gefordert.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Dem Wunsch auf Anordnung eines Geh- und Radweges auf dem BW 81 über den Oder-Havel-Kanal kann in Ermangelung einer entsprechenden Rechtsgrundlage nicht entsprochen werden. Würde der Forderung entsprochen, könnte die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer nicht ausreichend gewährleistet werden. Das Bauwerk selbst ist nach § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG Bestandteil der Bundesautobahn, die jedoch gemäß § 18 Abs. 9 StVO von Fußgängern nicht betreten und nach § 18 Abs. 1 StVO von Fahrzeugen, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit weniger als 60 km/h beträgt, nicht befahren werden darf. Im Übrigen besteht kein Anschluss an ein vorhandenes Radwegenetz. Die Stadt Velten müsste die Kosten für die Herstellung eines bisher nicht vorhandenen Geh- und Radweges über den Oder-Havel-Kanal tragen. Aufgrund der dargestellten fernstraßenrechtlichen Sachlage müsste zudem ein eigenständiges Bauwerk neben dem BW 81 vorgesehen werden, welches für sich – ohne die Herstellung der notwendigen Rampen – Kosten von ca. 550.000 € verursachen würde.

Einzelne Einwender haben die Herstellung einer Wegeverbindung unter der Brücke BW 81 (Oder-Havel-Kanal) gefordert.

Diese Einwendungen sind gleichfalls zurückzuweisen. Beim Oder-Havel-Kanal handelt es sich um eine Bundeswasserstraße. Seitens der Bundeswasserstraßenverwaltung wurde die Anlage von Wartungswegen unter dem BW 81 gefordert. Diese Forderung wurde bei der Planung des Bauwerks berücksichtigt (III.2.10.17.5). Inwieweit die öffentliche Nutzung dieser Wege durch die Bundeswasserstraßenverwaltung erlaubt wird, kann im hiesigen Planfeststellungsverfahren nicht geklärt werden.

III.2.9.2.2.4 BW 81 Ü1

Wiederum einzelne Einwender haben den Bau des Brückenbauwerks BW 81 Ü1 bei km 172,280 unter Vollsperrung kritisiert. Andererseits hat die Gemeinde Birkenwerder gefordert, an dieser Brücke den Lärmschutz zu optimieren. Auch wurde durch sie die Verschmälerung der Brücke kritisiert und die Anlage eines ausreichenden Gehwegs gefordert.

Die Einwendung ist zurückzuweisen. Der Ersatzneubau des BW 81 Ü1 erfolgt am gleichen Standort. Dadurch wird es während der Baumaßnahmen zu einer Vollsperrung kommen müssen. Eine hinnehmbare Umleitung wird standortnah eingerichtet.

Zu den Einwendungen der Gemeinde Birkenwerder ist auszuführen, dass sich der mit dem Brückenbauwerk über die BAB 10 geführte Stolper Weg in der Baulast der Stadt Hohen Neuendorf befindet. Der Vorhabenträger hat mit der Stadt, die eine Verbreiterung der Straße und die Anlage eines Gehwegs nicht fordert, eine Kreuzungsvereinbarung getroffen. Lärmschutzwände werden an das Bauwerk angebunden.

III.2.9.2.2.5 BW 81 Ü2 (Anschlussstelle Birkenwerder)

Einige Einwender haben (auch für die Dauer der Baumaßnahmen) beidseitig sichere Geh- und Radwege auf dem Brückenbauwerk BW 81 Ü2 bei km 172,950 gefordert.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Die geplante Behelfsbrücke verfügt über einen einseitigen Gehweg auf der Ostseite. Da dies dem durchgehenden Gehweg im vorhandenen Zustand entspricht, ist dies als ausreichend anzusehen. Im Endzustand wird das BW 81 Ü2 mit beidseitigem Geh- und Radweg ausgestattet sein.

Die Einwender mit den IDs HN-bo_357 und HN-bo_358 kritisieren die während der Bauzeit auftretenden Behinderungen der Zufahrten zu ihren Grundstücken. Die Behinderungen würden maßgeblich durch die Sperrung der südlichen Rampen der Anschlussstelle Birkenwerder für den Ersatzneubau des BW 81 Ü2 entstehen. Durch die Sperrung und die notwendigen Umwege käme es zu wirtschaftlichen Belastungen der Unternehmen.

Der Einwender mit der ID HN-bo_357 hat in Bezug auf die wirtschaftlichen Auswirkungen der Sperrung seine Einwendung mit Schreiben vom 12.07.2011 für erledigt erklärt und um rechtzeitige Information gebeten. Dieses Vorgehen wird durch den Hinweis II.1.3.3 Nr.2 gesichert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde erkennt die entstehenden wirtschaftlichen Belastungen für die Einwender. Diese führen aber

nicht zu einer Existenzgefährdung. Eine solche ist weder hinreichend deutlich darge-
tan noch erkennbar.

Der Einwender mit der ID HN-bo_358 hat die Maßnahmen entschädigungslos zu dulden. Dies ergibt sich aus den folgenden Erwägungen: Es besteht auch für Unternehmen kein Rechtsanspruch auf die Aufrechterhaltung bestimmter vorhandener Wegebeziehungen. Die notwendigen Umbaumaßnahmen können nicht bei Aufrechterhaltung des laufenden Verkehrs durchgeführt werden. Die Sperrung betrifft lediglich die Verbindungsrampe an der Anschlussstelle Birkenwerder im südwestlichen Quadranten und wird zudem nur wenige Wochen dauern. Es ist dem Einwender zumutbar, für diesen begrenzten Zeitraum die möglichen Umfahungsstrecken – zum einen bis zum Autobahndreieck Kreuz Oranienburg dann dort Richtung Berlin auf die BAB 111 und dann an der Anschlussstelle Hennigsdorf ab und zum anderen Nutzung der Anschlussstelle Oranienburg-Süd, Auffahrt der B96n – zu nutzen. Der schwerwiegendste Teil der Belastung wird also auf ein Minimum reduziert. Die Schaffung anderweitiger Behelfsstrecken ist nur mit einem unverhältnismäßig hohen Kostenaufwand möglich, da auch für eine nur provisorische Auffahrt ein kompletter Fahrbahnaufbau in entsprechender Bauklasse eingebaut werden müsste. Eine Reaktivierung der Anschlussstelle Velten ist aus Rechtsgründen nicht möglich. Zum einen enden/beginnen die Ein- und Ausfahrtstreifen des AD Oranienburg unmittelbar am Kreuzungsbauwerk mit der L 20. Die sichere Führung des Verkehrs wäre nicht möglich, da sich die Ein- und Ausfahrtstreifen des AD mit denen der provisorischen AS überlagern würden. Dies war auch der Grund für die Schließung der AS Velten. Zum anderen wurden die befestigten Fahrbahnen der Verbindungsrampen bereits vor mehreren Jahren entsiegelt und der natürlichen Sukzession überlassen, die sich bereits in einem fortgeschrittenen Stadium befindet.

Zudem wird sichergestellt, dass die Brückenbauwerke BW 81 Ü2 und BW 80 Ü1 nicht zeitgleich erneuert werden.

III.2.9.2.2.6 BW 81 Ü3 (Wensickendorfer Weg)

Es wird kritisiert, dass die Brücke im Zuge des Wensickendorfer Weges (BW 81 Ü3 bei km 173,258) zur befahrbaren Brücke ausgebaut wird und die Beschränkung auf eine reine Fußgängerbrücke verlangt. Ferner wurde von einigen Einwendern die Sperrung der Fußgängerbrücke BW 81 Ü3 während der Bauzeit kritisiert. Auch wurde eine behindertengerechte Ausgestaltung der Brücke gefordert.

Auch diese Einwände werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wird. Es erfolgt ein Ersatzneubau der Brücke am gleichen Standort, wodurch es konstruktionsbedingt zu einer Vollsperrung kommen wird. Eine hinnehmbare Umleitung wird standortnah eingerichtet. Die Forderung nach einer behindertengerechten Ausgestaltung wird berücksichtigt.

Im vorliegenden Planfeststellungsverfahren ist die Brücke ausschließlich für den Fußgängerverkehr vorgesehen. Die Nutzbreite beträgt 2,50 m. Darüber hinaus wäre für die Umwidmung des Weges die Gemeinde zuständig.

III.2.9.2.2.7 BW 82 Ü1 (Bahnbrücke)

Die Gemeinde Birkenwerder macht Lärmschutzmaßnahmen an der Bahnbrücke BW 82 Ü1 bei km 173,595 geltend. Aufgrund der Ausbaumaßnahmen müsse die Bahnbrücke verlängert werden, was eine Untersuchung des von der Bahnbrücke ausgehenden Lärms erfordere.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die im Zuge der notwendigen Arbeiten an der Bahnbrücke BW 82 Ü1 vorgenommenen Änderungen an den Schienenwegen stellen zwar einen Eingriff in diesen Verkehrsweg dar, jedoch keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV. Zu beachten und zu bewerten ist nur der Lärm, der von dem wesentlich veränderten Verkehrsweg ausgeht. Das ist hier nur die BAB 10. Ansprüche auf Lärmschutz entlang der Bahnbrücke werden deshalb nicht ausgelöst. Der Vorhabenträger hat vorsorglich die Schallimmissionen des Bahnverkehrs auf der verlängerten Brücke untersucht und dabei gemäß Schall 03 einen Zuschlag von 3 dB(A) berücksichtigt. Aufgrund der Entfernungen der Gebäude zu dem Bauwerk BW 82 Ü1 ergibt sich keine bzw. nur eine geringe Veränderung von 0,1 dB(A) (zur Gesamtlärbetrachtung vgl. III.2.5.2.2.5). Die Erweiterung der Bahnbrücke führt somit unter keinem Gesichtspunkt zu weiteren Lärmschutzmaßnahmen.

III.2.9.2.2.8 BW 82 Ü2

Weiter wurden von einigen Einwendern die Planungen zum Brückenbauwerk BW 82 Ü2 bei km 174,031 kritisiert. Konkret betraf dies die ursprüngliche Planung, das Ersatzbauwerk westlich des alten (und neuen) Standortes zu errichten, die Berücksichtigung der Belange der unmittelbar betroffenen Anwohner und Eigentümer und die Aufrechterhaltung der Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer während der Bauarbeiten.

Auch diesbezügliche Einwände sind zurückzuweisen. Im Bereich des BW 82 Ü2 wird der vorhandene Zustand wiederhergestellt. Das Bauwerk und die Verkehrsanlage werden am alten Standort neu gebaut und nur geringfügig angepasst. Die Anpassung ist so gewählt, dass sich möglichst wenige Betroffenheiten im Hinblick auf Flächeninanspruchnahme, Kosten und Eingriffe in Natur und Landschaft ergeben.

Der ursprünglich geplante Ersatzneubau der Brücke, westlich des derzeitigen Standortes, kann hingegen wegen der vorhandenen Bebauung und der damit verbundenen massiven Eingriffe in privates Eigentum nicht erfolgen. Aus diesen Gründen ist auch die Errichtung einer Behelfsbrücke für die Zeit der Baumaßnahmen nicht möglich. Da der Ersatzneubau des BW 82 Ü2 am vorhandenen Standort erfolgen muss,

ist eine Vollsperrung notwendig. Der motorisierte Verkehr muss dabei umgeleitet werden.

Der Vorhabenträger sagt aber zu, für den Fußgänger- und Radverkehr während der Bauarbeiten provisorische Querungsmöglichkeiten zu schaffen (II.1.3.4 Nr. 18).

III.2.9.2.2.9 BW 83 (L 21)

Einige Einwander haben die Verringerung der lichten Weite des Brückenbauwerks BW 83 bei km 180,105 sowie den veränderten Querschnitt der unterführten Landstraße L 21 im Zuge des Ausbaus kritisiert.

Auch dieser Einwand wird zurückgewiesen. Der Querschnitt einer Straße wird bei Baumaßnahmen auf der Grundlage einer prognostizierten Verkehrsbelastung und des prognostizierten Schwerverkehrsanteils festgelegt. Unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2025 wurden die Fahrbahnbreiten gemäß des Technischen Regelwerkes im Bereich des Kreuzungsbauwerkes der BAB 10 mit der L 21 untersucht und mit einem Regelquerschnitt (RQ) von 10,5 m festgelegt.

Die Belange des Verkehrs wurden mit den Belangen der angrenzenden Grundstücksnutzer und -eigentümer abgewogen. Dabei wurde eine den prognostizierten Verkehrsmengen entsprechende Lösung für die L 21 und die Einmündungen der Anschlussstellenrampen gefunden, die Eingriffe in benachbarte Grundstücke vermeidet. Gleichzeitig bleibt der auf der Ostseite vorhandene Geh- und Radweg in der jetzigen Breite erhalten. Die Geometrie der Anschlussstelle wird verändert, sodass die Querung der Rampenfahrbahn durch den Geh- und Radweg entfällt. Diese Lösung gewährleistet einen sicheren und flüssigen Verkehrsablauf sowie eine ausreichende Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer. Gleichzeitig werden Eingriffe in das Umfeld minimal gehalten.

III.2.9.2.2.10 BW 86

Mit Schreiben vom 24.03.2010 hat die Gemeinde Mühlenbecker Land gefordert, die Planungen für das Brückenbauwerk BW 86 (Unterführung von Gleisanlagen der NEB AG) so anzupassen, dass die Gemeinde dort einen gemeinsamen Geh- und Radweg, sowie einen Reitweg führen kann. Die Gemeinde schlägt dazu eine Erhöhung der lichten Weite auf 14,50 m vor.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Aktuell verläuft östlich der Trasse der NEB AG ein schmaler Weg, welcher im Rahmen der Deckblattplanung A als Bestand aufgenommen wurde. Der Erhalt dieses Weges wird somit gesichert (vgl. auch III.2.10.18.4). Die Planungen der Gemeinde zum Ausbau des touristischen Wegenetzes sind nicht soweit konkretisiert, dass sich

die Planfeststellungslösung als ein Eingriff in bestehende Rechtspositionen darstellt. Die von der Gemeinde Mühlenbecker Land geforderte Erhöhung der lichten Weite des Brückenbauwerks stellt somit keine notwendige Folgemaßnahme dar. Eine Anpassung der Planunterlagen ist daher nicht erforderlich. Es steht der Gemeinde Mühlenbecker Land jedoch frei, mit der NEB AG und dem Vorhabenträger eine Kreuzungsvereinbarung zu treffen, welche eine den Vorstellungen der Gemeinde entsprechende Anpassung des Bauwerks regelt. Für den Fall des Abschlusses einer solchen Kreuzungsvereinbarung sieht der Planfeststellungsbeschluss die Durchführung eines Planergänzungsverfahrens vor (II. 1.3.1 Nr. 4).

III.2.9.2.2.11 BW 90 Ü1

Hinsichtlich des Brückenbauwerkes BW 90 Ü1 bei km 192,939 wird kritisiert, dass es westlich des gegenwärtigen Standortes verbreitert neu gebaut werden soll. Weiter ist gefordert worden, dass es im Rahmen der geplanten Fahrbahnerweiterung einen einseitigen Geh- und Radweg erhalten soll.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Der Ersatzneubau des Brückenbauwerkes BW 90 Ü1 erfolgt westlich des alten Standortes. Die größere Nutzbreite resultiert lediglich aus den neuen Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme. Die Verbreiterung wurde im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.

Die Anlage eines Geh- und Radweges ist nicht vorgesehen, da der Lindenberger Weg im weiteren Verlauf auch nicht über einen Geh- und Radweg verfügt. Dies ist perspektivisch auch nicht vorgesehen. Somit war der Forderung nach Anordnung eines Geh- und Radweges auf dem Bauwerk durch den Vorhabenträger nicht nachzukommen.

III.2.9.2.2.12 Veränderungen an weiteren Brückenbauwerken

Schließlich hat die Gemeinde Mühlenbecker Land die Veränderung der Planung verschiedener Brückenbauwerke gefordert, um darunter oder darauf weitere Geh-, Rad- und Reitwege anzulegen. Dies betrifft die Brückenbauwerke BW 83, BW 83 Ü1, BW 84, BW 85 und BW 86 Ü1.

Auf die vorstehend zu einigen Brückenbauwerken bereits gemachten Ausführungen wird Bezug genommen. Im Übrigen wird die Forderung zurückgewiesen. Die Abwägung aller rechtlichen und tatsächlichen Belange hat ergeben, dass die Kosten der gestellten Forderungen unverhältnismäßig sind.

III.2.9.3 Skateranlage Birkenwerder

Die Gemeinde Birkenwerder erhebt als Eigentümerin der Flurstücke 638/1, 639/1 und 640/1, Flur 10, Gemarkung Birkenwerder Einwendungen. Auf dem Flurstück 638/1 ist ein Spielplatz und auf den Flurstücken 639/1 und 640/1 ist eine Skaterbahn von der Gemeinde errichtet worden. Da diese Skaterbahn im Zuge der Erweiterung der BAB 10 weichen muss, verlangt die Gemeinde eine Wiederherstellung der Skaterbahn und des Spielplatzes.

Der Errichtung der Skateranlage ist vom damaligen Brandenburgischen Autobahnamt (heute Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Dienststätte Stolpe) mit Bescheid vom 10.06.2002 zugestimmt worden (Ausnahme vom Bauverbot nach § 9 Abs. 8 FStrG). Die Gemeindeverwaltung Birkenwerder wurde in diesem Bescheid darüber informiert, dass die Erweiterung der BAB 10 etwa ab dem Jahr 2005 vorgesehen ist. Der Bescheid enthielt Bedingungen und Auflagen. Unter der Nr. 7 wird folgende Bedingung formuliert:

„Diese Ausnahmegenehmigung ist unbefristet. Im Falle von Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der BAB 10 ausgehend von den baulichen Anlagen der Sport- und Freizeitanlage oder bei Erfordernis im Zusammenhang mit dem für den 6-streifigen Ausbau der BAB 10 durchzuführenden Planfeststellungsverfahren wird über den Fortbestand dieser Ausnahmegenehmigung erneut entschieden (B).“

Bedingungseintritt ist das „Erfordernis im Zusammenhang mit dem für den 6-streifigen Ausbau der BAB 10 durchzuführenden Planfeststellungsverfahren“. Im Zeitpunkt der Erteilung der Ausnahme konnte noch nicht abgesehen werden, ob die Flächen für den Ausbau der BAB 10 benötigt werden. Der Bescheid stellt jedoch unmissverständlich klar, dass eine Inanspruchnahme für den Ausbau der BAB 10 im Rahmen der Planfeststellung erfolgen kann. Das ist nunmehr der Fall. Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob die Grundstücke, auf dem die Skateranlage steht, für den Ausbau benötigt werden. Die Inanspruchnahme ist auch unter Berücksichtigung der Interessen der Gemeinde Birkenwerder nicht zu vermeiden.

Für die Entscheidung über den Fortbestand der Ausnahmegenehmigung ist die Planfeststellungsbehörde aufgrund der Konzentrationswirkung der Planfeststellung zuständig. Die Ausnahmegenehmigung war danach von der Planfeststellungsbehörde aufzuheben (vgl. II.5.4).

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

III.2.10 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Im Folgenden werden die Stellungnahmen und Einwendungen zusammengefasst dargestellt und beantwortet. Wegen der Einzelheiten wird auf die jeweiligen Schriftstücke verwiesen.

III.2.10.1 Bundes-/ Landesämter und -betriebe

III.2.10.1.1 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben

Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben hat am 26.05.2009 mitgeteilt, dass sie keine Bedenken gegen das Vorhaben hat.

III.2.10.1.2 Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe

Das Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe hat am 29.05.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. In der Stellungnahme weist es auf den Kiestagebau der Firma Kieswerke Borgsdorf GmbH & Co. KG hin, der im November 2001 planfestgestellt wurde.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Anhand der angegebenen Flurstücke lässt sich eine Betroffenheit des Unternehmens nicht erkennen. Im Übrigen wurde die Firma Kieswerke Borgsdorf GmbH & Co. KG als Einwender an dem Verfahren beteiligt. Es wird insoweit auf die dortigen Ausführungen verwiesen (III.2.9.2.2.5).

Des Weiteren verweist das Landesamt auf dessen Stellungnahme aus hydrogeologischer Sicht vom 21.10.2005, die weiter gelten solle. Das Landesamt hat zusammen mit dem Landkreis Oberhavel am 31.03.2010 eine weitere Stellungnahme zu den Problemen aus hydrogeologischer Sicht abgegeben. Diese wurden im Rahmen der wasserrechtlichen Erlaubnis berücksichtigt (vgl. II.4).

