

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



Potsdam, 15.07.2011

40.10 7171/24.2

Planfeststellungsbeschluss

für den 6-streifigen Ausbau

der Bundesautobahn (BAB) 24 von km 204,675 (nördlich der Anschlussstelle [AS] Neuruppin) bis km 236,921 (Ende der BAB 24)

und der BAB 10 von km 153,675 (Autobahndreieck [AD] Havelland) bis km 161,625 (östlich der AS Oberkrämer)

mit Umbau des AD Havelland, der AS Neuruppin, Neuruppin Süd, Fehrbellin, Kremmen und Oberkrämer, der Rastanlagen „Ruppiner See“ und „Am Rhinluch“ sowie der Parkplatz/WC-Anlagen „Ziethener Luch“ und „Krämerforst“

einschließlich notwendiger Folgemaßnahmen und landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen

in der Gemeinde Dabergotz des Amtes Temnitz, in der Gemeinde Rühnick des Amtes Lindow (Mark), in der Gemeinde Fehrbellin (Gemarkungen Betzin, Brunne, Dechtow, Fehrbellin, Hakenberg, Langen, Lentzke, Linum, Manker, Tarmow und Walchow) und in der Fontanestadt Neuruppin (Gemarkungen Alt-Ruppin, Bechlin, Neuruppin und Stöffin) im Landkreis Ostprignitz-Ruppin;

in den Gemeinden Löwenberger Land (Gemarkungen Grieben und Neuendorf) und Oberkrämer (Gemarkungen Eichstätt, Falkenhagener Forst, Neu Vehlefanz und Vehlefanz) sowie in den Städten Kremmen (Gemarkungen Beetz, Flatow, Groß-Ziethen, Rühnick-Forst und Staffelde), Oranienburg (Gemarkung Lehnitz) und Zehdenick (Gemarkung Vogelsang) im Landkreis Oberhavel;

in der Stadt Nauen (Gemarkung Tietzow) im Landkreis Havelland

Der Plan des Landes Brandenburg, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (im Text als „Vorhabenträger“ benannt),

handelnd in Auftragsverwaltung für die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung),

für die vorstehende Straßenbaumaßnahme wird hiermit festgestellt.

Wesentliche Rechtsgrundlagen dieses Planfeststellungsbeschlusses (PFB) sind:

- * das Bundesfernstraßengesetz (FStrG in der Bekanntmachung der Neufassung vom 28.06.2007, BGBl. I S. 1206; zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 31.07.2009, BGBl. I S. 2585),
- * das Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Brandenburg (VwVfGBbg in der Fassung vom 07.07.2009, GVBl. I S. 262, 264) in Verbindung mit dem Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003, BGBl. I S. 102; zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 14.08.2009, BGBl. I S. 2827).

Der 6-streifige Ausbau der BAB 24 und 10 erfordert Folgemaßnahmen (§ 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 75 Abs. 1 Satz 1 erster Halbsatz VwVfG) am nachgeordneten Straßennetz und an Gewässern.

Hervorzuheben sind:

- * Anpassung / Umverlegung von Gemeindestraßenabschnitten auf der rechten Seite (d.h. neben der Fahrbahn in Richtung Berlin) der BAB 24 zwischen ca. Bau-km 219+450 und 219+585, 222+470 und 224+880, 225+220 und 226+090 sowie 226+350 und 227+380;
- * Anpassung / Umverlegung von Gemeindestraßenabschnitten auf der linken Seite (d.h. neben der Fahrbahn in Richtung Hamburg) der BAB 24 zwischen ca. Bau-km 204+665 und 205+150, 208+465 und 210+260, 230+580 und 231+230 sowie 233+795 und 234+110;
- * Anpassung der Bundesstraße (B) 167 von Bau-km 0-035 bis 0+711 im Bereich der AS Neuruppin;
- * Umverlegung des Gewässers II. Ordnung „Scheidgraben“ (ca. 370 m) im Bereich der AS Neuruppin,
- * Umverlegung des Gewässers II. Ordnung „Köhnheit West“ (ca. 500 m) im Bereich der AS Neuruppin Süd,
- * Anpassung der Landesstraße (L) 16 im Bereich der AS Neuruppin Süd von Bau-km 0+200 bis 1+381,
- * Anpassung der L 16 im Bereich der AS Fehrbellin von Bau-km 0+000 bis 0+760,
- * Anpassung der Gemeindestraße „Zum Gewerbegebiet“ im Bereich der AS Fehrbellin von Bau-km 0+023 bis 0+145,
- * Umverlegung eines Gewässers II. Ordnung (ca. 110 m) südlich der AS Fehrbellin zwischen Bau-km 218+650 und 218+758 der BAB 24,
- * Anpassung / Umverlegung der Gemeindestraße „Heckenweg“ südlich der AS Fehrbellin von Bau-km 0+000 bis 0+410,
- * Anpassung der L 173 von Bau-km 0+000 bis 0+550,
- * Anpassung / Umverlegung der Gemeindestraße „Tietzower Straße“ von Bau-km 0+040 bis 0+310,
- * Anpassung der B 273 von Bau-km 0-038 bis 0+847,
- * Umverlegung des Gewässers II. Ordnung „Graben 3.2.7.3“ (ca. 166 m) im Bereich der AS Kremmen,
- * Umverlegung des teilweise verrohrten Gewässers II. Ordnung „Graben L 110“ in drei Abschnitten (ca. [92 + 100 + 190 =] 382 m) zwischen dem AD Havelland und der Parkplatz/WC-Anlage „Ziethener Luch“,