III.2.10.1.3 Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LVGB)

Die Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg hat am 08.04.2009 und am 28.04.2011 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass die im Plangebiet liegenden Festpunkte nicht zerstört werden dürfen. Sollte ein Erhalt der Festpunkte nicht möglich sein, sei die Verlegung der betroffenen Festpunkte zu beantragen.

Der Stellungnahme wird entsprochen.

Soweit möglich, werden vorhandene Festpunkte geschützt. Im Übrigen wird der Landesbetrieb über eine Verdrängung von Festpunkten gesondert informiert. Der Vorhabenträger wird dann die Verlegung der betroffenen Festpunkte rechtzeitig beantragen. In den Verdingungsunterlagen wird der bauausführende Betrieb seitens des Vorhabenträgers auf die Einhaltung der Anweisungen und der gültigen Gesetze hingewiesen.

III.2.10.1.4 Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum; Abteilung Denkmalpflege

Das Landesamt, Abteilung für Denkmalpflege hat am 19.05.2009, am 27.05.2009 und am 14.06.2009 mitgeteilt, dass es gegen das Vorhaben keine Bedenken hat.

III.2.10.1.5 Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Abteilung Bodendenkmalpflege

Das Landesamt, Abteilung für Bodendenkmalpflege hat sich am 28.05. 2009 und am 26.04.2011 zu dem Vorhaben geäußert. Es hat mitgeteilt, dass sich im Bereich des Vorhabens insgesamt 9 Bodendenkmale (Velten 4: km 170,900 – km 171,500; Borgsdorf 10: km 171,850 – km 172,000; Borgsdorf 2,3: km 172, 050 – km 172,250; Summt 3: km 179,650 – km 179,750; Mühlenbeck 29: km 179,950 – km 180,150; Mühlenbeck 12: km 180,650 – km 180,900; Mühlenbeck: km 181,200 – km 181,500; Mühlenbeck 23: km 182,000 – km 182,250; Schwanebeck 38: km 192,000 – km 192,600) und zahlreiche Vermutungsflächen für weitere Bodendenkmale befinden (Unterlagen 7 und 12). Es wird die Einhaltung der Vorgaben des Brandenburgischen Denkmalschutzgesetzes (BbgDSchG) in Bezug auf die vorhandenen Bodendenkmale gefordert, u.a. die fachgerechte Bergung und Dokumentation auf Kosten des Vorhabenträgers im Zuge notwendiger Zerstörung oder Veränderung (§§ 7 Abs. 3, 9, 11 Abs. 3 BbgDSchG). Das Gleiche soll für Zufallsfunde im Zuge der Baumaßnahmen gelten. Zufallsfunde seien darüber hinaus bei den zuständigen Behörden anzuzeigen.

Um neue Konflikte zu vermeiden und eine ausreichende Dokumentation zu gewährleisten, wird eine archäologische Baubegleitung gefordert. Für den Bereich der Vermutungsflächen wird die Einholung eines archäologischen Fachgutachtens (Prospektion) verlangt.

Flächen und Trassen, die lediglich während der Bauzeit genutzt werden, sollten möglichst nicht im Bereich von Bodendenkmalen oder Vermutungsflächen eingerichtet werden bzw. nur dort, wo bereits eine Versiegelung des Bodens vorliegt.

Der Ausbauunternehmer müsse über die Auflagen und Denkmalschutzbestimmung informiert und zu deren Einhaltung verpflichtet werden.

Der Stellungnahme wird entsprochen.

Die Einhaltung der denkmalschutzrechtlichen Vorgaben im Land Brandenburg (BbgDSchG) wird durch die Nebenbestimmung Nr. 2 in II.1.3.2.2 sichergestellt. Die nach § 9 Abs. 1 BbgDSchG erforderliche Erlaubnis zum Eingriff in bestehende Bodendenkmale wird durch die Entscheidung unter II.5.2 erteilt.

Im LBP ist unter der Maßnahme V5 eine archäologische Baubegleitung angeordnet worden. Der Forderung nach einem archäologischen Fachgutachten ist zum Teil schon entsprochen worden. Wo dies noch notwendig ist, wird die Prospektion fortgesetzt.

Der Vorhabenträger hat versichert, dass Bau- und Lagerflächen ausschließlich innerhalb der Planfeststellungsgrenzen des Bauvorhabens liegen. In diesen Bereichen werden vor Baubeginn die notwendigen Sicherungsmaßnahmen in Bodendenkmal- und Bodendenkmalverdachtsflächen durchgeführt (II.1.3.4, Nr. 2).

Der Vorhabenträger hat des Weiteren zugesagt, das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Abteilung Bodendenkmalpflege über den Beginn der Bauausführung mindestens 4 Wochen vorher zu informieren (II.1.3.4, Nr. 2).

III.2.10.1.6 Brandenburgischer Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen

Der Brandenburgische Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen – Serviceteam Eberswalde hat am 29.05.2009 mitgeteilt, dass er keine Stellungnahme abgibt, da es keine betroffenen Liegenschaften in seinem Zuständigkeitsbereich gibt.

III.2.10.1.7 Landesbetrieb Forst Brandenburg – Oberförsterei Bernau

Der Landesbetrieb Forst Brandenburg – Oberförsterei Bernau hat sich am 13.05.2009 zu dem Vorhaben geäußert. Er stimmt dem Ausbau der BAB 10 in seinem Zuständigkeitsbereich unter der Bedingung zu, dass die im LBP vorgesehenen Ersatzmaßnahmen in vollem Umfang und nach forstlichen Grundsätzen umgesetzt werden. Er weist darauf hin, dass die notwendigen Baumfällarbeiten zum Schutz der Brut- und Niststätten nicht zwischen dem 15.03. und 15.09. erfolgen dürfen.

Der Stellungnahme wird entsprochen.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, dass die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen nach forstlichen Grundsätzen erfolgt (II.1.3.4 Nr. 3). Die zeitlichen Vorgaben für die Fällarbeiten werden im Rahmen der Ablaufplanung für das Vorhaben berücksichtigt und im gesamten Planungsbereich durch die Maßnahmen V_{A7}(0), V_{A7}(1) und V_{A7}(2) gesichert.

III.2.10.1.8 Landesbetrieb Forst Brandenburg – Oberförsterei Borgsdorf

Der Landesbetrieb Forst Brandenburg – Oberförsterei Borgsdorf hat am 20.05.2009, am 06.05.2011 und am 04.08.2011 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Er spricht sich gegen die Errichtung eines Lärmschutzwalls im Bereich Birkenwerder Süd/ Bergfelde sowie Bergfelde aus, da für diese Maßnahme zu viel Wald in Anspruch genommen werde. Die Errichtung einer Lärmschutzwand in diesem Bereich sei ebenso effektiv aber waldschonender möglich. Die Kostenersparnis bei der Errichtung des Lärmschutzwalls sei nur gering. Die Lärmschutz- und Erholungsfunktion des Waldes werde durch den Lärmschutzwall unverhältnismäßig reduziert.

Des Weiteren widerspricht er dem Abriss des Bauwerks 83 Ü1 (Zehnrutenwegbrücke). Diese sei als Feuerwehrezufahrt für die Waldbrandbekämpfung unerlässlich; Umwege seien nicht akzeptabel.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Die Planfeststellungsbehörde hat – unter Abwägung mit den Bedenken des Landesbetriebes Forst Brandenburg – Oberförsterei Borgsdorf – entschieden, der Stellungnahme nicht zu folgen. Die Entscheidung begründet sie wie folgt:

Der Verlust der Waldfläche für die Errichtung des Lärmschutzwalls wird an anderer Stelle entsprechend den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zu § 8 des Waldgesetzes des Landes Brandenburg (VV § 8 LWaldG; Bekanntmachung des damaligen Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz vom 02.11.2009) ausgeglichen. Dabei wird die Wertigkeit des ursprünglichen Waldes berücksichtigt.

Auch wenn die Kostendifferenz zwischen den unterschiedlichen Lärmschutzvarianten gering ist, so darf sich der Vorhabenträger für die kostengünstigere Variante entscheiden. Die gewählte Variante lässt sich zudem harmonischer in das Landschaftsbild einfügen. Auf die weiteren Ausführungen zur Begründung der Verhältnismäßigkeit der gewählten Lärmschutzvariante unter III.2.5.2.2.6 wird verwiesen.

Des Weiteren wird darauf verwiesen, dass die Lärmschutzfunktion von Wald sehr gering ist. Es wird ein zumindest 100 m tiefer Wald mit dichter Unterholzausbildung benötigt, um einen gewissen Dämpfungseffekt zu erzielen. Dieser ist dann zwar messbar aber liegt noch unterhalb dessen, was das menschliche Gehör wahrnehmen kann. Ein Schutzwald hat also vor allem psychische Wirkung. Daher fließen bei der Lärmberechnung für Verkehrslärm mögliche Dämpfungseffekte durch vorhandene Waldgebiete nicht ein.

Zum Wegfall des Bauwerks BW 83 Ü1 wird auf III.2.9.2.1.1 verwiesen.

III.2.10.1.9 Landesamt für Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung (vormals: Landesamt für Verbraucherschutz, Landwirtschaft und Flurneuordnung – Prenzlau)

Das Landesamt für Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung hat am 14.05.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Es hat keine Bedenken gegen den Ausbau der BAB 10 erhoben. Es weist nur darauf hin, dass für baubedingte Schäden und Ertragsausfälle auf landwirtschaftlich genutzten Flächen Entschädigungsleistungen einzuplanen seien.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Die Bauausführung wird so geplant, dass Schäden an umliegenden Grundstücken ausgeschlossen werden können. Sollte es dennoch zu baubedingten Schäden kommen, besteht ein Ersatzanspruch dem Grunde nach. Über diesen ist im Bedarfsfall in einem gesonderten, nachgeordneten Verfahren zu entscheiden.

III.2.10.1.10 Landesamt für Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung (vormals: Landesamt für Verbraucherschutz, Landwirtschaft und Flurneuordnung – Neuruppin)

Das Landesamt für Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung hat am 14.05.2009 und am 06.05.2011 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Es hat mitgeteilt, dass keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben bestehen.

Dennoch werden unterschiedliche Aspekte der Flächeninanspruchnahme im Zusammenhang mit deren landwirtschaftlicher Nutzung angesprochen und gefordert, dass:

1. vorrangig Austauschflächen zur Verfügung zu stellen seien,
2. anderenfalls Nutzungsausfallentschädigungen zu zahlen seien,
3. entstehende Erschließungskonflikte insbesondere bei den sog. Harfengrundstücken zu klären seien,
4. eine ausreichende Breite der Wirtschaftswege sicherzustellen sei,
5. die Ersatzmaßnahme 1026 anders ausgeführt werde, um Bewirtschaftungsergebnisse auf dem Grundstück Gemarkung Mühlenbeck, Flur 15, Flurstück 204 abzumildern bzw. auszuschließen,

6. eine Umwegeentschädigung für Betroffene Eigentümer und Pächter landwirtschaftlicher Flächen im Zusammenhang mit dem Abriss des Brückenbauwerks 83 Ü1 (Zehnruetenwegbrücke) vorzusehen sei und

7. eine bodenordnerische Begleitung des Vorhabens erfolge.

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Da Tauschflächen nicht zur Verfügung stehen, kann eine Flächeninanspruchnahme nur anderweitig kompensiert werden. Werden Flächen dauerhaft oder zeitweilig in Anspruch genommen, besteht ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach. Über diese Ansprüche ist einem gesonderten, nachgeordneten Verfahren zu entscheiden. Auf die Ausführungen unter III.2.11 wird verwiesen.

Mit dem Neubau der dargestellten Wirtschaftswege werden sämtliche vorhandene Wegebeziehungen wieder hergestellt. Eine Anlage zusätzlicher Wegebeziehungen, die über das bisher vorhandene Wegenetz hinausgehen, ist nicht notwendig. Auch in den „Harfengrundstücken“ sind keine Wegebeziehungen durch den Ausbau der BAB 10 dahingehend betroffen, dass eine Erreichbarkeit nach dem Ausbau schlechter gegeben wäre als vor dem Ausbau.

Die vorgesehene Breite der Wirtschaftswege entspricht dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) 25/79 vom 17.12.1997, Ausgabe 2003, Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen. Dies sichert die Befahrbarkeit mit landwirtschaftlichen Geräten.

Die Ersatzmaßnahme 1026 führt nur zu sehr geringen Bewirtschaftungerschwernissen aufgrund der Lage und des Zuschnitts des betroffenen Flurstücks 204, Flur 15, Gemarkung Mühlenbeck. Daher war eine Umplanung nicht erforderlich.

Zum Wegfall des Bauwerks BW 83 Ü1 wird auf III.2.9.2.1.1 verwiesen.

Eine bodenordnerische Begleitmaßnahme ist nicht erforderlich. Die notwendigen Eingriffe in die vorhandenen Eigentums- und Bewirtschaftungsverhältnisse sind bereits optimiert. Die verbleibenden Konflikte sind so gering, dass sich dafür die Durchführung einer entsprechenden Maßnahme nicht aufdrängt.

Soweit der Stellungnahme nicht gefolgt wurde, wird sie zurückgewiesen.

III.2.10.1.11 Landesamt für Arbeitsschutz

Das Landesamt für Arbeitsschutz hat am 17.04.2009 mitgeteilt, dass es keine Stellungnahme abgeben will.

III.2.10.1.12 Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV)

Mit dem LUGV (vormals Landesumweltamt, LUA) haben umfangreiche Abstimmungen stattgefunden. Die Stellungnahmen wurden insbesondere im Teil Naturschutz dieses Planfeststellungsbeschlusses (siehe insbesondere III.2.3.8.6) umfassend berücksichtigt.

III.2.10.2 Wehrbereichsverwaltung Ost

Die Wehrbereichsverwaltung Ost hat am 09.04.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Die BAB 10 sei Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes. Daher werde eine Fahrbahnbreite von $\geq 7,3$ m, eine Gewährleistung der Militärlast MLC 50/50 – 100 für die Brücken im Zuge der BAB 10 und die Einhaltung der Bauklasse III gefordert.

Der Stellungnahme wird entsprochen.

Die Planungsunterlagen sehen eine Fahrbahnbreite je Richtungsfahrbahn von 14,50 m (einschließlich 2,5 m Standstreifen) und die Bauklasse SV für die BAB 10 vor. Diese Bauklasse ist höherwertiger als die geforderte Bauklasse. Gemäß Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau 11/82 werden Brücken im Zuge von Autobahnen für Militärlasten MLC 50/50 – 100 bemessen. Die militärische Lastenklasse wird in der Vergabeunterlage vorgegeben und ist somit in der Ausführungsplanung für die Brückenbauwerke berücksichtigt.

III.2.10.3 Zentraldienst der Polizei – Kampfmittelbeseitigung

Der Zentraldienst der Polizei – Kampfmittelbeseitigung hat sich am 14.04.2009, am 16.05.2011 und am 23.05.2011 zu dem Vorhaben geäußert. Er hat mitgeteilt, dass das Vorhaben zum Teil in einem kampfmittelbelasteten Gebiet liegt. In diesem Gebiet seien weitere Gefahrer kennungs-/ Kampfmittelräummaßnahmen erforderlich, die rechtzeitig vor Baubeginn zu beantragen seien. Für den gesamten Vorhabenbereich gelte jedoch die Pflicht, Kampfmittel, die bei Erdarbeiten gefunden werden, nicht zu berühren oder zu verändern und den Fund umgehend bei der nächsten örtlichen Ordnungsbehörde oder bei der Polizei zu melden.

Der Stellungnahme wird entsprochen.

Der Vorhabenträger sagt die Beachtung der allgemeinen Forderungen im Umgang mit gefundenen Kampfmitteln zu. Sie werden in die Vergabeunterlagen eingearbeitet und damit Bestandteil des Bauvertrages.

Für die kampfmittelbelasteten Gebiete wird die Überprüfung der Belastung rechtzeitig vor Baubeginn beantragt.

III.2.10.4 Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (vormals: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg) / die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (vormals: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung) – Gemeinsame Landesplanungsabteilung hat am 28.05.2009 und am 31.05.2011 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Sie hat mitgeteilt, dass gegen das geplante Vorhaben aus raumordnerischer Sicht keine Bedenken bestehen.

Sie weist noch auf die Planung der „380-kV-Leitung Nordring Berlin“ hin. Beide Planungen seien aufeinander abzustimmen. Zu berücksichtigen seien ferner die Windeignungsgebiete „Lindenberg“ und „Schönerlinde“.

Die Hinweise werden berücksichtigt.

Die Abstimmung mit der Planung der „380-kV-Leitung Nordring Berlin“ hat bereits begonnen und wird durch die gemeinsame Landesplanungsabteilung betreut.

Die Windeignungsgebiete sind bekannt und wurden in der Planung bereits berücksichtigt.

III.2.10.5 Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales (vormals: Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz)

Die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umweltschutz und Verbraucherschutz (jetzt: Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales) hat am 03.06.2009 mitgeteilt, dass sie keine Bedenken gegen das Vorhaben hat.

III.2.10.6 Senatsverwaltung für Finanzen

Die Senatsverwaltung für Finanzen hat keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert. In ihrer Stellungnahme vom 05.05.2011 weist sie auf die Betroffenheit der Berliner Stadtgüter GmbH und der Berliner Forsten hin.

Diese wurden eigenständig an dem Verfahren beteiligt.

III.2.10.7 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (vormals: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung)

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (jetzt: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) hat am 27.05.2009 und am 09.05.2011 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

In den Stellungnahmen wird vor allem die Angleichung der Lagepläne an diejenigen aus Berlin gefordert. Überwiegend ist der Forderung bereits nachgekommen worden. Offen sind noch die Anpassung der Planfeststellungsgrenze, die Angabe des technischen Übergabepunktes (genaue Angabe des kms und Aufnahme einer Beschriftung) und die Anpassungen bei den Darstellungen der aus Berlin kommenden Lärmschutzwände (farbliche Darstellung und Höhe der Wände).

Darüber hinaus fordert die Senatsverwaltung für die länderübergreifenden Bauwerke (BW 0 Ü1, BW 86 Ü4 und die aus Berlin kommenden Lärmschutzwände) den Abschluss von Vereinbarungen bezüglich der Unterhaltung.

Der Stellungnahme wird teilweise entsprochen.

Aufgrund des komplizierten Grenzverlaufs zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg wurde die Station bei km 191,930 als Planfeststellungsgrenze festgelegt. Für die technische Abstimmung zwischen den Straßenbauverwaltungen der Länder Berlin und Brandenburg wurde die Station bei km 191,945 bestimmt. Für die Erarbeitung der Ausführungsplanungen wurde eine Schnittstellendokumentation erstellt.

Es erfolgt daher folgende Klarstellung: Die tatsächlichen Kataster-/Landesgrenzen sind die Grundlage der Planfeststellungsunterlage.

Im Bauwerksverzeichnis finden sich zu den länderübergreifenden Bauwerken bereits Regelungen bzw. der Hinweis, dass eine entsprechende Vereinbarung abzuschließen ist. Der Vorhabenträger sagt zu, dass die notwendigen Verwaltungsvereinbarungen rechtzeitig abgeschlossen werden.

Im Übrigen wird der Stellungnahme nicht gefolgt.

Die Darstellungen der aus Berlin kommenden Lärmschutzwände sind korrekt. Die bauliche Trennung der Lärmschutzwände erfolgt bei km 191,930. Demzufolge ist die Rot-Darstellung der Lärmschutzwände in den vorliegenden Planungsunterlagen erst ab km 191,930 vorzunehmen.

Auch die Höhendarstellungen sind zutreffend. Wie in den schalltechnischen Untersuchungen des Landes Berlin ausgewiesen, ist südlich der BAB 10 bereits bei km

191,930 die Lärmschutzwand auf 6 m abzusenken und bis km 192,070 fortzuführen, und nicht, wie in der Stellungnahme gefordert, bis km 192,930.

III.2.10.8 Berliner Forsten

Die Berliner Forsten haben am 04.05.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Sie fordern Austauschflächen für ihre vom Vorhaben berührten Flächen. Des Weiteren verlangen die Berliner Forsten die Erreichbarkeit ihrer Flächen im Hinblick auf die Entfernung des Brückenbauwerks BW 86 Ü2 sicherzustellen.

Der Stellungnahme wird teilweise entsprochen.

Die Wegebeziehung zu den Flächen der Berliner Forsten wird gewährleistet. Das Brückenbauwerk BW 86 Ü2 wurde bereits 2003 ersatzlos abgebrochen. Dafür wird ein Wirtschaftsweg parallel zur BAB 10 mit Anschluss an die L 305 ausgebaut bzw. ertüchtigt.

Im Übrigen wird die Stellungnahme zurückgewiesen.

Austauschflächen stehen der Bundesfernstraßenverwaltung nicht zur Verfügung. Eine Flächeninanspruchnahme kann also nur anderweitig kompensiert werden. Bei einem dauerhaften oder zeitweiligen Flächenentzug besteht ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach. Über diese Ansprüche ist in einem gesonderten nachgeordneten Verfahren zu entscheiden. Auf die Ausführungen unter III.2.11.1 wird Bezug genommen.

III.2.10.9 Polizeipräsidium Frankfurt (Oder) – Schutzbereich Barnim

Das Polizeipräsidium Frankfurt (Oder) – Schutzbereich Barnim hat am 21.04.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Es fordert die Errichtung einer Übergabestelle für Großraum- und Schwerlasttransporte.

Der Stellungnahme wird entsprochen.

Auf der Nord- und Südseite der Rastanlage Kappgraben wird jeweils eine Übergabestelle parallel zur Fahrgasse mit einer Breite von 4,50 m (nach Entwurf der Richtlinie für Rastanlagen an Straßen) angeordnet.

III.2.10.10 Polizeipräsidium Frankfurt (Oder) – Schutzbereich Uckermark

Das Polizeipräsidium Frankfurt (Oder) – Schutzbereich Uckermark hat mitgeteilt, dass es örtlich für das Vorhaben nicht zuständig ist.

III.2.10.11 Brandenburgische Boden Gesellschaft

Die Brandenburgische Boden Gesellschaft hat am 30.04.2009 mitgeteilt, dass ein von ihr verwaltetes Grundstück geringfügig durch das Vorhaben in Anspruch genommen werde. Auf diesem Grundstück sei die Errichtung einer BOS-Funkstation geplant.

Die Hinweisse hat die Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen. Durch die Grundstücksinanspruchnahme wird die Errichtung der BOS-Funkstation nicht beeinträchtigt.

III.2.10.12 Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH

Die Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH hat am 11.05.2009 mitgeteilt, dass sie keine Einwände gegen das Vorhaben erhebt. Sie bittet um Erwerb auch der dauerhaft in Anspruch genommenen Flächen.

Soweit die Flächen im Grunderwerbsverzeichnis zum Erwerb vorgesehen sind, wird dies im Rahmen von Erwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geschehen. Fragen der Entschädigung werden in einem eigenständigen, nachfolgenden Verfahren, also außerhalb der Planfeststellungsverfahren, geregelt. Auf die Ausführungen unter III.2.11.1 wird verwiesen.

III.2.10.13 Evangelische Kirche – Berlin Brandenburg – schlesische Oberlausitz

Die Evangelische Kirche – Berlin Brandenburg – schlesische Oberlausitz ist sowohl im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange als auch als Einwender an dem Verfahren beteiligt worden. In den Schreiben, die am 29.06.2009, 05.05.2011, am 24.06.2011, am 12.08.2011 und am 07.11.2012 eingegangen sind, hat sie keine Kirchenbelange geltend gemacht, sondern ausschließlich Einwände in Bezug auf private Belange (Inanspruchnahme von Grundstücken, Lärmschutzaspekte und den Wegfall von Erschließungsanlagen (BW 83 Ü1)) erhoben. Die Schreiben sind daher nicht als Stellungnahmen zu werten, sondern als Einwendungen. Damit unterliegt die Evangelische Kirche – Berlin Brandenburg – schlesische Oberlausitz den Verfahrensanforderungen über die (normale) Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 4 VwVfG.

Als Träger öffentlicher Belange hat sie vorliegend eine Doppelrolle. Aus dieser Doppelrolle resultieren unterschiedliche Rechte und Pflichten für die Beteiligung. Öffentliche Belange müssen im Wege der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange geltend gemacht werden, wohingegen die berührten privaten Belange im Wege der Öffentlichkeitsbeteiligung geltend zu machen sind (BVerwG, U. v. 10.02.1999 – 11 A 21-98, NJW 1999, 1729; OVG Greifswald, U. v. 22.03.2012 – 5 K 6/10, NJOZ 2012,

2033; Fehling/Kastner, Verwaltungsrecht, 2. Aufl., 2010, § 73 VwVfG, Rn. 30, 45; Bader/ Ronellenfisch, Beck-OK, Stand 01.10.2012, § 73 VwVfG, Rn. 48; Bonk/Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 7. Aufl., 2008, § 73, Rn. 35). Für die Öffentlichkeitsbeteiligung gilt jedoch die Präklusionsvorschrift des § 73 Abs. 4 VwVfG. Die Präklusionsvorschrift wird auch bei gemischten Schreiben, die sowohl öffentliche Belange als auch private Belange enthält, auf die privaten Belange angewandt (Bonk/Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 7. Aufl., 2008, § 73, Rn. 35).

Das erste Schreiben ist am 29.06.2009 eingegangen. Zu diesem Zeitpunkt war die Einwendungsfrist in allen Gemeinden, die durch den Planfeststellungsbeschluss betroffen sind, beendet. Sie endete für die Gemeinde Mühlenbecker Land, in der sich die Grundstücke der Einwenderin befinden, am 27.05.2009. Das Einwendungsschreiben ist erst nach diesem Zeitpunkt eingegangen. Die Einwenderin ist daher mit ihren Einwendungen zur Ausgangsplanung präkludiert.

Mit den Schreiben, die am 05.05.2011, am 24.06.2011 und am 12.08.2011 eingegangen sind, hat die Einwenderin Einwendungen im Rahmen ihrer Beteiligung zur Deckblattplanung A geltend gemacht.

Das Schreiben vom 05.05.2011 erfolgte im Rahmen der Beteiligung der Einwenderin als Träger öffentlicher Belange. Da es allerdings ausschließlich private Belange enthielt, kann es nicht als Stellungnahme sondern ausschließlich als Einwendung betrachtet werden. Die Einwenderin selbst führt im Betreff des Schreibens an: „Einwendungen der EKBO als Grundstückseigentümerin“.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Deckblatt A begann aber erst mit der Auslegung des geänderten Plans am 16.05.2011. Die Einwendungsfrist lief einheitlich am 29.06.2011 ab. Die Einwendung vom 05.05.2011 erfolgte damit nicht innerhalb des Beteiligungsverfahrens und war daher nicht zu berücksichtigen. Soweit die Einwenderin in ihrem am 24.06.2011 eingegangenen Schreiben auf ihr Schreiben vom 05.05.2011 verweist, genügt das nicht den Anforderungen an eine substantiierte Einwendung innerhalb der Einwendungsfrist. Auf die Ausführungen unter III.1.2.3 wird verwiesen.

Das am 12.08.2011 eingegangene Schreiben ist erst nach Ablauf der Einwendungsfrist eingegangen. Damit ist die Einwenderin mit ihren Einwendungen zur Deckblattplanung A präkludiert.

Im Übrigen wären die Einwendungen auch inhaltlich zurückzuweisen.

Mit den geltend gemachten Einwendungen zum Bauwerksverzeichnis Nummer 418 und 399 ist die Einwenderin vorliegend ausgeschlossen. Die Bauwerke 418 (Errichtung eines Lärmschutzwalls nebst Wirtschaftsweg) und 399 (Wegfall des Brücken-

bauwerks BW 83 Ü1) haben durch die Deckblattplanung A keine Änderung erfahren. Daher wurde die Einwenderin durch diese Planung nicht erstmalig oder stärker betroffen.

Soweit sie sich gegen eine Inanspruchnahme ihres Grundstücks Flur 2, Flurstück 42/5 in der Gemarkung Mühlenbeck für die Aufforstungsmaßnahme E 21(1) wendet, ist darauf zu verweisen, dass auf diese Maßnahme nicht verzichtet werden kann. Sie dient dem Ersatz des dauerhaften Verlustes von Waldflächen an anderer Stelle. Diese Verluste sind im Verhältnis 1:1 auszugleichen. Die Maßnahme kann auch nicht auf eine andere Teilfläche des Grundstücks verschoben werden. Die Maßnahme ist so geplant, dass sie an lineare, kleinflächige und punktuelle Gehölzbiotope sowie an Bruchwälder des „Tegeler Fließtals“ angrenzt. Damit kann ein fließender Übergang und eine harmonische Einbindung der Maßnahme in das Landschaftsbild gewährleistet werden. Gleichzeitig wird auf den bislang intensiv bewirtschafteten Ackerflächen durch die Aufforstung standortgerechter Waldbestände eine Bodenaufwertung erzielt.

Im Übrigen hatte die Einwenderin in ihrem ersten Schreiben, eingegangen am 29.06.2009, die nunmehr betroffenen Teilflächen des Grundstücks für landschaftspflegerische Maßnahmen angeboten.

Auch die Einwendungen zur im Bauwerksverzeichnis unter der Nummer 519 geplanten Wiederherstellung eines Wirtschaftsweges greifen nicht durch.

Die Ertüchtigung erfolgt mittels einer ungebundenen Deckschicht, so dass die Eingriffe in den angrenzenden Waldbestand so gering wie möglich gehalten werden. Diese wurden bilanziert und sind Bestandteil der landschaftspflegerischen Begleitplanung. Soweit die Einwendung auch einen Angriff gegen die örtliche Lage des herzustellenden Wirtschaftsweges darstellen soll, ist sie als nicht hinreichend substantiiert zurückzuweisen. Es wurde nicht ansatzweise dargestellt, aus welchen Gründen der Wirtschaftsweg nicht an dieser Stelle ertüchtigt werden sollte.

Am 07.11.2012 hat die Einwenderin sowohl Einwendungen gegen die Deckblattplanung A als auch gegen die Deckblattplanung B erhoben.

Die Einwendungsfrist für die Deckblattplanung A endete in allen Gemeinden am 29.06.2011. Damit ist die Einwenderin hinsichtlich der Einwendungen zur Deckblattplanung A präkludiert.

Die Einwendungsfrist für die Deckblattplanung B wurde gemäß der gesetzlichen Bestimmungen in § 73 Abs. 8 S. 1, Abs. 4 S. 3 VwVfG auf zwei Wochen nach Erhalt der Planänderungen bestimmt. Der Einwenderin gingen die Planänderungen am 11.10.2012 mittels Einschreiben/ Rückschein zu. Damit begann die Frist für sie am 12.10.2012 zu laufen und endete mit Ablauf des 25.10.2012. Das Einwendungs-schreiben ist erst nach diesem Zeitpunkt - nämlich am 07.11.2012 - eingegangen.

Die Einwenderin ist daher mit ihren Einwendungen zur Deckblattplanung B präkludiert.

III.2.10.14 Landkreis Oberhavel

Der Landkreis Oberhavel hat mit Schreiben vom 19.05.2009, vom 27.05.2009, vom 31.03.2010, vom 05.05.2011, vom 10.06.2011 und vom 04.07.2011 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

Hinsichtlich
der Belange der unteren Bodenschutzbehörde und der unteren Abfallwirtschaftsbehörde,
der Belange des Bereichs Landwirtschaft,
der Belange des Bereichs Bildung und Gebäudeverwaltung,
der Belange der unteren Straßenverkehrsbehörde,
der Belange des Brand- und Katastrophenschutzes sowie des Rettungswesens,
der Belange der unteren Jagd- und Fischereibehörde und
der Belange des Behindertenbeauftragten
bestehen keine Einwendungen oder Bedenken gegen das Vorhaben.

Der Landkreis hat als Untere Wasserbehörde sein Einvernehmen zu der Erteilung der wasserrechtlichen gehobenen Erlaubnis erteilt. Die geforderten Nebenbestimmungen hat die Planfeststellungsbehörde unter II.4. in die wasserrechtliche Entscheidung übernommen.

Offen bleiben nach der intensiven Abstimmung mit dem Landkreis folgende Punkte:

1. Der Landkreis fordert, dass der Verlust von Gehölzbiotopen nach Maßnahme E 22 (1), Deckblatt A, Unterlage 12.1.0, Anlage 8, in einem Verhältnis 1:3 ersetzt wird.

Der Forderung wird nicht gefolgt.

Der Vorhabenträger sieht eine Kompensation im Verhältnis 1:1 vor. Die Planfeststellungsbehörde ist davon überzeugt, dass den naturschutzfachlichen und –rechtlichen Anforderungen entsprochen wird. Nach § 15 Abs. 1 S. 3 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ersetzt, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Die vorgesehenen Baum-Strauch-Pflanzungen besitzen abschirmenden Charakter und schaffen harmonische Übergänge zwischen der Einzelhausbebauung und den anschließenden Grünflächen. Damit ist das Landschaftsbild landschaftsgerecht soweit möglich wiederhergestellt. Die Er-

satzpflanzungen erfüllen außerdem die ökologischen Funktionen der verlorengehenden Bestandteile des betroffenen Biotopverbundes.

2. Der Landkreis Oberhavel tritt außerdem für den Ersatzneubau des Brückenbauwerks 83 Ü1 (Zehnruetenwegbrücke) ein. Er hält dies im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik für geboten.

Der Forderung wird nicht gefolgt.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Einschätzungen des Vorhabenträgers und hält es für abwägungsgerecht, das Brückenbauwerk nicht wieder aufzubauen. Auf den Abschnitt III.2.9.2.1.1 wird verwiesen.

III.2.10.15 Landkreis Barnim

Der Landkreis Barnim hat mit Schreiben vom 12.05.2009, vom 05.05.2011 und vom 28.06.2011 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

Grundsätzlich bestehen nach der Abstimmung mit dem Vorhabenträger keine Einwände oder Bedenken gegen das Vorhaben.

Der Landkreis erteilt als Untere Wasserbehörde sein Einvernehmen mit dem Vorhaben einschließlich der Ersatzmaßnahme E 10 (1) (Sohlgleiten im Hellmühler Fließ). Die geforderten Nebenbestimmungen hat die Planfeststellungsbehörde in die wasserrechtliche Entscheidung aufgenommen. Auf II.4. wird verwiesen.

Die Maßnahme E 10 (1), Sohlgleiten im Hellmühler Fließ, ist in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde vorzunehmen.

Die Kreuzungen der Trink- und Schmutzwasserleitungen von den Rastanlagen „Kappgraben Nord und Süd“ mit dem Kappgraben selbst seien in der Ausführungsplanung mit der Gemeinde Panktetal abzustimmen.

Dem Vorbringen wird gefolgt.

Der Vorhabenträger stimmt sich vor Baubeginn mit der zuständigen Gemeinde Panktetal ab. Auf II.1.3.2.2, Nr. 1 wird verwiesen.

Zu folgenden Punkten hält der Landkreis seine Hinweise aufrecht:

1. Für die geplante PWC Anlage bei km 192,300 (Kappgraben) sollten Alternativstandorte geprüft werden, bei denen keine unmittelbare Betroffenheit von Wohnsiedlungen zu befürchten sei. Für den Rastplatz Kappgraben sei die Anzahl der Fahrbewegungen zu niedrig berechnet. Da nunmehr die B 2 direkt in

das Autobahndreieck Barnim geführt werde, sei mit höheren Zahlen zu rechnen. Dadurch steige die Lärmbelastung.

Dem Hinweis wird nicht gefolgt.

Die Entscheidung des Vorhabenträgers für den gewählten Standort ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde abwägungsgerecht. Auf die Ausführungen unter III.2.9.1.1 wird Bezug genommen.

2. Aus kreisplanerischer Sicht sollte auf der Brücke BW 90 Ü 1 ein einseitiger Rad- und Gehweg realisierbar sein.

Die Anlage eines Geh- und Radweges ist nicht vorgesehen, da der Lindenberg-Weg im weiteren Verlauf auch nicht über einen Geh- und Radweg verfügt und dies perspektivisch auch nicht vorgesehen ist. Im Beteiligungsverfahren ist eine Verbreiterung des Bauwerks zu Lasten der Baulastträger angeboten worden. Wegen der daraus folgenden Kostenbeteiligung wurde das aber abgelehnt. Der Vorhabenträger ist damit der Anregung des Landkreises gefolgt. Ergänzend wird auf III.2.9.2.2.10 verwiesen.

Soweit er nicht berücksichtigt wurde, wird dem Hinweis nicht gefolgt.

3. Außerdem werden Hinweise für Schallschutzmaßnahmen für einzelne Gebäude in Neu Buch gegeben. Dem Hinweis, den rückwärtigen Erdwall an der Rastanlage von 3m auf 6m zu erhöhen, wird nicht gefolgt.

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen.

III.2.10.16 Leitungsträger

III.2.10.16.1 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

Die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH hat am 19.05.2009, am 29.05.2009 und am 26.04.2011 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

Sie hat im Wesentlichen vorgetragen, wo sich im Einzelnen Telekommunikationslinien (T-Linien) der Deutschen Telekom AG im Vorhabengebiet befinden. Sie fordert vor Tiefbauarbeiten über oder in unmittelbarer Nähe von T-Linien rechtzeitig (mindestens 3 Monate vorher) mit ihr in Abstimmung zu treten und bei der Bauausführung die Kabelschutzanweisungen zu beachten. Baumpflanzungen seien in bestimmten Mindestabständen und entsprechend dem „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ vorzunehmen.

Der Stellungnahme wird entsprochen.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Leitungen und Einrichtungen bei der Bauausführung zu berücksichtigen (II.1.3.4 Nr. 7). Das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen“ wird berücksichtigt, die Mindestabstände zwischen den T-Linien und den zu pflanzenden Bäumen werden eingehalten.

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Bau durchführung absprechen. Dieses Vorgehen wird durch die Auflage Nr. 7 unter II.1.3.4 gesichert.

III.2.10.16.2 Arcor AG & Co. KG

Die Arcor AG & Co. KG hat am 14.04.2009 mitgeteilt, dass sie keine Bedenken gegen das Vorhaben hat.

III.2.10.16.3 Vattenfall/ 50Hertz

Vattenfall hat am 30.06.2009 und am 04.10.2011 zu dem Vorhaben Stellung genommen. 50Hertz Transmission GmbH, als Übertragungsnetzbetreiber für alle Freileitungen über 110 kV und in dieser Hinsicht Rechtsnachfolger von Vattenfall, hat am 17.06.2011 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

III.2.10.16.3.1 Vattenfall

Die Stellungnahme von Vattenfall in Bezug auf die in ihrer Zuständigkeit verbliebene 110-kV-Leitung im Bereich der „Rastanlage Kappgraben Süd“ hat sich erledigt. Die Leitung wird im Wege der Erdverkabelung verlegt. Die Änderungen sind im Rahmen der Deckblattplanung B bereits berücksichtigt worden.

III.2.10.16.3.2 50Hertz Transmission GmbH (im Folgenden 50Hertz)

Im Wesentlichen wird vorgetragen, wo sich Freileitungen befinden, dass beidseitig der Trassen ein Freileitungsbereich von ungefähr 50 m einzuhalten ist und dass Bau-, Nutzungs- und Höhenbeschränkungen bestehen. Insbesondere werden Probleme mit der 220-kV-Freileitung Neuenhagen – Wustermark – Hennigsdorf 293/294 beim Ausbau der BAB 10 vorgetragen. Diese Leitung verläuft parallel zur BAB 10 und muss im Ergebnis abschnittsweise umverlegt werden. Zur Durchführung der Umbaumaßnahmen sei es notwendig, in der Planung Montageflächen und Baustellenzufahrten bzw. Baustraßen auszuweisen.

Des Weiteren wird die Sicherung des Zugangs zu den Maststandorten während und nach den Baumaßnahmen an der BAB 10 gefordert.

Die Pflanzmaßnahme E 16 (1) und die Maßnahme G/A1, die im Freileitungsschutzstreifen umgesetzt werden soll, werden abgelehnt. Ihnen könne nur nach Verhandlung und Abschluss einer Vereinbarung gefolgt werden. Dafür sei ein Antrag nötig.

Darüber hinaus wird die Einhaltung der „Grundsätze für die bauliche Nutzung, das Arbeiten und den Aufenthalt im Freileitungsbereich“ gefordert.

Der Stellungnahme wird gefolgt, soweit sie sich nicht erledigt hat.

Soweit die Ausweisung von Baustraßen und Montageflächen für die notwendigen Umbaumaßnahmen gefordert wurde, hat sich die Stellungnahme erledigt. Der Forderung wurde im Rahmen der Deckblattplanung B Rechnung getragen. Die neuen Maststandorte Nr. 97, 99, 100 sind im Bauwerksverzeichnis unter Nr. 665, 666 und 669 ausgewiesen.

Im Übrigen wird der Stellungnahme entsprochen.