- * Anpassung der L 17 von Bau-km 0+000 bis 0+861,
- * Anpassung der Gemeindestraße „Zum Gewerbepark“ (ca. 96 m) im Bereich der AS Oberkrämer,
- * Umverlegung des Gewässers II. Ordnung „Graben L 089“ (ca. 1.030 m) im Bereich der AS Oberkrämer,
- * Umverlegung des teilweise verrohrten Gewässers II. Ordnung „Graben L 089002“ in zwei Abschnitten (ca. [185 + 60 =] 245 m) im Bereich der AS Oberkrämer,
- * Umverlegung des Gewässers II. Ordnung „Graben L 089004“ (ca. 510 m) im Bereich der AS Oberkrämer,

Inhaltsverzeichnis

I.	Umfang des Straßenbauplanes	11
II.	Verfahren	23
II.1	Anhörungsverfahren	24
II.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	26
II.3	Datenschutz	28
II.4	Konzentrationswirkung des PFB	28
III.	Regelungen	29
III.1	Umweltschäden	29
III.2	Wasserrechtliche Erlaubnisse	29
III.2.1	Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	30
III.2.2	Nebenbestimmungen	30
III.2.2.1	Allgemein	30
III.2.2.2	Zur lfd. Nr. 649 des BV	31
III.3	Weitere wasserrechtliche Regelungen	32
III.3.1	Straßenoberflächenwasser	32
III.3.2	Nebenbestimmung zur Abwasserentsorgung	32
III.3.3	Gewässerbezogene Regelungen	32
III.4	Naturschutz und Landschaftspflege	33
III.4.1	Nebenbestimmungen	33
III.4.2	Natura 2000-Gebiete	35
III.4.3	Artenschutz	37
III.4.4	Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft	37
III.4.4.1	Natur- und Landschaftsschutzgebiete	37
III.4.4.2	Geschützte Landschaftsbestandteile und Biotope	37
III.4.5	Eingriffe in Natur und Landschaft	38
III.5	Wald	40
III.5.1	Nutzungsartenänderung	40
III.5.2	Waldbrandschutzstreifen	41
III.6	Bodenschutz und Abfallrecht	42
III.7	Denkmalschutz	43