Die Sicherung des Zugangs zu den Maststandorten ist Gegenstand der Planergänzung (Deckblatt B). Ergänzend wird auf die Auflage Nr. 4 unter II.1.3.2.2 verwiesen. Für die ggf. notwendige dingliche Sicherung des Zugangs im Weiteren ist der Netzbetreiber selbst verantwortlich.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, zur Erlangung der Zustimmung für die Pflanzmaßnahme E 16 (1) und die Maßnahme G/A1 Verhandlungen zu führen (II.1.3.4, Nr. 8). Ein entsprechender Vorschlag wird an das zuständige Regionalzentrum geleitet, um sich abzustimmen.

Des Weiteren hat er zugesichert, die Freihaltungsbereiche der Freileitungen bei der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu beachten und vor einer detaillierteren Bearbeitung mit dem Leitungsbetreiber abzustimmen (II.1.3.4, Nr. 8).

Soweit das Vorhaben die Fläche der 220-kV-Leitung mit den Maststandorten Nr. 120-128 in Anspruch nimmt, muss die Leitung verlegt werden. Die Entscheidung über die Verlegung der 220-kV-Leitung bleibt einem ergänzenden Verfahren vorbehalten (II.1.3.1, Nr.1).

Für die nördliche Erweiterung der BAB 10 und die nördliche Anschlussstelle Birkenwerder müssen die Masten der 220-kV-Freileitung an den Standorten Nummer 120 bis 128 verlegt werden. Die Verlegung ist für den Ausbau der Autobahn erforderlich. Eine Änderung des nördlichen Anschlusses Birkenwerder mit Erhalt der Maststandorte ist nicht möglich. Die Planfeststellungsbehörde ist gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG befugt, auch die notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von Ihr berührten öffentlichen Belange festzustellen. Sie ist damit

berechtigt, die Verlegung der Leitung mit den Masten an den Standorten Nummer 120 bis 128 anzuordnen.

Die Planfeststellungsbehörde stellt das Ausbauvorhaben einschließlich der Anschlussstelle fest. Die Anordnung der neuen Maststandorte und die Verlegung der Freileitung hat sie sich vorbehalten. Aufgrund der Folgepflicht hat 50Hertz die Leitung so rechtzeitig zu verlegen, dass der Ausbau der BAB 10 in Birkenwerder erfolgen kann. 50Hertz hat sich dabei an der hier erfolgten Planfeststellung zu orientieren.

Die Planfeststellungsbehörde hat von Ihrer Zuständigkeit zur Entscheidung auch über die Verlegung der Freileitung noch keinen Gebrauch gemacht, weil der Vorhabenträger der Freileitung, 50Hertz Transmission GmbH, zurzeit das Planfeststellungsverfahren Nördlicher Ring vorbereitet und das entsprechende Raumordnungsverfahren abgeschlossen wurde. Die vorhandene 220-kV-Leitung soll auf 380 kV aufgerüstet werden. Das gesamte Vorhaben ist aufgeteilt in zwei Abschnitte. Für den hier relevanten östlichen Teil soll im dritten Quartal des Jahres 2014 der Antrag auf Planfeststellung gestellt werden.

Im dortigen Planfeststellungsverfahren wird sich die Trasse der Freileitung nach dem Verlauf der Autobahn zu richten haben. Freileitung und Masten müssen die erforderlichen Abstände von der Autobahn einhalten. Im Zuge dieser Planung werden auch die neuen Maststandorte für die zu verlegenden Nummern 120 bis 128 geplant. Insbesondere aufgrund des abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens stehen dieser Planfeststellung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen.

Es ist zu erwarten, dass die Planfeststellung für die Freileitung so rechtzeitig abgeschlossen sein wird, dass die Maststandorte 120 bis 128 rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme im Anschluss Birkenwerder verlegt sind.

Da ohnehin der Verlauf der Freileitung in diesem Abschnitt verlegt werden muss, bleibt es dem dortigen Vorhabenträger, 50Hertz Transmission GmbH, überlassen, den Trassenverlauf und die Maststandorte in eigener Zuständigkeit zu planen.

Nur vorsorglich für den Fall, dass nicht rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen im Bereich Birkenwerder sichergestellt ist, dass die Masten und die Freileitung verlegt sind, behält sich die Planfeststellungsbehörde die weitere Planergänzung vor, die neuen Maststandorte und den Verlauf der 220-kV-Leitung in einem ergänzenden Verfahren festzustellen. Die vorbehaltene Zuständigkeit ist durch § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG begründet. Damit ist sichergestellt, dass die vorhandene 220-kV-Leitung im Bereich Birkenwerder die Erweiterung der BAB 10 und die Herstellung des neuen Anschlusses nicht behindern wird. Zugleich wird damit die Planungszuständigkeit der 50Hertz Transmission GmbH nur im unbedingt erforderlichen Ausmaß beschränkt.

Der Vorhabenträger ist am Planfeststellungsverfahren der 50Hertz beteiligt und kann so erkennen, ob der Vorbehalt zu realisieren ist.

Die Planfeststellungsbehörde weist ausdrücklich darauf hin, dass mit diesem Planvorbehalt keine Entscheidung über die Zulässigkeit der Aufrüstung oder den genauen Trassenverlauf für die betroffene Leitung ergeht. Dies bedarf einer eigenen, umfassenden Prüfung und Entscheidung im Planfeststellungsverfahren der 50Hertz. Die Aufrüstung ist daher nicht Teil dieser Entscheidung. Sollte 50Hertz aufgrund der Planfeststellung der Aufrüstung der derzeitigen 220- kV-Leitung rechtzeitig die Masten verlegen, hat sich der Vorbehalt erledigt.

III.2.10.16.4 NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG

Die NBB hat namens und im Auftrag für die GASAG Berliner Gaswerke AG, die Energie Mark Brandenburg GmbH (vormals EMB Erdgas Mark Brandenburg GmbH), die Stadtwerke Belzig GmbH, die Gasversorgung Zehdenick GmbH und die Havelländische Stadtwerke GmbH am 03.06.2009, am 05.06.2009, am 29.04.2011 und am 15.06.2011 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

Im Gebiet des Planungsvorhabens seien mehrere Leitungen der durch die NBB vertretenen Leitungsunternehmen betroffen. Die Kosten für die notwendigen Umverlegungsarbeiten seien durch den Vorhabenträger zu übernehmen.

Arbeiten an den Hochdruck-Gasleitungen könnten nur außerhalb der Heizperiode, d.h. zwischen April und Oktober, durchgeführt werden.

Die NBB gibt dann weitere Hinweise zum Umgang mit den vorhandenen Leitungen während der Baumaßnahmen. Vor allem sei ein Überbauen nicht gestattet und seien bestimmte Abstände einzuhalten. Daher fordert sie eine rechtzeitige Kontaktaufnahme im Vorfeld des Baubeginns.

Des Weiteren seien bei jeglichen Pflanzmaßnahmen Mindestabstände zu den vorhandenen Leitungen einzuhalten.

Der Stellungnahme wird teilweise entsprochen.

Abgelehnt wird eine komplette Kostenübernahme. Die Kosten sind nicht Gegenstand des Verfahrens. Die Kostentragung wird außerhalb des Verfahrens nach dem abgeschlossenen Rahmenvertrag § 11 geregelt.

Im Übrigen wird der Stellungnahme entsprochen.

Bezüglich des Zeitfensters für die durchzuführenden Arbeiten an den Hochdruck-Gasleitungen wird auf die Nebenbestimmung Nr. 5 in II.1.3.2.2 verwiesen.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Leitungen und Einrichtungen bei der Bauausführung zu berücksichtigen (II.1.3.4, Nr. 9). Insbesondere die Mindestabstände zwischen den Leitungen und den zu pflanzenden Bäumen werden eingehalten. Berücksichtigt werden weiterhin das Überbauungsverbot und die notwendigen Abstände zu Bebauungen.

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der NBB in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen. Dieses Vorgehen wird durch die Nebenbestimmung Nr. 9 unter II.1.3.4 gesichert.

III.2.10.16.5 EWE Netz GmbH

Die EWE Netz GmbH hat am 25.05.2009 und am 02.05.2011 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

Sie äußert keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben und übermittelt die Lage ihrer Leitungen im Plangebiet. Sollte ein Verlegen der Leitungen notwendig werden, bittet sie um rechtzeitige Beantragung der Maßnahme und fordert eine Übernahme der entstehenden Kosten.

Des Weiteren macht sie Vorgaben, wie der Aufbau der Oberflächenbefestigung im Leitungsbereich zu erfolgen hat und welche Regelwerke bei der Bepflanzung der Oberfläche zu beachten sind.

Im Übrigen fordert sie eine Beteiligung an der Bauabnahme und eine Übergabe endvermessener Pläne nach Abschluss der Bautätigkeit.

Der Stellungnahme wird teilweise entsprochen.

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der EWE Netz GmbH in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen. Dieses Vorgehen wird durch die Nebenbestimmung Nr. 10 unter II.1.3.4 gesichert.

Die Sicherungs- bzw. Umverlegungsarbeiten sind vom Leitungseigentümer oder einer von ihm beauftragten Baufirma zu realisieren (Rahmenvertrag, § 11 Abs. 1).

Die Kosten werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens auf der Basis des Rahmenvertrages geregelt. Es wird auf die Regelungen der lfd. Nrn. 650, 651 und 652 des Bauwerksverzeichnis – Unterlage 10 – der Planunterlage hingewiesen.

Im Übrigen wird die Stellungnahme zurückgewiesen.

Nach Leitungsänderungen oder -sicherungen (z. B. Schutzrohrverlängerung) sind durch den Leitungseigentümer neue Bestandsdaten der Leitungstrasse an den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg zu übergeben. Die Leitungslage (Lage und Höhe) ist vom Leitungseigentümer zu benennen bzw. zu erkunden.

III.2.10.16.6 GDMcom

GDMcom hat namens und in Vollmacht für die VNG – Verbundnetz Gas AG (VNG) und die GasLINE am 04.06.2009 und am 11.05.2011 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

Sie hat insbesondere vorgetragen, wo sich von ihr betreute Leitungen und sonstige Anlagen befinden und dass vor allem um die Gasleitungen ein Schutzstreifen einzuhalten sei, in dem keine baulichen Anlagen errichtet werden dürften, die den Betrieb oder den Bestand der Leitungen gefährden. Dies betrifft vor allem den geplanten Wirtschaftsweg bei km 182,435 bis km 182,550. Dieser hat einen Abstand von 4 m von den Leitungen einzuhalten.

Auch im Rahmen von Bauarbeiten in der Nähe der Gasleitungen seien Schutzvorkehrungen zu treffen.

Konkret seien folgende Leitungen betroffen:

Bauwerksverzeichnis Nr.: 309A, 310B, 445A, 451A, 315A, 452B, 453, 454A, 470B, 478B, 479A, 490A, 491A, 427, 489A, 492, 500.

Durch die Änderungen in den Deckblattplanungen A und B hat sich die Stellungnahme der GDMcom überwiegend erledigt.

Offen sind bezüglich der betroffenen Leitungen noch folgende Forderungen:

1. Im Bauwerksverzeichnis unter der lfd. Nr. 490A in Spalte 6 (vorgesehene Regelung) sei der enthaltene 2. Satz des zweiten Absatzes wie folgt zu ergänzen: „Im Kreuzungsbereich ist eine Sicherung oder Neuverlegung durchzuführen.“
2. Bezüglich der Bauwerksverzeichnis Nrn. 427 und 489A sei noch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Lage der Anlage, hier die tatsächliche Lage der Mantelrohr- und Schutzrohrenden sowie des Kontrollrohres, in eine vom Vorhabenträger anzufertigenden Schnittdarstellung des Kreuzungsbereiches zu übernehmen. Diese sei der GDMcom zur Stellungnahme und Festlegung der endgültigen Verfahrensweise einzureichen.

3. Auf die Einhaltung des Sicherheitsabstandes von 4 m zu den Bauwerksverzeichnis Nrn. 478B und 479A wird bestanden, obwohl davon ausgegangen wird, dass dieser bei dem aktuellen Planungsstand eingehalten wird.

Im Rahmen einiger trassennaher und trassenferner landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen würden unterschiedliche Leitungen, die von der GDMcom betreut werden, berührt. Hier sei bei Pflanzmaßnahmen auf die Einhaltung der notwendigen Abstände zu achten.

Des Weiteren wird die rechtzeitige Abstimmung aller Bauarbeiten verlangt, um Sicherungs- und Änderungsmaßnahmen an den betroffenen Leitungen vornehmen zu können. Für die Sicherungs- und Änderungsmaßnahmen verlangt die GDMcom den Abschluss von vertraglichen Vereinbarungen.

Bei der Bauausführung seien darüber hinaus die „Allgemeinen Verhaltensregeln und Vorschriften zum Schutz von Anlagen der VNG“ sowie die „Anweisung der GasLINE“ zu beachten.

Soweit sich die Stellungnahme nicht erledigt hat, wird ihr teilweise entsprochen.

Abgelehnt wird die Ergänzung des Bauwerkverzeichnisses in Bezug auf die Bauwerksverzeichnisnummer 490A. Von der Ergänzung geht keine weitergehende Regelungswirkung aus. Die aufgenommene Regelung beinhaltet die aufgestellte Forderung bereits. Sie lautet: „Soweit technisch erforderlich, wird sie gegebenenfalls gesichert und umgebaut“.

Im Übrigen wird der Stellungnahme entsprochen.

Im Erörterungstermin hat der Vorhabenträger zugesichert, der unter 2. genannte Forderung im Rahmen der Ausführungsplanung Rechnung zu tragen. Auf II.1.3.4, Nr.10 wird verwiesen.

Bezüglich der dritten offenen Forderung wird auf die Nebenbestimmung Nr. 6 in II.1.3.2.2 verwiesen.

Der Vorhabenträger sichert zu, die genannten Abstände zu den Leitungen bei der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu beachten. Zur Abstimmung werden vor Bauausführung die Ausführungsunterlagen dem Leitungsbetreiber vorgelegt (II.1.3.4, Nr. 11).

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der GDMcom in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen. Die notwendigen Leistungen für Leitungsumverlegungen/ Leitungssicherungen werden zu

gegebener Zeit zwischen den Beteiligten abgestimmt. Dieses Vorgehen wird durch die Nebenbestimmung Nr. 8 unter II.1.3.2.2 gesichert.

Die „Allgemeinen Verhaltensregeln und Vorschriften zum Schutz von Anlagen der VNG“ sowie die „Anweisung der GasLINE“ werden bei der Bauausführung beachtet.

III.2.10.16.7 GDF Suez

Die GDF Suez E&P Deutschland GmbH hat am 08.05.2009 mitgeteilt, dass sie keine Bedenken gegen das Vorhaben hat.

III.2.10.16.8 E.DIS AG (vormals E.ON edis AG)

Die E.DIS AG (vormals E.ON edis AG) hat am 01.07.2009 und am 04.05.2011 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Sie fordert eine Abstimmung der Baumaßnahmen, um bestehende Versorgungsanlagen zu sichern. Des Weiteren fordert sie die Berücksichtigung allgemeiner Hinweise zum Arbeiten, Bauen und zur Baumpflanzung und anderweitiger Begrünung in der Nähe ihrer Versorgungsanlagen.

In Vorbereitung des Ausbaus der BAB 10 hat die E.DIS AG (vormals E.ON edis AG) eine bei km 166,310 kreuzende 110-kV-Freileitung verlegt. Dafür wurde ein Maststandort geändert. Die E.DIS AG (vormals E.ON edis AG) verlangt nunmehr die Dokumentation der Verlegung im Planfeststellungsbeschluss.

Auch im Zusammenhang mit Bauarbeiten in der Nähe ihrer Freileitungen fordert sie die Einhaltung einschlägiger technischer Vorschriften und Arbeitsschutzvorschriften sowie die Beachtung von Mindestabständen für die Baumaßnahme. Der Beginn der Baumaßnahmen soll 2 Wochen vorher angekündigt werden.

Bei km 192,900 quert eine 20-kV-Leitung die Autobahn. Die Durchörterung muss neu hergestellt werden. Die E.DIS AG (vormals E.ON edis AG) macht Vorschläge, wie der Kabelverlauf bei der Neuherstellung gestaltet werden kann.

Der Stellungnahme wird entsprochen.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Leitungen und Einrichtungen der E.DIS AG (vormals E.ON edis AG) bei der Bauausführung zu berücksichtigen (II.1.3.4, Nr. 12).

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der E.DIS AG (vormals E.ON edis AG) in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen. Diesbezüglich wird auf die Auflage Nr. 8 unter II.1.3.2.2 verwiesen.

In der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung werden die allgemeinen Hinweise zu Arbeiten in der Nähe von Leitungen berücksichtigt. Die weiteren Hinweise werden im Rahmen der Bauvorbereitung und Baudurchführung beachtet (II.1.3.4, Nr. 12).

Der veränderte Maststandort ist im Rahmen der Deckblattplanung B in die Planungsunterlagen aufgenommen worden und somit Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.

Die Neuherstellung der Durchörterung wird vorgenommen. Das Kabel wird in einem Schutzrohr verlegt. Die Vorschläge zum weiteren Kabelverlauf wurden im Rahmen der Deckblattplanung B berücksichtigt.

III.2.10.16.9 Elektrizitätsversorgungsgesellschaft Velten mbH (EVV)

Die EVV hat am 18.05.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Sie hat Leitungen im Bereich des Vorhabens und bittet darum zu berücksichtigen, dass sie möglichst im öffentlichen Gelände Trassen für die Verlegung und Umverlegung von Leitungen beidseits der Autobahn benötigt.

Weiterhin fordert sie, Bauarbeiten im Bereich ihrer Leitungen rechtzeitig mit ihr abzustimmen, entsprechende Anträge auf Baufreiheit bei ihr einzureichen und vor Baubeginn eine Bauablaufbesprechung durchzuführen. Bei der Bauausführung sei die Richtlinie zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen zu beachten.

Bei der Erstellung des Grünordnungsplans seien die Vorschriften DIN 18920, DIN 1998, das Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen und die ZTV Baum zu beachten und einzuhalten.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Die Ausweisung der Trassen erfolgte bereits im Lageplan (Unterlage 7, Blatt 5). Rechtzeitig vor Baubeginn werden die erforderlichen Leitungsänderungs- und -sicherungsmaßnahmen zwischen dem Vorhabenträger und dem Versorgungsunternehmen abgestimmt. Dieses Vorgehen wird durch die Nebenbestimmung Nr. 13 unter II.1.3.4 gesichert.

Durch den Vorhabenträger wird der Leitungsträger zur Planung der Änderung seiner Leitungen aufgefordert. Die Durchführung dieser Leitungsänderungsmaßnahmen hat der Leitungsträger dann beim jeweiligen Straßenbaulastträger zu beantragen.

Die aufgeführten Kabelschutzanweisungen werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt (II.1.3.4, Nr. 13).

Der Vorhabenträger sichert zu, die genannten Regelwerke mit Bezug zum Grünordnungsplan bei der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu beachten (II.1.3.4, Nr. 13).

III.2.10.16.10 Kabel Deutschland

Kabel Deutschland hat am 27.04.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Es wird auf die Lage der vorhandenen Telekommunikationsanlagen verwiesen und eine Beachtung bzw. ein Schutz der bestehenden Anlagen gefordert. Insbesondere sei zu berücksichtigen, dass vorhandene Anlagen nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürften.

Des Weiteren bittet Kabel Deutschland um rechtzeitige Antragstellung, wenn eine Umverlegung einer ihrer Anlagen notwendig wird. Änderungen obliegen dem Eigentümer der Leitungen.

Der Stellungnahme wird entsprochen.

Die notwendige Kablesicherungsmaßnahme im Zuge des Umbaus des Brückenbauwerks BW 78 bei km 165,817 ist im Rahmen der Deckblattplanung unter der Nummer 67 in das Bauwerksverzeichnis aufgenommen worden.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Leitungen und Einrichtungen von Kabel Deutschland bei der Bauausführung zu berücksichtigen (II.1.3.4, Nr. 14).

Rechtzeitig vor Baubeginn wird die Sicherung von Anlagen von Kabel Deutschland zwischen dem Vorhabenträger und dem Versorgungsunternehmen abgestimmt.

III.2.10.16.11 Versatel

Versatel hat am 24.04.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Es wird um die Berücksichtigung der vorhandenen Anlagen von Versatel im Bereich des Vorhabens nach Maßgabe der Richtlinie zum Schutz der Versatel Telekommunikationsinfrastruktur gebeten.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Der Vorhabenträger sichert zu, die Leitungen von Versatel bei der Bauausführung zu berücksichtigen. Der Vorhabenträger beachtet des Weiteren die Richtlinie zum Schutz der Versatel Telekommunikationsinfrastruktur (II.1.3.4, Nr. 15).

III.2.10.16.12 Telecolumbus

In seiner Stellungnahme vom 28.05.2009 teilt Telecolumbus seinen Leitungsbestand im Vorhabengebiet mit. Es wird um rechtzeitige Meldung vor Beginn von Bauarbeiten und die Berücksichtigung der vorhandenen Leitungen bei den Bauarbeiten gebeten.

Der Stellungnahme wird entsprochen.

Die Sicherung des Medienkabels von Telecolumbus im Zuge des Umbaus des Brückenbauwerks BW 78 ist unter der Nummer 53A im Bauwerksverzeichnis aufgeführt.

Der Vorhabenträger sichert zu, die Leitungen von Telecolumbus bei der Bauausführung zu berücksichtigen (II.1.3.4, Nr. 16). Änderungen obliegen dem Eigentümer der Leitungen.

Rechtzeitig vor Baubeginn werden die erforderlich werdenden Leitungsänderungs- und -sicherungsmaßnahmen zwischen dem Vorhabenträger und dem Versorgungsunternehmen abgestimmt. Dieses Vorgehen wird durch die Nebenbestimmung Nr. 8 unter II.1.3.2.2 gesichert.

III.2.10.17 Wasserverbände und –behörden

III.2.10.17.1 Wasser- und Bodenverband „Schnelle Havel“

Der Wasser- und Bodenverband „Schnelle Havel“ hat mit Schreiben vom 14.04.2009 und Richtigstellung vom 13.05.2009 und 18.04.2011 umfangreich zu seinen Betroffenheiten vorgetragen. Insbesondere machte er die Abstimmung der Grabengestaltung, amphibien- und ottergerechte Gestaltung der Gräben und einiger Grabenränder geltend. Mit der Bauwerksverzeichnis Nr. 450A seien mehrere Amphibiendurchlässe gekennzeichnet. Der Durchlass bei Baukilometer 100 sei beidseitig an die vorhandenen Gräben anzuschließen. Es sei zu klären, ob und wie mit dem Graben mit Nr. 421A des Bauwerksverzeichnisses verfahren werde.

Der Stellungnahme wird teilweise entsprochen.

Bei den Durchlässen Bauwerksverzeichnis Nr. 450 A handelt es sich um Trockendurchlässe, die allesamt aus naturschutzfachlicher Sicht benötigt werden, jedoch nicht in den Zuständigkeitsbereich des Wasser- und Bodenverbandes fallen. Der Stellungnahme wird insoweit nicht gefolgt. Der Vorhabenträger sieht hinsichtlich des Grabens Nr. 421A des Bauwerksverzeichnisses keinen Handlungsbedarf. Die Berliner Wasserbetriebe stimmen sich insofern mit dem Wasser- und Bodenverband „Schnelle Havel“ ab. Ein Anschluss an das Bauwerk Bauwerksverzeichnis Nr. 412 ist vom Vorhabenträger nicht vorgesehen. Der Stellungnahme wird insoweit nicht gefolgt.

Hinsichtlich der zu verlegenden Bauwerke mit den lfd. Nr. des Bauwerksverzeichnis 6, 7, 10, 11, 12, 23, 24A, 25, 28, 32, 39, 54, 55, 56, 58, 59, 356A, 370, 371, 380, 388, 389, 393, 396, 400, 401, 409, 412, 411, 603, 612, 613, 614, 617, 618, 621, 622, 623, 629, 1011, 1015, 1026, 1027, 1104, 1111 hat der Vorhabenträger zugesichert, vor Baubeginn Einvernehmen mit dem Wasser- und Bodenverband „Schnelle Havel“ über die Gestaltung des Grabens herzustellen. Auf II.1.3.4, Nr. 17 und II.4.2.1 wird verwiesen.

Hinsichtlich der Bauwerke 337, 342, 374, 376, 417A, 627, 628 428, 429, 431, 611 wird festgestellt, dass Belange des Wasser- und Bodenverbandes „Schnelle Havel“ nicht betroffen sind.

Der Forderung zu der amphibien- und ottergerechten Gestaltung der Gewässerränder bei den Bauwerken Bauwerksverzeichnis Nr. 1002 und 1004 wird entsprochen.

Die Erreichbarkeit der Gräben im Bereich des Autobahndreiecks Pankow ist über eine Zufahrtsstraße mit der Nr. 668 des Bauwerksverzeichnisses (Deckblatt B, Unterlage 7, Blatt 26B) gesichert.

Soweit ihr nicht entsprochen wurde, wird die Stellungnahme zurückgewiesen.

III.2.10.17.2 Wasser- und Bodenverband „Finowfließ“

Der Wasser- und Bodenverband „Finowfließ“ hat mit Schreiben vom 09.04.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Die Einleitungsstelle für Regenwasser in den Kappgraben sei so zu gestalten, dass die Gewässerunterhaltung nicht behindert werde. Die Maßnahme E4 sei mit dem Wasser- und Bodenverband abzustimmen. Der Verband weist darauf hin, dass ihm bekannt gegeben werden sollte, falls technische Entwässerungsleitungen und Drainagen im Zuge der Bauarbeiten angetroffen werden sollten.

Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

Der Vorhabenträger sagt eine entsprechende Gestaltung der Einleitungsstelle E 10, die geforderte Abstimmung und Benachrichtigung zu. Auf II.4.2.1 und II.4.2.2 wird verwiesen.

III.2.10.17.3 Osthavelländische Trinkwasserversorgung und Abwasserbehandlung GmbH

Mit Schreiben vom 22.05.2009 und vom 13.04.2010 hat die Osthavelländische Trinkwasserversorgung und Abwasserbehandlung GmbH Hinweise zu Leitungskreuzungen (Bauwerksverzeichnis Nr. 8, 9 und 47) und zur TWSZ III des Wasserwerks Hennigsdorf gegeben.

Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

Die Hinweise werden bei der Ausführungsplanung und der Bauausführung beachtet. Die Grenzen der TWSZ III/II wurden im Detail mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Oberhavel abgestimmt. Die Leitungsänderungsmaßnahmen an der Leitung mit der Nr. 35 des Bauwerksverzeichnisses bei km 164,370 erfolgen in Abstimmung

mung mit dem Eigentümer, der Gemeinde Oberkrämer. Auf II.1.3.2.2, Nr. 8 wird verwiesen.

Das zuständige Klärwerk Wansdorf wurde hinsichtlich der Schmutzwasserdruckleitung bei km 170,090 beteiligt.

III.2.10.17.4 Zweckverband Fließtal

Der Zweckverband Fließtal macht mit Schreiben vom 18.05.2009 seine Betroffenheiten geltend. Im Wesentlichen macht er Angaben zu den Dimensionen seiner betroffenen Bauwerke. Der Zweckverband plant, ein Schutzrohr für eine geplante Abwasserdruckrohrleitung bei km 174,050, eine zusätzliche Druckrohrleitung entlang der L 305 und eine Druckrohrleitung DN 400 im Zusammenhang mit dem Bauwerk Nr. 487A zu verlegen.

Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.

Das geforderte Schutzrohr DN 200 ist in der Deckblattplanung A, Unterlage 7, Blatt 14A, mit der Nr. 505 des Bauwerksverzeichnisses berücksichtigt.

Für das Bauwerk 460A wurde in der Deckblattplanung A die Schutzrohrdimension DN 180 inklusive DN 250 ergänzt. Die Bauwerke mit den Nrn. 423A 474A, 486A und 487A wurden im Bauwerksverzeichnis ebenfalls mit der Deckblattplanung A angepasst.

Soweit ihr nicht entsprochen wurde, wird der Stellungnahme nicht gefolgt.

Soweit der Zweckverband plant, weitere Rohre zu verlegen, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass dafür ein entsprechender Antrag beim Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (Vorhabenträger) zu stellen ist.

III.2.10.17.5 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde hat mit Schreiben vom 19.05.2009 mit Anlagen (weitere Schreiben), vom 18.04.2011 und vom 05.07.2011 umfänglich zu den Betroffenheiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes durch das Vorhaben Stellung genommen.

Die Stellungnahme wird mit der folgenden Maßgabe berücksichtigt:

1. Bei der Einleitung von Oberflächenwasser in die Havel-Oder-Wasserstraße ist die maximale Einleitgeschwindigkeit von 0,4 m/s einzuhalten (II.4.2.3). Der Vorhabenträger hat zugesagt, dies bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Es findet eine Abstimmung mit dem WSA Eberswalde statt (II.1.3.4 Nr. 18).

2. Das WSA Eberswalde forderte, die Dimensionen des Brückenbauwerks BW 81 den geänderten Ausbauparametern der WSV für die Havel-Oder-Wasserstraße anzupassen. Der Vorhabenträger hat auf der Grundlage der Forderungen eine Brückenskizze erstellt und diese zur Abstimmung dem WSA Eberswalde übermittelt. Eine Anpassung des Brückenbauwerks mit einer geringeren Stützweite ist unproblematisch möglich. Die Abstimmungen sind rechtzeitig vor Baubeginn abzuschließen und in einer Kreuzungsvereinbarung festzuhalten (II.1.3.1 Nr. 3 und II.1.3.2.2, Nr. 10).

III.2.10.17.6 Wasser Nord GmbH

Die Wasser Nord GmbH hat mit Schreiben vom 29.05.2009 und 10.05.2011 an die Anhörungsbehörde und Schreiben vom 10.05.2011 an den Vorhabenträger auf insgesamt vier betroffene Trinkwasserversorgungsleitungen hingewiesen.

Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

Die Trinkwasserleitungen werden in der Planung des Vorhabenträgers berücksichtigt. Eine endgültige Entscheidung über die Details der Leitungsänderungsmaßnahmen ist der Ausführungsplanung vorbehalten. Diese stimmt der Vorhabenträger mit der Wasser Nord GmbH ab. Dieses Vorgehen wird durch die Nebenbestimmung Nr. 8 unter II.1.3.2.2 gesichert.

Für die Trinkwasserleitung bei km 173,375 mit der Nr. 356A des Bauwerksverzeichnisses, Unterlage 7, Blatt 13A, plant die Wasser Nord GmbH einen Ersatzneubau. Wo und mit welchen technischen Details dieser Ersatzneubau realisiert wird, unterliegt der Abstimmung mit dem Vorhabenträger (II.1.3.2.2 Nr. 8).

III.2.10.17.7 Niederbarnimer Wasser- und Abwasserzweckverband

Der Niederbarnimer Wasser- und Abwasserzweckverband hat mit Schreiben vom 29.04.2009 zu dem Vorhaben Stellung bezogen und keine Bedenken angemeldet. Im Bereich Schönwalde/ Mühlenbeck kreuzt eine Trinkwasserleitung des NWA im Bereich Buchhorst die BAB 10. Die Bauausführung sei mit der NWA abzustimmen.

Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

Die Details der Leitungsänderungsmaßnahmen sind der Ausführungsplanung vorbehalten. Diese stimmt der Vorhabenträger mit der NWA ab. Dieses Vorgehen wird durch die Nebenbestimmung Nr. 8 unter II.1.3.2.2 gesichert.

III.2.10.17.8 Stadt Hohen Neuendorf

Die Stadt Hohen Neuendorf Eigenbetrieb Abwasser hat mit Schreiben vom 27.05.2009 und 28.04.2011 zu ihren Betroffenen ausführlich Stellung genommen.

Mit Schreiben vom 20.06.2011 hat sie bestätigt, dass alle Belange von der Planung ausreichend berücksichtigt werden. Die Details der Leitungsänderungsmaßnahmen sind der Ausführungsplanung vorbehalten. Diese stimmt der Vorhabenträger mit der Stadt Hohen Neuendorf, Eigenbetrieb Abwasser ab. Dieses Vorgehen wird durch die Nebenbestimmung Nr. 8 unter II.1.3.2.2 gesichert.

III.2.10.17.9 Berliner Wasserbetriebe

Die Berliner Wasserbetriebe haben mit Schreiben vom 28.05.2009, vom 16.06.2009, vom 22.07.2010, vom 21.04.2010, vom 19.05.2011 sowie vom 10.06.2011 umfassend zu den Betroffenheiten, insbesondere mit Blick auf die Kläranlage Schönerlinde, Stellung genommen.

Zwischen dem Vorhabenträger und den BWB haben umfangreiche Abstimmungen stattgefunden, bei denen die strittigen Punkte geklärt wurden und eine Einigung erzielt wurde. Die Ergebnisse sind in der Deckblattplanung B berücksichtigt. Die Details der Leitungsänderungsmaßnahmen sind der Ausführungsplanung zwischen dem Vorhabenträger und den BWB vorbehalten (II.1.3.2.2, Nr. 8).

III.2.10.18 Eisenbahn

III.2.10.18.1 DB Energie GmbH

Die DB Energie GmbH hat am 14.05.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Sie teilt mit, dass von dem Vorhaben mehrfach ihre 110-kV-Bahnstromleitung Priort-Karow betroffen sei. Diese kreuzt die BAB 10 einmal bei km 171,350 (Bauwerksverzeichnis Nr. 316A) und einmal bei km 179,100 (Bauwerksverzeichnis Nr. 377A). Zum Teil verlaufe sie parallel zur BAB 10 (Bauwerksverzeichnis Nr. 466A, 521).

Die DB Energie GmbH fordert den Nachweis über die Einhaltung der notwendigen Abstände gemäß EN 50341 für die Kreuzungsbereiche. Für die Bauphase fordert sie einen ausreichenden Schutz ihrer Maststandorte. Die Kosten für Anpassungsmaßnahmen seien vom Vorhabenträger zu tragen.

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Der Abstandsnachweis ist vom Leitungseigentümer erarbeiten zu lassen. Die Kostenregelung erfolgt nach dem abgeschlossenen Straßenbenutzungsvertrag für die jeweilige Straße.

Die Leitungsschutzanweisung für die Bahnstromleitung wird an den Baubetrieb weitergegeben und ist zu beachten (II.1.3.2, Nr. 7).

Alle Leitungsänderungsmaßnahmen erfolgen nach den bestehenden Straßenbenutzungsverträgen. Diese sind privatrechtlich und deshalb außerhalb des Verfahrens zu klären.

Bezüglich der Bauwerke 316A, 466A und 521 wird die erforderliche Änderung bzw. Anpassung an der Leitungstrasse jeweils in einem gesonderten Verfahren im Nachtrag zu diesem Planfeststellungsverfahren geregelt.

Soweit der Stellungnahme nicht entsprochen wurde, wird sie abgelehnt.

III.2.10.18.2 DB Services Immobilien GmbH

Die DB Services Immobilien GmbH hat am 02.06.2009, am 20.04.2011 und am 08.06.2011 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Sie gibt an, dass das Brückenbauwerk BW 82 Ü1 im Zuge des Ausbaus der BAB 10 verändert werden müsse. Dieses Bauwerk führt Gleise der Deutschen Bahn über die BAB 10. Im Zuge des notwendigen Umbaus seien diverse Belange der Deutschen Bahn zu berücksichtigen, Vorgaben einzuhalten und eine Kreuzungs- und Planungsvereinbarung abzuschließen.

Den Bedenken in Bezug auf landespflegerische Begleitmaßnahmen und Hinweise zu den Eigentumsverhältnissen an bestimmten Leitungen wurde im Rahmen der Deckblattplanung A Rechnung getragen. Diese Bedenken werden von der DB Service Immobilien GmbH als ausgeräumt betrachtet.

Der Stellungnahme wird gefolgt, soweit sie sich nicht erledigt hat.

Bisher liegen dafür weder die nach § 3 des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz - EBKrG - i.d.F. der Bekanntmachung vom 21.03.1971, BGBl. I S. 337; zuletzt geändert durch Art. 281 der Verordnung vom 31.10.2006, BGBl. I S. 2407) erforderliche Vereinbarung der Beteiligten (§ 5 EBKrG) noch eine Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren (§§ 6 und 7 EBKrG) vor. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmung unter II.1.3.2.2 Nr. 3 dieses PFB.

Das kreuzungsrechtliche Verfahren stellt gegenüber dem Planfeststellungsverfahren ein verselbständigtetes Verfahren dar (BVerwG, B. v. 02.08.2006 - 9 B 9.06, U. v. 14.05.1992 - 4 C 28/90). Vor dem Hintergrund der entweder nach § 5 oder nach §§ 6 und 7 EBKrG noch zu klärenden Fragen bleibt die abschließende Entscheidung – zu Art, Umfang und Durchführung der nach § 3 EBKrG erforderlichen Maßnahmen sowie über die Verteilung der Kosten – der Vereinbarung der Beteiligten oder einer Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren vorbehalten (vgl. II.1.3.2.2 Nr. 3). Der hiermit festgestellte Straßenbauplan darf im Kreuzungsbereich erst nach Vorliegen einer wirksamen Vereinbarung der Beteiligten (§ 5 EBKrG) oder einer Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren (§§ 6 und 7 EBKrG) vollzogen werden. Sollte sich (wider Er-

warten) im Ergebnis dieser noch offenen Entscheidung zeigen, dass die hiermit festgestellte Planung teilweise anzupassen ist, wäre insoweit ggf. ein ergänzendes Verfahren durchzuführen (vgl. vgl. II.1.3.1 Nr. 2).

III.2.10.18.3 DB Systel GmbH

Die DB Systel GmbH hat am 07.05.2009 und am 03.05.2011 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Darin meldet sie die Lage von Kabelanlagen und bittet um deren Berücksichtigung im weiteren Verfahren.

Der Stellungnahme wird entsprochen.

Die Kabelanlagen wurden in die Planungsunterlagen aufgenommen. Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Leitungen und Einrichtungen bei der Bauausführung zu berücksichtigen (II.1.3.4, Nr. 6).

III.2.10.18.4 Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB)

Die NEB hat am 27.05.2009 und am 05.05.2011 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Sie weist darauf hin, dass der von ihr betriebene Streckenabschnitt von der BAB 10 in Form einer Straßenüberführung (Brückenbauwerk 86) gekreuzt wird. Der Ersatzbau für diese Überführung müsse nach den gültigen eisenbahnrechtlichen Vorschriften geplant werden. Sie fordert die Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs während der Bauphase, die Einbeziehung der NEB in die Ausführungsplanung und die rechtzeitige Einholung der eisenbahnrechtlichen Zustimmung bei der zuständigen Behörde.

Im Rahmen der Deckblattplanung A wurde neben der Gleisanlage der NEB ein Gehweg mit einer Breite von 1,50 m eingeplant. Die bisherige Querung unter der Autobahn soll damit erhalten bleiben. Die NEB trägt vor, dass die zur Verfügung stehende lichte Weite des Brückenbauwerks 86 nicht groß genug sei, um den Gehweg mit einer festen Abgrenzung aufzunehmen und gleichzeitig die notwendigen Sicherheitsabstände einzuhalten.

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Der im Rahmen der Deckblattplanung A in den Planunterlagen aufgenommene Gehweg parallel zur Bahntrasse ist bereits im Bestand vorhanden. Die Gemeinde Mühlenbecker Land hat gefordert, die lichte Weite des BW 86 so anzupassen, dass ein gemeinsamer Geh- und Radweg, sowie ein Reitweg parallel zur Bahntrasse geführt werden können (III.2.9.2.2.10). Ein Ausbau des Weges ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die vorhandene lichte Weite des BW 86 bleibt erhalten. Auch in den Schienenweg selbst wird im Zuge des Ausbaus der BAB 10 nicht eingegriffen. Mangels einer Änderung im Bestand ist es nicht erforderlich, im

Zuge des Ersatzbaus der Straßenüberführung diese aufzuweiten. Im Übrigen berücksichtigt der Ersatzbau die eisenbahnrechtlichen Vorschriften. Der Vorhabenträger hat zugesichert, rechtzeitig vor Baubeginn eine Kreuzungsvereinbarung abzuschließen. Den Belangen der NEB wird in der Ausführungsplanung Rechnung getragen. Im Übrigen wird auf den Planvorbehalt unter II.1.3.1 Nr. 4 hingewiesen.

Soweit der Stellungnahme nicht entsprochen wurde, wird sie zurückgewiesen.

III.2.10.18.5 Bundeseisenbahnvermögen

Die Dienststelle Ost des Bundeseisenbahnvermögens hat am 14.05.2009 mitgeteilt, dass ihre Liegenschaften und Belange von dem Vorhaben nicht berührt werden.

III.2.10.18.6 Landeseisenbahnaufsicht des Landes Brandenburg

Die Landeseisenbahnaufsicht des Landes Brandenburg hat am 28.05.2009 mitgeteilt, dass durch das Vorhaben keine vom Landesbevollmächtigten wahrzunehmenden Belange berührt werden.

III.2.10.19 Sonstige Träger öffentlicher Belange

III.2.10.19.1 IHK Potsdam

Die IHK Potsdam hat am 27.05.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Sie hat keine Bedenken geäußert. Sie wünscht die Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Baumaßnahmen.