III.8	Immissionsschutz	44
III.8.1	Immissionsschutz während der Bauausführung	44
III.8.2	Lärmschutz gemäß 16. und 24. BImSchV in Verbindung mit §§ 41 bis 43 BImSchG	45
III.8.3	Begrünung der Lärmschutzwände und -wälle	49
III.9	Verkehrsbeeinträchtigungen während der Baudurchführung	49
III.10	Berichtigung der lfd. Nrn. 8a, 8b und 8c des BV	50
III.11	Zusagen des Vorhabenträgers	51
III.11.1	Wehrbereichsverwaltung Ost	51
III.11.2	Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg	51
III.11.3	Zentraldienst der Polizei - Kampfmittelbeseitigungsdienst	52
III.11.4	Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz	53
III.11.5	Landkreis Ostprignitz-Ruppin	54
III.11.6	Stadt Nauen	54
III.11.7	Autobahn Tank & Rast GmbH	55
III.11.8	Zweckverband Wasser / Abwasser Fehrbellin - Temnitz	55
III.11.9	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH	55
III.11.10	E.ON edis AG	56
III.11.11	NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co.KG	56
III.11.12	GDMcom mbH	56
III.11.13	European Fiber Networks Asset GmbH	56
III.11.14	NEXT GENERATION FIBER NETWORK GmbH	56
III.11.15	Stadtwerke Neuruppin GmbH	56
III.11.16	Waldbesitzer bzw. Forstbetriebsgemeinschaft Kremmen w.V.	57
III.11.17	Eigentümer von Grundstücken in den Gemarkungen Tarmow, Hakenberg und Linum	57
III.11.18	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 40.05 des GV	58
III.11.19	Nutzer der L 17 zwischen „Eichstädt“ und „Vehlefan“	58
IV.	Entscheidungen	59
IV.1	Allgemeines	59
IV.2	Anhörungsverfahren / Präklusion	60
IV.2.1	Rügen zum Anhörungsverfahren	60
IV.2.1.1	Wesentlicher Inhalt der Einwendungen	60
IV.2.1.2	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde	61
IV.2.2	Verfristete Einwendungen / Präklusion	63

IV.3	Planrechtfertigung etc.	65
IV.3.1	Planrechtfertigung	65
IV.3.1.1	Wesentlicher Inhalt der Einwendungen	65
IV.3.1.2	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde	67
IV.3.2	Verkehrsprognose	70
IV.3.3	Parkplatz/WC-Anlagen „Ziethener Luch“ und „Krämerforst“	71
IV.3.4	Anzupassende Straßen	73
IV.3.4.1	AS Neuruppin und Neuruppin Süd	73
IV.3.4.2	Radwege an der L 164, der L 16 und der L 161	74
IV.3.4.3	Radweg an der L 17	75
IV.3.4.4	Ortsumgehung für die Ortsteile Berge und Lietzow der Stadt Nauen	77
IV.4	Inanspruchnahme von Grundstücken bzw. Eigentum	78
IV.4.1	Allgemeine Regelungen / Klarstellungen	79
IV.4.1.1	Maßgeblichkeit der Lagepläne	79
IV.4.1.2	Entschädigungsansprüche dem Grunde nach	79
IV.4.1.3	Hinweis auf Veränderungssperre	80
IV.4.2	Inanspruchnahme von Flächen außerhalb des zukünftigen Straßenkörpers für Kompensationsmaßnahmen	80
IV.4.3	Forstbetriebsgemeinschaft Kremmen w.V.	83
IV.4.3.1	Wesentlicher Inhalt der Einwendungen	83
IV.4.3.2	Erwiderung des Vorhabenträgers	84
IV.4.3.3	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde	85
IV.4.4	Eigentümer von Grundstücken in den Gemarkungen Tarmow, Hakenberg und Linum	88
IV.4.4.1	Inhalt der Einwendungen	88
IV.4.4.2	Erwiderung des Vorhabenträgers	89
IV.4.4.3	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde	90
IV.4.5	Eigentümer mehrerer Grundstücke in der Gemarkung Flatow	99
IV.4.5.1	Wesentlicher Inhalt der Einwendungen	99
IV.4.5.2	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde	99
IV.4.6	Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 28.37, 29.01, 29.07, 29.10, 29.11 und 30.18 des GV	103
IV.4.7	Eigentümer mehrerer Grundstücke in der Gemarkung Staffelde	105
IV.4.7.1	Wesentlicher Inhalt der Einwendungen	105
IV.4.7.2	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde	106