Der Hinweis wird beachtet.

III.2.10.19.2 IHK Ostbrandenburg

Die IHK Ostbrandenburg hat am 27.05.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Sie hat keine Bedenken geäußert.

III.2.11 Eigentum

III.2.11.1 Allgemeine Regelungen / Klarstellungen

III.2.11.1.1 Verkehrsflächenbereinigungsgesetz

Verkehrsflächen im Sinne des Gesetzes zur Bereinigung der Rechtsverhältnisse an Verkehrsflächen und anderen öffentlich genutzten privaten Grundstücken (Verkehrsflächenbereinigungsgesetz - VerkFlBerG - vom 26.10.2001, BGBl. I S. 2001,2716; zuletzt geändert durch Artikel 22 des Gesetzes vom 23. Juli 2013, BGBl. I S. 2586) sind dem öffentlichen Verkehr gewidmete oder kraft Gesetzes als öffentlich oder gewidmet geltende Straßen, Wege und Plätze einschließlich Zubehör und Nebenanlagen.

Vom hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhaben gehört dazu – neben den in der Grunderwerbsunterlage als „rückständiger Grunderwerb“ gekennzeichneten Teilflächen – der sich unmittelbar daran anschließende Seiten- bzw. Randstreifen westlich der BAB 10, in den bereits vor 1990 das Autobahnfernmeldekanal als Zubehör verlegt wurde. Diese Flächen gehören seit Inkrafttreten des FStrG in den neuen Bundesländern als vorhandene Verkehrsflächen zum Straßenkörper im Sinne von § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG sowie zum Zubehör im Sinne von § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG.

Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 3 VerkFlBerG ist der öffentliche Nutzer o.g. Verkehrsflächen gegenüber dem Grundstückseigentümer zum Besitz berechtigt.

Bezogen auf die vom VerkFlBerG erfassten Flächen führt das BVerfG in seinem Nichtannahmebeschluss vom 08.11.2012 (1 BvR 2153/08; mit weiteren Nachweisen) u.a. aus:

„Mit der Enteignung greift der Staat auf das Eigentum des Einzelnen zu. Sie setzt den Entzug konkreter Rechtspositionen voraus, aber nicht jeder Entzug einer Rechtsposition ist eine Enteignung im Sinne von Art. 14 Abs. 3 GG. Diese ist beschränkt auf solche Fälle, in denen Güter hoheitlich beschafft werden, mit denen ein konkretes, der Erfüllung öffentlicher Aufgaben dienendes Vorhaben durchgeführt werden soll ... Die Regelungen über das Erwerbsrecht des öffentlichen Nutzers nach dem Verkehrsflächenbereinigungsgesetz enthalten indes keine Ermächtigung der Exekutive, ein bestimmtes Eigentumsobjekt zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben ganz oder teilweise zu entziehen. Sie setzen vielmehr voraus, dass die betroffenen Grundstücke bereits im Zeitraum zwischen dem 09.05.1945 und dem 03.10.1990 durch eine dem Grundgesetz nicht unterworfenen Staatsgewalt faktisch und fortdauernd zur Erfüllung von Verwaltungsaufgaben, hier als öffentliche Verkehrsfläche, in Anspruch genommen wurden und schon mit dieser faktischen Vorbelastung in den Schutzbereich des Eigentumsgrundrechts gelangt sind. Während des Bestehens der DDR wie

auch danach konnte der Eigentümer mit einem Wegfall dieser Belastung regelmäßig nicht mehr rechnen. ...

Die Überführung der bei der Wiedervereinigung vorgefundenen öffentlich genutzten privaten Flächen in die gesamtdeutsche Rechtsordnung durch Begründung einer Eigentümerstellung der öffentlichen Hand ist von erheblichem öffentlichen Interesse. Sie sichert dauerhaft die Erfüllung öffentlicher Aufgaben durch die Länder und Kommunen im Beitrittsgebiet und die Nutzung der zwischen 1945 und 1990 errichteten öffentlichen Infrastruktur. ...

Der Gesetzgeber durfte berücksichtigen, dass das betroffene Grundstückseigentum bereits durch eine öffentlich-rechtliche Sachherrschaft überlagert war, die eine Nutzung für Zwecke des Eigentümers ausschloss. Diese Überlagerung war unmittelbare Folge der Inanspruchnahme des jeweiligen Grundstücks durch staatliche Stellen der DDR; das Eigentum war mit dieser Belastung belegt, als es mit der Wiedervereinigung unter den Schutz des Art. 14 GG gelangte. Dies reduziert ... das Gewicht der Beeinträchtigung, die von dem Erwerbsrecht ausgeht.“

Nach § 8 Abs. 1 VerkFIBerG ist zwar das in § 3 Abs. 1 VerkFIBerG enthaltene Erwerbsrecht des öffentlichen Nutzers (hier: Bundesstraßenverwaltung) zum Ablauf des 30.06.2007 erloschen. Unverändert geblieben ist aber die o.g. „öffentlich-rechtliche Sachherrschaft“, die dem durch § 9 Abs. 1 Satz 3 VerkFIBerG geregelten Besitzrecht entspricht. Damit einher geht das reduzierte Gewicht der Beeinträchtigung im Falle des vom Vorhabenträger vorgesehenen Grunderwerbs.

III.2.11.1.2 Maßgeblichkeit der Lagepläne

Die Planfeststellungsbehörde hebt hervor, dass die Angaben in den Grunderwerbsunterlagen teilweise auf noch nicht aktualisierten und geodätisch erstellten Katasterunterlagen beruhen. Daher ist es nicht auszuschließen, dass Abweichungen zu den wirklichen Eigentumsgrenzen bestehen. Die tatsächliche Grundstücksinanspruchnahme wird im Rahmen der Schlussvermessung (durch punktuelle Katastervermessung) festgestellt. Maßgeblich dafür sind die geometrischen Darstellungen / Regelungen in den Lageplänen (vgl. Nr. I.5 dieses PFB), da diese Grundlage für die spätere Bauausführung sind.

III.2.11.2 Eigentumsentzug

Das planfestgestellte Vorhaben nimmt private Grundstücke dauernd und für die Bauzeit vorübergehend in Anspruch. Die betroffenen Grundstücksflächen sind im Grunderwerbsverzeichnis und in den Grunderwerbplänen dargestellt. Überwiegend haben die betroffenen Grundstückseigentümer gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke für das Vorhaben keine Einwendungen erhoben.

Gegen den Willen des Grundstückseigentümers kann die benötigte Fläche nur im Wege der Enteignung erworben werden. Dies setzt nach Art. 14 Abs. 3 GG voraus, dass das Vorhaben dem Wohl der Allgemeinheit dient. Für das entzogene Grundstück ist vom Vorhabenträger Wertersatz in Geld zu leisten. Der Gesetzgeber hat in § 19 FStrG entschieden, dass die Träger der Straßenbaulast der Bundesfernstraßen zur Erfüllung ihrer Aufgaben das Enteignungsrecht haben. Der Gesetzgeber sagt damit, dass die Errichtung von Bundesfernstraßen, hier der Bundesautobahn BAB 10, dem Wohl der Allgemeinheit dient. Mit der Planfeststellung wird entschieden, welche Grundstücke in welchem Umfang für das Vorhaben benötigt werden. Der festgestellte Plan ist einem späteren Enteignungsverfahren verbindlich zugrunde zu legen. Dies wird als enteignungsrechtliche Vorwirkung der Planfeststellung bezeichnet.

In einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren ist lediglich zu entscheiden, in welcher Höhe die Entschädigung zu leisten ist bzw. ob ein Anspruch auf Übernahme des Restgrundstückes besteht. Auch im Falle eines Enteignungsverfahrens ist der Vorhabenträger verpflichtet, sich um eine einvernehmliche Regelung mit dem betroffenen Grundstückseigentümer zu bemühen.

Ergänzend zu § 19 FStrG hat der Gesetzgeber im Fernstraßenausbaugesetz entschieden, dass der 6-streifige Ausbau der BAB 10 im hier festgestellten Abschnitt erforderlich ist. Damit hat der Gesetzgeber für die Planfeststellung verbindlich vorgegeben, dass der 6-streifige Ausbau der BAB 10 den Zielen des Fernstraßengesetzes entspricht und damit auch eine Enteignung rechtfertigt.

Dem Eigentum als privatem Belang kommt in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zu. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Artikel 14 Abs. 1 S. 1 GG. Darüber hinaus ist im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der PFB nach § 19 Abs. 1 FStrG enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Dies bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Artikel 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist. Danach kommt eine Enteignung nur in Betracht, wenn sie zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich ist. Dieses Erfordernis schließt sämtliche Elemente des Übermaßverbots ein. Die Enteignung muss zur Zweckerfüllung geeignet sein. Sie muss in dem Sinne erforderlich sein, dass zur Erreichung des mit ihr erstrebten Erfolgs kein anderes, gleich wirksames, aber weniger einschneidendes Mittel hätte gewählt werden können. Und die Schwere des Eingriffs darf nicht außer Verhältnis zu dem Gewicht und der Dringlichkeit der den Eigentumsentzug rechtfertigenden Gründe stehen. Das Abwägungsgebot ermöglicht es bei sachgerechter Anwendung, den Anforderungen des verfassungsrechtlichen Übermaßverbots Rechnung zu tragen. Jede Planung unterliegt der Prüfung, ob das planerische Ziel auf andere Weise auch ohne die Inanspruchnahme von privatem Eigentum oder mit geringerer Eingriffsintensität erreichbar ist (BVerwG, U. v. 11.04.2002 - 4 A 22.01).

Zur Bedeutung dieses Straßenbauvorhabens wird auf vorstehende Nr. III.2.1 dieses PFB in Verbindung mit dem Erläuterungsbericht (vgl. Nr. II.1.2 dieses PFB) Bezug genommen. Im Ergebnis der Abwägung sind die für das hiermit planfestgestellte Vorhaben erforderlichen Grundstücksbeanspruchungen zulässig.

Der Ausbau der BAB 10 ist aus verkehrlichen Gründen notwendig. Die beidseitige Erweiterung der Fahrbahnen beschränkt den Grunderwerb auf das geringstmögliche Maß, insbesondere ggü. einer Neutrassierung. Die Inanspruchnahme von Grundstücken für die Errichtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen ist verhältnismäßig und zum Schutz der Anwohner rechtlich geboten. Im Umfang des festgestellten Vorhabens muss deshalb das private Eigentum zurücktreten.

Die durch die Straßenbaumaßnahme (einschließlich Kompensationsmaßnahmen) betroffenen Grundstückseigentümer und Inhaber eigentumsähnlicher Rechte haben gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für die Inanspruchnahme ihres Eigentums sowie für sonstige durch das Straßenbauvorhaben hervorgerufene unzumutbare Nachteile.

Über die Höhe der Entschädigung wird im Planfeststellungsverfahren nicht entschieden.

In der Planfeststellung wird über die Inanspruchnahme von Flächen nur dem Grunde nach entschieden. In der vorliegenden Planfeststellung dürfen nur diejenigen technischen und rechtlichen Regelungen getroffen werden, die in einem unmittelbaren und ursächlichen Zusammenhang mit der Straßenbaumaßnahme stehen.

Kommt eine Einigung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer nicht zustande, kann der Eigentümer eine Klärung im Enteignungsverfahren und notfalls vor den ordentlichen Gerichten herbeiführen.

Fragen nach der Höhe der Entschädigung, der Ausdehnung der Enteignung auf Antrag des Eigentümers (§§ 19 Abs. 5 und 19a FStrG i.V.m. § 7 Abs. 2 bis 4 Enteignungsgesetz des Landes Brandenburg - EntGBbg - vom 19.10.1992, GVBl. I/92 S. 430; zuletzt geändert durch Gesetz vom 07.07.1997, GVBl. I/97 S. 72,73) und der Entschädigung in Land (§ 16 EntGBbg) sind außerhalb dieses Verfahrens zu verhandeln.

Für das Enteignungsverfahren ist die Enteignungsbehörde des Landes Brandenburg (das Ministerium des Innern des Landes Brandenburg, Henning-von-Tresckow-Straße 9-13, 14467 Potsdam) zuständig.

Hierzu finden sich weitere Informationen unter www.enteignung.brandenburg.de.

III.2.11.2.1 Vom Vorhaben betroffene Einwender

Mehrere Grundstückseigentümer wenden sich gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke. Sie kritisieren, dass sie keine Informationen über Art und Umfang der Entschädigungen erhalten.

Dies betrifft die Grundstückseigentümer mit den folgenden IDs:

ML-m_126:

Die Inanspruchnahme des Grundstücks im festgestellten Umfang ist notwendig. Lediglich die Flurstücke 3/4 und 5/1 werden im Böschungsbereich für die Baumaßnahmen benötigt.

Dies bedeutet konkret:

Flurst. 3/4 (Gesamtgröße 1.862 m²): 67 m² zu erwerbende Fläche, vorübergehende Inanspruchnahme für Baumaßnahmen 273 m² und 124 m² für Montageflächen für Dritte,

Flurst. 5/1 (Gesamtgröße 1.199 m²): 403 m² zu erwerbende Fläche, vorübergehende Inanspruchnahme für Baumaßnahmen 150 m².

Soweit die Einzäunung beseitigt wird, ist Ersatz in Geld zu leisten. Für die Zeit der Baumaßnahme hat der Vorhabenträger zugesagt, einen blickdichten Zaun zu errichten (II.1.3.4 Nr. 20).

Auf Grund der verbleibenden Lärmbeeinträchtigung sieht der Planfeststellungsbeschluss zu Gunsten der Einwender einen Übernahmeanspruch bezüglich des Wohngrundstücks vor (vgl. II.3.2.2.3 und III.2.5.2.2.7). Die Einwendung wird zurückgewiesen.

ML-m_049:

Die Einwendung lehnt die Abgabe von Teilen ihrer Grundstücke ab. Es werden benötigt:

Flurst. 228 (Gesamtgröße 3.711 m²): 114 m² für den Streckenbau, 24 m² für Pflanzungen,

Flurst. 30/2 (Gesamtgröße 218 m²): 218 m² für den Streckenausbau, davon sind 8 m² bereits Verkehrsfläche,

Flurst. 30/1 (Gesamtgröße 442 m²): 442 m² für den Streckenausbau, davon sind 437 m² bereits Verkehrsfläche.

Die zusätzliche Inanspruchnahme ist gering.

Die Inanspruchnahme der Grundstücke ist gerechtfertigt und in diesem Umfang angemessen. Durch die Erweiterung der vorhandenen Autobahn um beidseitig je einen Fahrstreifen ist die Inanspruchnahme privater Grundstücke gegenüber einer

Neutrassierung erheblich vermindert worden. Die Erweiterung der vorhandenen Fahrbahnen wurde auf das technisch notwendige Maß beschränkt. Soweit durch die Trassierung der Grenzverlauf neu geordnet werden muss, ergeben sich auch insofern keine unverhältnismäßigen Belastungen.

Ergänzend wird angemerkt, dass Teile der zum Erwerb vorgesehenen Flurstücke 30/1 und 30/2 bereits als öffentliche Verkehrsfläche (hier: Teil des Straßenkörpers im Sinne von § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG) zur BAB 10 gehören. Dazu wird auf vorstehende Nr. III.2.11.1.1 dieses PFB Bezug genommen. Die Teilflächen aus den Flurstücken unterliegen bereits seit Herstellung der BAB 10 der öffentlich-rechtlichen Sachherrschaft. Insoweit macht sich die Planfeststellungsbehörde die Erwägungen zu eigen, die dem VerkFIBerG zugrunde liegen (vgl. Nr. III.2.11.1.1 dieses PFB).

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

ML-m_001:

Die Einwender fordern vor allem Lärmschutz und keine Beeinträchtigung durch die Baumaßnahme.

Das 26 m² große Flurst. 192 und vom Flurst. 194 (Gesamtgröße 2.642 m²) werden 577 m² vorübergehend für den Bau benötigt. Der Vorhabenträger hat ein Verfahren der Beweissicherung zugesagt (II.1.3.4 Nr. 19). Nach Abschluss der Bauarbeiten wird der frühere Zustand wiederhergestellt. Ein dauerhafter Entzug des Eigentums erfolgt nicht. Auf Grund der verbleibenden Lärmbeeinträchtigung sieht der Planfeststellungsbeschluss zu Gunsten der Einwender einen Übernahmeanspruch bezüglich des betroffenen Wohngrundstücks vor (vgl. II.3.2.2.3 und III.2.5.2.2.7).

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

BIR-b_058

Der Einwender hat vorgetragen, dass er mit einer Inanspruchnahme seines Grundstücks nicht einverstanden ist und eine alternative Ausführung vorgeschlagen.

Der Vorhabenträger hat dazu erklärt, dass die Grundstücke des Einwenders bei einer veränderten Geländeanpassung im Bereich des Bauwerks BW 82 Ü2 nicht in Anspruch genommen werden müssen. Dem Vorhabenträger wird daher aufgegeben, im Rahmen der Bauausführung die Geländemodellierung so zu gestalten, dass auf eine Inanspruchnahme des Einwenders verzichtet werden kann (II.1.3.4 Nr. 20).

Die Einwendung wird im Übrigen zurückgewiesen.

Bir-439 (BIR-b_439)

Von Flurst. 592/1 (Gesamtgröße 74 m²) werden 57 m² erworben, die bereits Verkehrsfläche sind und 17 m² für Dritte vorübergehend in Anspruch genommen, von Flurst. 592/2 (Gesamtgröße 175 m²) werden 168 m² und von Flurst. 592/3 (Gesamtgröße 133 m²) nur 119 m² als Arbeitsfläche benötigt. Darauf kann aus bautechnischen Gründen nicht verzichtet werden.

Der zum Erwerb vorgesehene Teil des Flurstücks 592/1 gehört bereits als öffentliche Verkehrsfläche (hier: Teil des Straßenkörpers im Sinne von § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG) zur BAB 10. Dazu wird auf vorstehende Nr. III.2.11.1.1 dieses PFB Bezug genommen. Die Teilfläche aus dem Flurstück unterliegt bereits seit Herstellung der BAB 10 der öffentlich-rechtlichen Sachherrschaft. Insoweit macht sich die Planfeststellungsbehörde die Erwägungen zu eigen, die dem VerkFlBerG zugrunde liegen (vgl. Nr. III.2.11.1.1 dieses PFB).

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

B-b_083

Der Einwender verlangt, dass der Graben mit der Bauwerksnummer 421 so verändert wird, dass möglichst wenig landwirtschaftliche Fläche in Anspruch genommen wird.

Die vorgeschlagene Grabenführung ist nicht möglich, da der Graben nicht an den Klärwerksableiter anschließt, sondern diesen westlich der BAB 10 unterquert. Der Graben ist in der bestehenden Führung zu erhalten. Eine Verschiebung des Grabens nach Norden wurde zur Flächenoptimierung geprüft, wird jedoch aus Kostengründen abgelehnt.

Des Weiteren verlangt der Einwender eine Veränderung einer durch die BAB 10 verdrängten und daher im Verlauf zu ändernden Gemeindestraße (Bauwerksverzeichnis Nr. 616A), die dessen landwirtschaftlichen Flächen zerschneide. Hilfsweise wird die Herstellung einer Zufahrt an die Gemeindestraße verlangt.

Der Einwendung wird nur bezüglich der hilfsweise geltend gemachten Forderung gefolgt.

Die Lage der von der BAB 10 verdrängten Gemeindestraße (Bauwerksverzeichnis Nr. 616A) im Bereich der Rampen wurde bereits korrigiert. Eine Verlegung der Gemeindestraße parallel zur BAB 10 ist nicht möglich, da die Gemeindestraße in Berlin bereits hergestellt ist und damit der Anschlusspunkt als Zwangspunkt vorgegeben ist. Zudem darf die vorhandene GASAG-Leitung nicht überbaut werden.

Die Herstellung der Zufahrt zu der Gemeindestraße wurde im Rahmen der Deckblattplanung B in die Planunterlagen aufgenommen (Bauwerksverzeichnis Nr. 668).

In diesem Zusammenhang hat der Vorhabenträger zugesagt, die beiden Grabenüberfahrten, die als Zufahrt von der Gemeindestraße zu dem Grundstück der Gemarkung Schönerlinde, Flur 5, Flurstück 240 dienen, im Rahmen der Baumaßnahmen zu verrohren. Die nähere Darstellung dazu erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.

Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wurde, werden sie zurückgewiesen.

III.2.11.2.2 Bodenreformflächen

Zum Zwecke des Ausbauvorhabens müssen im Bereich des Bauwerks BW 90 Ü1 zwei Grundstücke in geringem Maß in Anspruch genommen werden, bei denen es sich um Bodenreformflächen handelt (Gemarkung Schwanebeck, Flur 7, Flurstück 26/3; Gemarkung Lindenberg, Flur 6, Flurstück 41/2). Für beide Flurstücke wird seitens des Vorhabenträgers ein gesetzlicher Vertreter beim zuständigen Landkreis zur Durchführung der erforderlichen Rechtsgeschäfte bestellt.

III.2.11.2.3 Übernahme von Restgrundstücken

Von Einwendern mit den IDs V-v_028, OK-b_226, OK-b_228, bir-446 und B-b_083 wird die Übernahme des Restgrundstücks bzw. unwirtschaftlicher Restflächen verlangt.

Die Frage der Übernahme der Restgrundstücke ist Gegenstand des Enteignungsverfahrens und damit der Erwerbsverhandlungen. Auf Antrag wird geprüft, ob die Restfläche unwirtschaftlich ist und ein Übernahmeanspruch besteht.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

III.2.11.3 Vorübergehende Inanspruchnahme

Die Einwender mit den IDs ML-m_126, bir-439x, und BIR-b_208 wenden sich gegen eine vorübergehende Inanspruchnahme ihrer Grundstücke während der Bauzeit.

Die für die Baumaßnahme benötigten Flächen sind auf ein Mindestmaß beschränkt. Der Planfeststellungsbeschluss sieht vor, dass die wesentlichen Materialtransporte über die Bundesautobahn erfolgen. Ohne Bauflächen lässt sich jedoch die Erweiterung der Autobahn nicht durchführen. Bei Einsatz der Maschinen ist durch diesen Beschluss gewährleistet, dass die Grenzwerte für Baulärm und Erschütterungen eingehalten werden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Der Einwender mit der ID B-b_083 wendet sich gegen eine vorübergehende Inanspruchnahme seiner Grundstücke für Arbeiten bestimmter Leitungsträger. Konkret handelt es sich um die Maßnahmen zu den Bauwerksverzeichnisnummern 547, 548, 602B, 665, 666. Er verlangt, die Inanspruchnahme so gering wie möglich zu halten, die Flächen nach Bauende wieder herzurichten bzw. zu rekultivieren, die Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit für den Leitungsträger zu der Maßnahme mit der Bauwerksverzeichnis Nr. 547 zu entschädigen sowie eine Angabe des Baubeginns für die Maßnahmen zum Bauwerksverzeichnis Nr. 602B, 665, 666 und der Sicherung der Erreichbarkeit der Flächen für den Leitungsträger.

Die Flächeninanspruchnahme wird jeweils so gering wie möglich gehalten. Die Flächen werden nach den Maßnahmen wieder hergerichtet bzw. rekultiviert. Dies erfolgt durch den jeweiligen Träger der Leitungsumbaumaßnahme.

Die Eintragung einer Dienstbarkeit und die Entschädigung der Eigentümer/ Pächter erfolgt außerhalb des Verfahrens durch den Leitungseigentümer.

Die Maßnahmen zum Bauwerksverzeichnis Nr. 602B, 665, 666 finden zeitlich vor dem Ausbau der BAB 10 statt. Die ausgewiesenen Montageflächen werden über die dargestellt Baustraßen und die bereits vorhandenen Geh- und Fahrrechte unterhalb der Hochspannungsfreileitungen erreicht. Da hier bereits eine dingliche Sicherung vorliegt, waren diese im laufenden Verfahren nicht mehr darzustellen.

Soweit der Einwendung nicht gefolgt wurde, wird sie zurückgewiesen.

Des Weiteren verlangt der Einwender mit der ID B-b_083, dass Flurschäden soweit wie möglich vermieden werden. Die Inanspruchnahme der Grundstücke solle regelmäßig erst nach der Ernte erfolgen. Der Abschluss eines Bauerlaubnisvertrages wird verlangt.

Die Bauarbeiten erfolgen grundsätzlich so, dass keine Schäden entstehen. Soweit dennoch Flurschäden entstehen, sind diese zu beseitigen bzw. ist der entstandene Schaden anderweitig zu kompensieren. Eine Entscheidung über diese Ansprüche ist einem gesonderten, nachgeordneten Verfahren vorbehalten.

Die Inanspruchnahme der Grundstücke wird mit dem Eigentümer bzw. dem betroffenen Pächter abgestimmt, so dass Ernteauffälle vermieden werden können. Für dennoch eintretende Ernteauffälle steht demjenigen, der die Flächen bewirtschaftet, ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach zu. Die Einzelheiten sind einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

Der Vorhabenträger sagt zu, dass die notwendigen Bauerlaubnisverträge vor Beginn der Bauarbeiten mit dem Eigentümer und dem Pächter geschlossen werden (II.1.3.4 Nr. 20). Der Besitzübergang und der Baubeginn werden in diesen Verträgen geregelt.

III.2.11.4 Flächen für Kompensationsmaßnahmen

Die Einwender mit den IDs OK-b_226, OK-b_228, BER_I_002, BIR-b_036 und B-b_083 rügen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke für Kompensationsmaßnahmen.

Das Grundstück der Einwender mit den IDs OK-b_226 und OK-b_228 wird für die Ausgleichsmaßnahme A 5 (0) in Anspruch genommen. Der Vorhabenträger hat die Übernahme des gesamten Grundstücks mit 1342 m² zugesagt (II.1.3.4 Nr. 20).

Auf dem Grundstück der Einwender mit der ID BER_I_002 (Flur 1 Flurst. 24) ist als Ersatzmaßnahme E 10 (1), mit einer zu beschränkenden Fläche von 14.070 m², der Einbau von Sohlgleiten im Hellmühler Fließ zur Anhebung der Wasserstände und zur Verbesserung des Gebietswasserhaushaltes vorgesehen. Sie dient dem Ersatz wertvoller Biotope, wie z. B. Feuchtbiotop und Weidengebüsche feuchter bis nasser Standorte, die anlagebedingt verloren gehen (vgl. Unterlage 12.1.0, Anlage 2). Der Vorhabenträger hat die Maßnahme in Abstimmung mit der Naturparkverwaltung Barnim ausgewählt. Der Maßnahmeort befindet sich im FFH-Gebiet „Biesenthaler Becken, Erweiterung“, im NSG „Biesenthaler Becken“, im Naturpark „Barnim“ und im LSG „Wandlitz-Biesenthal-Prendener-Seengebiet“. Die Maßnahme entspricht den Zielkonzeptionen der Schutzgebiete. Es handelt sich um eine Maßnahme zur Stabilisierung und Aufwertung der vorhandenen Feuchtbiotopkomplexe entlang dem Hellmühler Fließ. Für die dort zu findenden seltenen Pflanzen und Tiere erfolgt durch die Maßnahme eine Lebensraumaufwertung. Der Charakter der Biotopkomplexe am Hellmühler Fließ wird durch die Maßnahme erhalten und gefestigt.

Das Grundstück ist durch zahlreiche Biotopkomplexe geprägt. Es wird ausschließlich für die Jagdpacht genutzt. Diese kann weiterhin bestehen bleiben. Es ist lediglich mit einer Veränderung (weiteren Vernässung) der Standortverhältnisse zu rechnen. Die Maßnahme E 10 (1) sieht den Einbau von Sohlgleiten in das Hellmühler Fließ zur Anhebung der Wasserstände und Verbesserung des Gebietswasserhaushaltes vor und wurde in den nordöstlichen Teilbereichen inzwischen bereits realisiert. Durch den Sohlgleiteneinbau ist mit Wasserstandserhöhungen direkt im Hellmühler Fließ und mit der Vernässung der an das Hellmühler Fließ angrenzenden, ohnehin bereits vorhandenen Feuchtbiotopkomplexe zu rechnen. Die gegenwärtig in den Feuchtbiotopkomplexen vorhandenen Tiere können somit den Biotopkomplex weiterhin als Lebensraum nutzen.

Die Auswahl und Inanspruchnahme ist somit verhältnismäßig. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Soweit der Einwender mit der ID BIR-b_036 die Inanspruchnahme seiner Grundstücke für landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen rügt, ist darauf zu verweisen, dass die ihm gehörenden Grundstücke in der Gemarkung Lindenberg, Flur 2, Flurstücke 3/2, 8/3, 3/4 und 8/2 nicht für solche Maßnahmen in Anspruch genommen

werden. Das Grundstück des Einwenders Flur 5, Flurstück 15 wird für das Vorhaben nicht in Anspruch genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Der Einwender mit der ID B-b_083 lehnt die Inanspruchnahme seiner Grundstücke für die Maßnahmen E6 (1), E6 (2) und G/A 1(2) ab.

Auf die Maßnahmen E6 (1) und E6 (2) kann nicht verzichtet werden. Sie sind für das Ausgleichs- und Kompensationskonzept unerlässlich. Auf die Maßnahme G/A 1(2) kann ebenfalls nicht verzichtet werden. Die geplanten Pflanzungen sind als Kompensationsmaßnahme an dieser Stelle zwingend erforderlich. Durch die Maßnahme wird das Autobahnbegleitgrün wiederhergestellt, das durch den symmetrischen Ausbau der BAB 10 verloren geht. Mit der Bepflanzung wird einer Verbreitung verkehrsbedingter Immissionen entgegengewirkt, so dass die Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima/ Luft und Biotope auf den trassennahen Bereich beschränkt bleiben. Gleichzeitig erfolgt durch die Eingrünung der Trasse und der Bauwerke eine Neugestaltung des Landschaftsbildes. Zudem tritt ein Verlust landwirtschaftlicher Flächen nicht ein, da es sich bei den betroffenen Flächen um Restflächen zwischen dem Wirtschaftsweg und dem dort verlaufenden Graben handelt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Des Weiteren trägt der Einwender mit der ID B-b_083 vor, dass er auch andere Pflanzmaßnahmen auf seinen Grundstücken ablehne. In den Planungsunterlagen seien widersprüchliche Aussagen vorhanden bezüglich des Umgangs mit Pflanzflächen (Bauwerksverzeichnis Nr. 1014A) parallel zum Wirtschaftsweg auf dem Flurstück 91/7, Flur 5, Gemarkung Mühlenbeck. Während im Bauwerksverzeichnis die Maßnahme E 16 (1) und die Maßnahme V4 (1) vorgesehen seien, seien im LBP und den dazugehörigen Lageplänen nur die Rekultivierungsmaßnahmen V4 (1) und V4 (2) vorgesehen, die dann wieder eine landwirtschaftliche Nutzung der Flächen zulassen.

In Bezug auf diese Einwendung erfolgt seitens der Planfeststellungsbehörde folgende Klarstellung: Verbindlich sind die Aussagen zu den LBP-Maßnahmen. Die Aussagen im Bauwerksverzeichnis sind im vorliegenden konkreten Fall nicht ausschlaggebend.

Daraus folgt, dass eine dauerhafte Bepflanzung der Flächen mit Strauchwerk nicht durchgeführt wird. Es findet lediglich die Rekultivierung der Flächen statt. Diese können dann wieder landwirtschaftlich genutzt werden.

III.2.11.5 Wertminderung

Zahlreiche Einwender machen geltend, infolge des Vorhabens sei mit einer Wertminderung ihres Grundstücks in der Nachbarschaft der BAB 10 zu rechnen.

Grundstücksnachbarn zur BAB 10 haben einen Rechtsanspruch darauf, dass die maßgeblichen Grenzwerte für Lärmbeeinträchtigungen und sonstige Immissionen eingehalten werden. Dafür hat die Planfeststellungsbehörde umfassend aktive und passive Schutzmaßnahmen verfügt. Zudem werden Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches entschädigt, soweit im Einzelfall ein Anspruch besteht.

Der Bau oder die Erweiterung einer Straße kann die Grundstückswerte der Nachbargrundstücke positiv und negativ beeinflussen. Wertminderungen sind grundsätzlich im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Nicht jede Wertminderung ist ausgleichspflichtig (vgl. BVerwG, U. v. 24.05.1996 – UPR 1996, 205; U. v. 13.05.2009 – 9 A 71/07). Die Nachbarschaft der Straße führt zu keinem Rechtsentzug und damit zu keiner Enteignungsentschädigung. Durch die planfestgestellten Schutzmaßnahmen ist sichergestellt, dass unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen so weit wie möglich ausgeschlossen werden können. Wo dies im Einzelfall nicht möglich ist, sieht der Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach einen Übernahmeanspruch vor (Bereich Anschlussstelle Mühlenbeck, vgl. II.3.2.2.3. und III.2.5.2.2.7).

Auch soweit potenzielle Wertminderungen nicht zu einem Ausgleichsanspruch führen, sind Wertminderungen von Nachbargrundstücken im Rahmen der Abwägung zu beachten. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die aktuellen Grundstückswerte durch die vorhandene BAB 10 geprägt sind (dazu BVerwG, U. v. 26.05.2004 – juris). Durch die umfassenden Schallschutzmaßnahmen werden die Beeinträchtigungen in der Nachbarschaft in Zukunft deutlich geringer sein, so dass künftige Wertminderungen eher unwahrscheinlich sind. Es ist wahrscheinlicher, dass Wertsteigerungen zu erwarten sind, die den einzelnen Grundstückseigentümern verbleiben.

Dieser Sachverhalt bedarf keiner weiteren gutachterlichen Ermittlung. Soweit Eigentümer geltend machen, durch den geplanten Ausbau sei mit Mietminderungen bei vermieteten Objekten zu rechnen, erwidert die Planfeststellungsbehörde, dass aufgrund der umfassenden Schallschutzmaßnahmen eine deutliche Verbesserung des Wohnumfeldes eintreten wird.

Einige Einwender rügen pauschal die Erwerbsminderungen von Gewerbe, ohne anzugeben, ob sie selbst einen Gewerbebetrieb führen. Die Planfeststellungsbehörde kann trotz Überprüfung des Sachverhaltes keine Beeinträchtigungen von Gewerbebetrieben durch das Vorhaben erkennen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

III.2.11.6 Eigentumsbetroffenheit der Gemeinden

III.2.11.6.1 Eigentumsbetroffenheit Birkenwerder

Mit Schreiben vom 27.05.2009 macht die Gemeinde Birkenwerder Eigentumsverletzungen aufgrund von Immissionen geltend.

Mit Schreiben vom 14.04.2011 und 20.06.2011 macht die Gemeinde außerdem eine Eigentumsbetroffenheit geltend wegen der notwendigen Umverlegung einer 220-kV-Leitung. Sie trägt vor, den bereits durch die Autobahn stark belasteten Wohngrundstücken würde durch eine Überspannung mit einer Höchstspannungsleitung die marktübliche Verwertungsmöglichkeit entzogen. Die betroffenen Grundstücke im Eigentum der Gemeinde seien in Anlage 1 zur Stellungnahme vom 14.4.2011 im Einzelnen verzeichnet. Aus Sicht der Gemeinde müsse der Konflikt in diesem Planfeststellungsverfahren gelöst werden. Die Voraussetzungen für einen Vorbehalt nach § 74 Abs. 3 VwVfG lägen nicht vor.

Soweit die Gemeinde Eigentumsverletzungen aufgrund Immissionen mit Schreiben vom 27.05.2009 geltend macht, wird diese Einwendung zurückgewiesen. Sie ist unsubstantiiert.

Entgegen der Ansicht der Gemeinde liegen die Voraussetzungen des § 74 Abs. 3 VwVfG vor. Der Planvorbehalt zugunsten der Leitungstrasse ist rechtmäßig. Eine abschließende Entscheidung über den Verlauf und die Ausgestaltung der betroffenen Leitung ist zu diesem Zeitpunkt nicht möglich. Dies hat die Planfeststellungsbehörde unter III.2.10.16.3.2 ausführlich dargelegt. Auf die Begründung wird verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde weist ausdrücklich darauf hin, dass mit dem Planvorbehalt keine Entscheidung über die Zulässigkeit der Aufrüstung der Leitung oder den genauen Trassenverlauf ergeht. Denn diese Punkte bedürfen einer eigenen, umfassenden Prüfung und Entscheidung. Aus diesen Gründen ist eine konkrete Eigentumsbetroffenheit der Gemeinde zu diesem Zeitpunkt nicht gegeben. Sie ist auf das Verfahren über die Leitungstrasse verwiesen und muss ihre Rechte dort geltend machen.

III.2.11.6.2 Beeinträchtigung städtisches Eigentum Hohen Neuendorf

Die Stadt Hohen Neuendorf hat mit Schreiben vom 27.05.2009 geltend gemacht, ihr Eigentum an den vier Grundstücken in der Briesestraße 41a, im Forstweg 14, Am Elseneck 27 und Am Anstand 8, sei durch Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen und andere Beeinträchtigungen betroffen. Beeinträchtigt seien des Weiteren im Stadtteil Borgsdorf die Grundstücke Hermannstraße 11, Stolper Weg 32, Hohen

Neuendorfer Weg 19, Venedig 79 und Venedig 80. Nur für das Grundstück Forstweg 14 wurde eine Grenzwertüberschreitung nachts errechnet. Nach der Prognose 2025 besteht für dieses Grundstück ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Aktiver Schallschutz erweist sich nach einer umfassenden Abwägung als unverhältnismäßig. Für alle anderen Grundstücke werden die Immissionsgrenzwerte eingehalten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, soweit ihr nicht entsprochen wurde.

III.2.11.6.3 Beeinträchtigung städtisches Eigentum Velten

Die Gemeinde macht in ihrem Schreiben vom 26.05.2009 geltend, ihr Eigentum an mehreren Grundstücken sei betroffen. Außerdem seien Grundstücke am Bernsteinsee betroffen, weil sie fälschlicherweise als Ferienhäuser und nicht als Wohnhäuser erfasst worden seien.

Es geht aus der Einwendung nicht hervor, welche Grundstücke im Eigentum der Gemeinde stehen sollen. Die Einwendung ist unsubstantiiert. Sie wird zurückgewiesen.

III.2.11.6.4 Grundstücke der Stadt Bernau

Die Stadt Bernau wendet sich mit Schreiben vom 29.05.2009 gegen die Inanspruchnahme der Flurstücke 9/2 und 9/3 in der Flur I der Gemarkung Ladeburg.

Die bezeichneten Flurstücke 9/2 und 9/3 in der Flur I der Gemarkung Ladeburg, Bernau bei Berlin, sind von dem Vorhaben nicht betroffen. In der Deckblattplanung sind die Maßnahmen entfallen, die auf den Grundstücken der Stadt ursprünglich geplant waren.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

III.2.11.7 Umwege für die Landwirtschaft

In mehreren Einwendungen wird gerügt, durch den Wegfall von Wegeverbindungen müssten in Zukunft für die landwirtschaftliche Nutzung Umwege gefahren werden. Umwege sind stets mit zusätzlichen Wegekosten verbunden.

Sofern einzelne Wege zerschnitten werden, wird der Vorhabenträger sicherstellen, dass alle Grundstücke weiterhin erreichbar bleiben. Im Einzelfall sind jedoch Umwege in Kauf zu nehmen. Eine Entschädigungspflicht entsteht nur dann, wenn durch das Vorhaben ein Grundstückszusammenhang getrennt oder ein Grundstück nicht mehr über einen privaten Weg erreichbar ist. Diese Voraussetzungen sind hier nicht erfüllt. Darüber hinaus hat niemand einen Rechtsanspruch auf den Erhalt einer bestimmten öffentlichen Wegeverbindung (Köhne, Landwirtschaftliche Taxationslehre,

4. Aufl., 2007, S. 27; Aust/Jacobs/Pasternak, Die Enteignungsentschädigung, 6. Aufl., 2007, Rn. 522).

Die entstehenden Umwege sind zumutbar. Mit Ausnahme des Brückenbauwerks BW 83 Ü1 (Zehnruutenwegbrücke) entfallen im Rahmen des Ausbaus der BAB 10 keine Querungen der Autobahn für die Landwirtschaft. Im Rahmen des Ersatzneubaus des Bauwerks BW 81 Ü1 wird die Querung für 12 Monate gesperrt sein. Das Bauwerk BW 86 Ü 2, das im Jahr 2003 ersatzlos abgebrochen wurde, wird nicht wieder aufgebaut. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der Verhältnismäßigkeit dieser Maßnahmen auch in Bezug auf einzelne betroffene Landwirtschaftsflächen auseinandergesetzt. Auf diese Ausführungen wird verwiesen (III.2.9.2.1.1; III.2.9.2.2.4; III.2.9.2.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

III.2.12 Anschlüsse, Anbindungen, Querungen und Wege

Zu Anschlüssen, Anbindungen, Querungen und Wegen wurden gleichfalls Einwendungen erhoben, die nachstehend entschieden werden.