IV.4.8	Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 31.29 und 31.30 des GV	110
IV.4.9	Eigentümer mehrerer Grundstücke in der Gemarkung Groß Ziethen	111
IV.4.10	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 40.05 des GV	113
IV.4.11	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 40.12 des GV	113
IV.4.12	Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 65.01, 65.02, 65.03 und 65.04 des GV	114
IV.4.13	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 65.05 des GV	116
IV.4.14	Eigentümer des Grundstücks mit den lfd. Nrn. 66.01 und 66.03 des GV	116
IV.4.14.1	Wesentlicher Inhalt der Einwendungen	116
IV.4.14.2	Erwiderung des Vorhabenträgers	117
IV.4.14.3	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde	118
IV.4.15	Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 1.17 und 1.19 des GV	118
IV.5	Immissionsschutz	119
IV.5.1	Immissionen während der Bauausführung	134
IV.5.2	Entstehungsvoraussetzungen für Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen	135
IV.5.3	Berechnungsverfahren	137
IV.5.3.1	Anwendbarkeit der DIN 18005	137
IV.5.3.2	Ausgangsdaten	137
IV.5.3.3	Beurteilungspegel	138
IV.5.3.4	Dauerschallpegel	139
IV.5.3.5	RLS-90	140
IV.5.3.6	Nicht berechnete Immissionsorte	141
IV.5.3.7	Berechnung oder Messung?	141
IV.5.3.8	Summenpegel	142
IV.5.4	Umfang der aktiven und / oder passiven Lärmschutzmaßnahmen	144
IV.5.4.1	Aktive Maßnahmen	146
IV.5.4.2	Passive Maßnahmen	150
IV.5.5	Forderung nach Geschwindigkeitsreduzierungen auf den BAB	150
IV.5.6	Verbleibende Schallimmissionen	151
IV.5.7	Zusätzliche Erläuterungen zu schalltechnischen Berechnungen	152
IV.5.8	Schutz vor Luftschadstoffen	153
IV.5.9	Optische Immissionen	154
IV.5.10	Immissionsschützende Bepflanzung	155

IV.6	Bedenken zur Entwässerung	156
IV.7	Bedenken zum LBP	157
IV.7.1	Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz	157
IV.7.1.1	LBP-Maßnahmen E4 und E5	157
IV.7.1.2	LBP-Maßnahme E7/CEF	159
IV.7.1.3	LBP-Maßnahme V1	159
IV.7.1.4	LBP-Maßnahme E5a und E5b	160
IV.7.1.5	Bauzeitenregelung für Turmfalken	161
IV.7.2	Landkreis Ostprignitz-Ruppin	162
IV.7.3	Hegegemeinschaft „Am Glien“	163
V.	Hinweise	164
V.1	Nicht gegen die Straßenplanung gerichtete Stellungnahmen	164
V.2	Hinweise für die Auslegung des Straßenbauplanes	165
V.2.1	Formlose Einsichtnahme in den Straßenbauplan	165
V.2.2	Öffentliche Bekanntmachung	166
VI.	Rechtsbehelfsbelehrung	167

Abkürzungsverzeichnis

AD	Autobahndreieck
AS	Anschlussstelle
B	Bundesstraße (hier: B 167 und B 273)
BAB	Bundesautobahn (hier: BAB 10 und BAB 24)
BV	Bauwerksverzeichnis
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
FFH	Flora-Fauna-Habitat
GV	Grunderwerbsverzeichnis
L	Landesstraße (hier: L 16, L 17, L 161, L 164 und L 173)
LBP	landschaftspflegerischer Begleitplan
PFB	Planfeststellungsbeschluss

I. Umfang des Straßenbauplanes

Der hiermit festgestellte Straßenbauplan umfasst die vom Vorhabenträger am 01.12.2008 erstellten Unterlagen (21 Ordner) sowie die im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens erstellten Deckblätter (7 Deckblattordner). Er bildet die Grundlage für die detailscharfe Ausführungsplanung und Bauausführung. Maßgeblich sind diejenigen Blätter der ausgelegten Planunterlagen, die nicht durch Deckblätter geändert sind und im Übrigen die zuletzt erstellten Deckblätter.

Bei Unklarheiten gelten vorrangig die Darstellungen in den Lageplänen (s. nachfolgender Unterpunkt I.6) in Verbindung mit den – vom Vorhabenträger vorgesehenen und hiermit als verbindlich erklärt – Regelungen des Bauwerksverzeichnisses (BV; s. nachfolgender Unterpunkt I.7).

Die naturschutzfachlichen Inhalte der Kompensationsmaßnahmen sind primär den Maßnahmenplänen (s. nachfolgende Unterpunkte I.9.5, I.9.6, I.10.5, I.10.6, I.11.5 und I.11.6) in Verbindung mit den Maßnahmenblättern in den Anhängen 1 zu den Erläuterungsberichten des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP; s. nachfolgende Unterpunkte I.9.1, I.10.1 und I.11.1) 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.