III.2.12.1 Anschlussstellen und Anbindungen

III.2.12.1.1 Wiederherstellung der Anschlussstelle Velten

Zunächst wurde die Wiederherstellung der Anschlussstelle Velten gefordert.

Diese Forderung wird zurückgewiesen. Es gibt keine Vorschrift, die einen entsprechenden Anspruch vermitteln würde. Der Rückbau der Anschlussstelle Velten ist im Übrigen bestandskräftig planfestgestellt.

III.2.12.1.2 Schaffung einer Anschlussstelle Germendorfer Straße

Ein Einwender fordert die Schaffung einer Autobahnzufahrt an der Germendorfer Straße.

Auch diese Einwendung ist zurückzuweisen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Stadt Velten über die vorhandene an der A 111 bei km 4,1 gelegene Anschlussstelle Hennigsdorf über das unmittelbar darauf folgende Autobahndreieck Kreuz Oranienburg mit der BAB 10 verbunden ist. Die Anschlussstelle Hennigsdorf wurde als Ersatzneubau für die beseitigte Anschlussstelle Velten geplant und realisiert. Der Rückbau der Anschlussstelle Velten ist im Übrigen bestandskräftig planfestgestellt. Es werden keine weiteren Zu- und Abfahrten zur Autobahn geplant.

III.2.12.1.3 Anbindung der B 96 und der L 20

Von einigen Einwendern wurden alternative Anbindungen der BAB 10 an die B 96 und die L 20 im Bereich Birkenwerder gefordert. Soweit diese Forderung nicht lediglich pauschal erhoben wurde, wurde insoweit z. B. die Anbindung mit Kreisverkehren oder mit einem Tunnelbau vorgeschlagen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Im Zuge der Planungen wurden Varianten für die Anschlussstellenrampen unter Einbeziehung sämtlicher Kriterien (wie etwa Verkehrsqualität, Eingriffe in bebauten Gebiete und Verkehrssicherheit) betrachtet und abgewogen. Dabei stellte sich die hier planfestgestellte Variante als die vorteilhafteste heraus. Für die gewählte Variante wurde mittels einer verkehrstechnischen Untersuchung die Leistungsfähigkeit nachgewiesen.

Aufgrund der starken Verkehre auf der B 96/ L 20 ist die Anlage eines Knotenpunktes ohne Lichtsignalanlage nicht realisierbar. Auch eine Lösung mit Kreisverkehren ist durch die vorhandenen Zwangspunkte (dichte Bebauung, Abriss von Gebäuden bei Parallelrampen) ausgeschlossen, da es unverhältnismäßig stärkere Betroffenheiten erzeugen würde. Darüber hinaus dominieren bei den Anschlussstellenknotenpunkten in Birkenwerder die starken Geradeausströme auf der B 96/ L 20, wodurch ein Kreisverkehr keine ausreichende Leistungsfähigkeit erreichen würde. Die Planung eines Tunnels erfordert eine Absenkung der Gradienten der B 96/ L 20 und kommt schon deshalb wegen der damit einhergehenden gravierenden Folgen (großflächige Inanspruchnahme von Grundstücken, Eingriffe in Natur und Landschaft, Eingriffe in vorhandene Bebauung sowie Eingriffe in den Grundwasserhaushalt) nicht in Betracht.

III.2.12.1.4 Lichtsignalanlagen an untergeordneten Straßen

Einige Einwander haben gefordert, dass der Verkehr von der BAB 10 auf die B 96 und das sich anschließende untergeordnete Straßennetz ampelgeregelt wird.

Der Einwand wird teilweise zurückgewiesen. Nur die Knotenpunkte der Anschlussstelle Birkenwerder werden nach dem Ausbau mit Lichtsignalanlagen versehen.

III.2.12.1.5 Anbindung der geplanten L 20 (neu)

Die Stadt Velten verlangt die Anbindung der L 20 (neu) zwischen der alten Anschlussstelle und dem Oder-Havel-Kanal an die BAB 10.

Diese Forderung wird zurückgewiesen, da die Planung der L 20 (neu) nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist.

III.2.12.1.6 Wiederherstellung aller Wegeverbindungen

Von etlichen Einwendern ist überwiegend pauschal der Erhalt oder die Wiederherstellung aller Wegeverbindungen gefordert worden.

Auch diese Einwendung ist zurückzuweisen. In der Streckenplanung werden die unterbrochenen bzw. verdrängten Wegebeziehungen wieder angeschlossen. Hiervon ausgenommen sind die Brückenbauwerke BW 83 Ü1 und BW 86 Ü2. Bezüglich dieser Bauwerke wird auf die Ausführungen unter III.2.9.2.1 verwiesen.

III.2.12.2 Querungen

III.2.12.2.1 Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer im Bereich Velten

Von einem Einwender ist die Schaffung einer Querungsmöglichkeit über die BAB 10 im Bereich von Velten Nord-Ost für Fußgänger und Radfahrer gefordert worden.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger ist für die Planung und den Bau von Geh- und Radwegen am untergeordneten Straßennetz, die sich nicht als notwendige Folgemaßnahmen darstellen, nicht zuständig.

III.2.12.2.2 Querung der Abfahrt Birkenwerder

Eine Einwenderin hat sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger im Bereich der Abfahrt Birkenwerder gefordert.

Die Querung für Fußgänger und Radfahrer ist ausreichend verkehrssicher. Die Anbindungen der Anschlussstellenrampen an die B 96/ L 20 sind beide jeweils mit Lichtsignalanlagen und Mittelinseln ausgestattet.

III.2.12.3 Wege

III.2.12.3.1 Radwege

Vereinzelt wurde eher pauschal der Bau sicherer Radwege verlangt.

Diese Forderung wird zurückgewiesen. Der Bau von Radwegen fällt nicht in die Zuständigkeit des Vorhabenträgers und kann daher nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein.

III.2.12.3.2 Radwege an der B 96

Gleichfalls wurde von einigen Einwendern der Bau beidseitiger Radwege an der B 96 gefordert.

Im Ausbaubereich der B 96/ L 20 sind beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege vorgesehen.

III.2.12.3.3 Berücksichtigung des nicht motorisierten Verkehrs

Schließlich hat die Stadt Velten gefordert, dass entlang der L 172 unter der BAB 10 auf beiden Seiten ein Fuß- und Radweg hergestellt wird, da es anderenfalls zu Problemen bei der Unterführung des nicht motorisierten Verkehrs käme.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Unter dem BW 78 ist bis zur Bergstraße ein grundhafter Ausbau der L 172 einschließlich beidseitiger Geh- und Radwege vorgesehen.

III.2.13 Sonstige Frage- und Problemstellungen

III.2.13.1 Verkehrsbezogene Einwendungen

III.2.13.1.1 Umleitungen und Verkehrsführungen während der Bauzeit

Etliche Einwander haben sich mit den unterschiedlichsten Kritikpunkten und Vorschlägen zur Verkehrsführung während der Bauzeit geäußert. Allgemein wurde ein umfassendes Umleitungskonzept für die Zeit der Baumaßnahmen, das etwa den Bau von Behelfsbrücken vorsieht, gefordert. Auch wurde die Erwartung formuliert, dass dieses Konzept eine sichere Verkehrsteilnahme für Kraftfahrzeuge, Radfahrer und Fußgänger sicherstellt und auch Beeinträchtigungen und Belastungen für die (Wohn-)Bevölkerung so gering wie möglich hält. Zu Letzterem wurde etwa gefordert, den Baufahrzeugen das Befahren von öffentlichen Straßen zu verbieten oder den Baustellenverkehr nicht über Gemeindestraßen zu leiten. Schließlich wurde gefordert, Auto- und Bahnverkehr nicht gleichzeitig durch Baumaßnahmen zu beschränken.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Verfügung zu II.5.3 stellt sicher, dass Verkehrsbeeinträchtigungen und Sperrungen so gering wie möglich gehalten werden. Das Umleitungskonzept sieht den Bau von Behelfsbrücken vor. Auch wird der Verkehr von Bundes- und Landesstraßen nicht auf Gemeindestraßen umgeleitet. Diese beiden Maßnahmen stellen sicher, dass die Belastung der Bevölkerung minimiert wird. Die rechtzeitige Information über Umleitungen und deren gute Ausschilde- rung werden sichergestellt. Jedoch kann aus straßenrechtlichen Gründen die Nutzung von öffentlichen Straßen durch Baufahrzeuge nicht allgemein verboten werden. Grundsätzlich dürfen die für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeu-

ge alle dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen im Rahmen des Gemeingebrauchs befahren. Sollten Straßen im Gemeingebrauch beschränkt sein, können diese nur im Rahmen dieser Beschränkung genutzt werden. Auch sonst sollen Einschränkungen von Verkehrsanlagen sowie Bahn- und ÖPNV-Verbindungen auf ein Minimum beschränkt werden. Zudem werden Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen während der Bauzeit ergriffen.

III.2.13.1.2 Überholverbot für Lkw

Vereinzelt wurde ein Überholverbot für Lkw gefordert.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Die Anordnung der Beschilderung wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durch die Straßenverkehrsbehörde durchgeführt. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die Anordnung eines Überholverbotes für einen 6-streifigen Ausbau unzweckmäßig.

III.2.13.1.3 Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs

Gleichfalls vereinzelt wurde angeregt, mit dem Ausbau der BAB 10 einen öffentlichen Personennahverkehr zu finanzieren, der den möglichen Individualverkehr ersetzt.

Der Einwand ist zurückzuweisen, da Finanzierung und Organisation eines öffentlichen Personennahverkehrs nicht zur Aufgabe des Baulastträgers der Bundesautobahn gehören.

III.2.13.1.4 Unfallrisiko

Schließlich wurde der Befürchtung Ausdruck verliehen, dass durch den Ausbau das Unfallrisiko auf der BAB 10 erhöht werde.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Aufgrund der prognostizierten Verkehrszahlen ist der Ausbau der BAB 10 notwendig. Durch ihn wird die Situation verbessert, wodurch u.a. das Unfallrisiko gesenkt wird.

III.2.13.2 Umweltbezogene Einwendungen

Auch wurden umweltbezogene Einwendungen erhoben, die sich nicht anderweitig zuordnen ließen.

III.2.13.2.1 Umweltmaut

So wurde vereinzelt gefordert, für den Fernverkehr auf der BAB 10 eine Umweltmaut einzuführen.

Diese Forderung ist in Ermangelung der dafür erforderlichen Rechtsgrundlage zurückzuweisen.

III.2.13.2 Umweltzone

Zudem wurde die Einführung einer Umweltzone auf der BAB 10 und der L 20 im Bereich Birkenwerder verlangt.

Auch diese Einwendung ist zurückzuweisen. Die jeweiligen Kommunen und nicht der Träger der Straßenbaulast der BAB 10 oder die Planfeststellungsbehörde sind für die Einführung von Umweltzonen zuständig.

III.2.13.3 Einwendungen zu Kartenmaterialien

Von mehreren Einwendern ist kritisiert worden, dass das maßgebliche Kartenmaterial veraltet gewesen sei.

Hinsichtlich der Einwender mit den IDs L-l_022, V-v_001, V-v_005, V-v_006, V-v_012, V-v_016, V-v_022, V-v_024, V-v_025, V-v_030, V-v_032, V-v_033, V-v_035, V-v_036, V-v_040, V-v_041, V-v_043, V-v_046, V-v_047, V-v_048, V-v_049, V-v_050, V-v_051, V-v_055, V-v_057, V-v_062, V-v_063, V-v_064, V-v_065, V-v_067, V-v_069, V-v_071, V-v_073, V-v_075, V-v_076, V-v_079, V-v_080, V-v_082, V-v_083, V-v_084, V-v_095, V-v_098, V-v_099, V-v_100, V-v_102, V-v_103, V-v_106 und V-v_261 wurde den Einwendungen im Rahmen der Deckblattplanung A Rechnung getragen. Ergänzend wird bezüglich der Einwendung mit der ID V-v_100 darauf hingewiesen, dass bereits in der ursprünglichen schalltechnischen Untersuchung die vorhandene Bebauung umfassend berücksichtigt wurde.

Bezüglich der in Leegebruch ausgelegten Unterlagen ist zwar einzuräumen, dass hier die Unterlagen zur schalltechnischen Untersuchung keinen umfassenden, alle Gebäude darstellenden Plan enthielten. Jedoch wurde die notwendige Anstoßwirkung erreicht, da sich auch aus dem ausgelegten Plan die möglichen Betroffenheiten ablesen ließen (siehe dazu auch III.1.2.2.3).

Danach werden die Einwendungen zurückgewiesen, soweit sie nicht Berücksichtigung gefunden haben.

III.2.13.4 Verschiedene Einwendungen

Ferner wurde jeweils von einzelnen oder wenigen Einwendern zu weiteren Problemstellungen Kritik geäußert oder Vorschläge gemacht.

III.2.13.4.1 Wiederherstellung einer Grundstückszufahrt

Von den Einwendern mit den IDs ML-m_033 und ML-m_168 wurde die Wiederherstellung der Zufahrt zu ihren Grundstücken verlangt, wie sie vor dem Bau der BAB 10 bestanden hat.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Es ist nicht Aufgabe des Straßenbaulastträgers, den Zustand vor dem Neubau der BAB 10 wieder herzustellen. Die Autobahn besteht seit ca. 40 Jahren, sodass davon ausgegangen werden kann, dass im Laufe dieser Zeit alle unterbrochenen Wegeverbindungen in geeigneter Weise wieder entstanden sind. Die Zufahrt über angrenzende private Flurstücke bedurfte einer dinglichen Sicherung im Grundbuch, die vermutlich schon seit längerer Zeit besteht. Die Errichtung eines öffentlichen Weges erfordert ein öffentliches Interesse, das hier nicht gegeben ist.

III.2.13.4.2 Straßenbeleuchtung in Birkenwerder

Weiter wurde eine ausreichende Straßenbeleuchtung für den Bereich Hauptstraße/ Einmündung Straße zum Waldfriedhof bis zur Hauptstraße 166 in Birkenwerder gefordert.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Die vorhandene Beleuchtung wird, soweit nötig, angepasst. Die Erstellung einer neuen Beleuchtung über einen größeren Bereich der B 96/ L 20 ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

III.2.13.4.3 Elektroanlagen in Kleingartenanlage „Am Mühlenfeld“

Der Einwender mit der ID HN-bo_152 sorgt sich um die Funktionsfähigkeit der elektrischen Anlagen im Bereich der Kleingartenanlage „Am Mühlenfeld“ und die Versorgung der Kleingartenparzellen mit elektrischer Energie.

Die Einwendung wurde berücksichtigt. Der Bestand an Leitungen wurde bei den Leitungsverwaltungen abgerufen und in die Lagepläne integriert. Die vorhandenen Leitungen werden gesichert und erforderlichenfalls verlegt. Die Stromversorgung bleibt wie vorhanden bestehen.

III.2.13.4.4 Einbeziehung von externen Gutachtern

Mehrere Einwender haben die Einbeziehung von externen Gutachtern in die Planungen gefordert.

Auch diese Einwendung ist zurückzuweisen. Die Planungen sind entsprechend der geltenden Richtlinien von sachverständigen Planern erstellt worden, sodass externe Gutachter nicht nötig sind.

III.2.13.4.5 Kriminalität am Rastplatz Bergfelde

Ein Einwender fordert die Verlängerung des Lärmschutzwalls am Rastplatz Bergfelde, um ein Ansteigen der Kriminalität in den angrenzenden Wohngebieten zu verhindern.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Lärmschutzmaßnahmen sind nicht als Kriminalitätsschutz geeignet. Ein erhöhtes Risiko besteht nicht.

III.2.13.4.6 Kommerzielle Nutzung des Waldbrandschutzstreifens

Ein Einwender hat die Untersagung der kommerziellen Nutzung des Waldbrandschutzstreifens durch Ausholzung gefordert.

Die Einwendung ist zurückzuweisen. Die forstwirtschaftliche Nutzung der fraglichen Waldfläche ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

III.2.13.4.7 Waldbrandgefahr

Einzelne Einwender befürchten durch die Autobahn und ihren Ausbau eine Erhöhung der Waldbrandgefahr und fordern Maßnahmen zu deren Reduzierung.

Auch diese Einwendung wird zurückgewiesen. Durch das planfestgestellte Vorhaben entsteht keine erhöhte Waldbrandgefahr. Neben der Fahrbahn verlaufen Waldbrandschutzstreifen, die ein Übergreifen von Feuer auf den restlichen Wald verhindern.

III.2.13.4.8 Gebietstausch der Stadt Velten

Die Stadt Velten hat darauf hingewiesen, dass nach einem Gebietstausch mit der Stadt Hohen Neuendorf der Bernsteinsee nunmehr in der Gemarkung Velten liegt. Die Bushaltestellen am Bernsteinsee müssten erhalten bleiben. Alle Gräben, die durch die Baumaßnahmen beeinträchtigt werden, müssten wiederhergestellt oder erneuert werden. Fernmeldetechnische Anlagen seien spätestens nach Abschluss der Baumaßnahmen in die Erde zu verlegen.

Die Hinweise der Stadt Velten werden vom Vorhabenträger im Rahmen der Bauausführung berücksichtigt.

III.2.13.4.9 Parkplatz an der Anschlussstelle Mühlenbeck

Der Ortsbeirat Mühlenbeck, dessen Stellungnahme sich die Gemeinde Mühlenbecker Land zu Eigen gemacht hat, fordert, im Zuge des Ausbaus an der Anschlussstelle Mühlenbeck einen Parkplatz für Kfz zu errichten.

Auch diese Einwendung wird zurückgewiesen. Es besteht aufgrund des hiermit planfestgestellten Vorhabens kein Bedürfnis für einen Parkplatz an dieser Stelle.

IV. Auslegungshinweise

Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 74 Abs. 4 Satz 2 VwVfG wird eine Ausfertigung des PFB mit Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung des festgestellten Straßenbauplans im Bezirk Pankow von Berlin, in den Gemeinden Leegebruch, Birkenwerder, Panketal, Wandlitz, Ahrensfelde, Mühlenbecker Land, Oberkrämer und in den Städten Oranienburg, Velten, Zehdenick, Hohen Neuendorf, Bernau sowie im Amt Biesenthal-Barnim zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Der Ort und die Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 74 Abs. 5 VwVfG wird die Zustellung des PFB an die Einwender durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt, da mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen sind. Die öffentliche Bekanntmachung wird dadurch bewirkt, dass der verfügende Teil des PFB, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die v.g. Auslegung nach § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 74 Abs. 4 Satz 2 VwVfG im Amtsblatt des Landes Brandenburg und außerdem in örtlichen Tageszeitungen bekannt gemacht werden, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird.

Die ortsübliche Bekanntmachung wird von

- dem Bezirk Pankow,
- den Gemeinden Leegebruch, Birkenwerder, Panketal, Wandlitz, Ahrensfelde, Mühlenbecker Land und Oberkrämer sowie
- den Städten Oranienburg, Velten, Zehdenick, Hohen Neuendorf, Bernau und
- dem Amt Biesenthal-Barnim

veranlasst (einschließlich Ort und Zeit der Auslegung der Planunterlagen).

Auf die im Beschluss enthaltenen Auflagen wird hingewiesen.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der PFB den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt.

Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der PFB bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Planfeststellungsbehörde unter der Adresse

**Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Referat 40
Postfach 60 11 61
14411 Potsdam**

angefordert werden.

Ergänzender Hinweis:

Unabhängig von vorstehender Bekanntmachung/ Zustellung wird unter <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.237173.de> eine Lesefassung des PFB veröffentlicht.

V. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung, die durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt wird, Klage beim

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg
Hardenbergstraße 31
10623 Berlin

erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg schriftlich oder in elektronischer Form mit einer qualifizierten elektronischen Signatur im Sinne des Signaturgesetzes auf dem unter www.berlin.de/sen/justiz/aktuell/erv/index.html veröffentlichten Kommunikationsweg zu erheben.

Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Das Gericht kann Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden.

Nach § 67 Abs. 4 i. V. m. Abs. 2 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO in der Fassung vom 19.03.1991, BGBl. I S. 686; zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 10.10.2013, BGBl. I S. 3786) muss sich vor dem Oberverwaltungsgericht jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigtem vertreten lassen. Vor dem Oberverwaltungsgericht sind auch die in § 67 Abs. 2 S. 2 Nrn. 4 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen als Bevollmächtigte zugelassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Gemäß § 17e Abs. 2 FStrG hat die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung, weil nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist.

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Oberverwaltungsgericht gestellt und begründet werden.

Im Auftrag

gez. Jupe

beglaubigt:

(Fohgrub)