Am 01.12.2008 erstellte Planunterlagen:

I.1	Erläuterungsbericht	50 Blätter	Unterlage 1
I.2	Übersichtskarte	1 Blatt	Unterlage 2 i.M. 1 : 100.000
I.3	Übersichtslagepläne	10 Blätter	Unterlage 3 i.M. 1 : 5.000
I.4	Übersichtshöhenpläne	10 Blätter	Unterlage 4 i.M. 1 : 500 / 5.000
I.5	Straßenquerschnitte	14 Blätter	Unterlage 6 i.M. 1 : 50
I.6	Lagepläne	44 Blätter (Blätter 1-6, 6.1 und 7-43)	Unterlage 7 i.M. 1 : 1.000

I.7	BV	417 Blätter	Unterlage 10
	(lfd. Nrn. 1 bis 7, 8a, 8b, 8c, 9 bis 17, 18a, 18b, 18c, 19 bis 46, 47a, 47b, 47c, 48 bis 63, 64a, 64b, 64c, 65 bis 68, 69a, 69b, 69c, 70 bis 82, 301 bis 319, 320a, 320b, 320c, 321 bis 330, 331a, 331b, 331c, 332 bis 337, 338a, 338b, 338c, 339 bis 341, 342a, 342b, 342c, 343 bis 358, 359a, 359b, 359c, 360 bis 376, 377a, 377b, 377c, 378 bis 383, 384a, 384b, 384c, 385, 386, 387a, 387b, 387c, 388 bis 391, 601 bis 692, 1001 bis 1020, 1101 bis 1116 und 1201 bis 1210)		
	mit Inhaltsverzeichnis	21 Blätter	
I.8	Ergebnisse schalltechnischer und luftschadstofftechnischer Untersuchungen		Unterlage 11
I.8.1	Erläuterungsbericht	19 Blätter	Unterlage 11.1
	mit Anlagen:		
	1.) Lärmschutzwände und -wälle	5 Blätter	
	2.) 16. BImSchV (zur Information)	1 Blatt	
	3.) Vorgehensweise	4 Blätter	
	4.) passive Schutzmaßnahmen	1 Blatt	
I.8.2	Berechnungsergebnisse Emissionspegel		Unterlage 11.2.1
	a) Teilabschnitt 1	6 Blätter	
	b) Teilabschnitt 2	2 Blätter	
	c) Teilabschnitt 3	4 Blätter	
I.8.3	Berechnungsergebnisse Beurteilungspegel für Bereiche		Unterlage 11.2.2
	a) Stöffin und Stöffiner Berg	3 Blätter	
	b) Dammkrug	2 Blätter	
	c) Dabergotz	7 Blätter	
	d) Langen	11 Blätter	
	e) Fehrbellin	21 Blätter	

	f) Gewerbegebiet Fehrbellin und Tarmow	5 Blätter	
	g) Tarmow	13 Blätter	
	h) Linum, Dechtow und Hakenberg	3 Blätter	
	i) Flatow	25 Blätter	
	j) Wolfslake, Klein Ziethen und Neu Vehlefanzen	14 Blätter	
	k) Vehlefanzen und Karlsruhe	4 Blätter	
I.8.4	Übersichtslagepläne mit Darstellung der Lärmimmission ohne aktiven Lärmschutz (Isophonen)	6 Blätter	Unterlage 11.3 i.M. 1 : 10.000
I.8.5	Lagepläne zur schalltechnischen Untersuchung	10 Blätter	Unterlage 11.4 i.M. 1 : 2.500
I.8.6	Luftschadstofftechnische Untersuchung	17 Blätter	Unterlage 11.5
I.9	LBP - Teilabschnitt: BAB 24 von km 204,675 bis 217,000		Unterlage 12.1
I.9.1	Erläuterungsbericht mit Anhängen:	113 Blätter	Unterlage 12.1.0
	1.) Maßnahmenblätter (V1, V2, V3, V4, V5, V6, V8, G/A1, G/A2, G3, A1, A3, A5a, A5b, A5c, A5d, A5e, A5f, E1, E4, E5, E6 und E7/CEF)	41 Blätter	
	2.1) avifaunistische Erfassung zwischen km 213,9 und 217,4 mit Kartierung	14 Blätter (Blätter 2-15) 1 Blatt	i.M. 1 : 7.500
	2.2) Vogelerfassung zwischen km 204 und 213 mit Kartierung	22 Blätter (Blätter 2-23) 2 Blätter	i.M. 1 : 5.000
	3.1) Amphibien / Reptilien	44 Blätter	
	3.2) Kartierung „Zauneidechse“	10 Blätter	
	4.) Fachbeitrag Fledermäuse mit Inhaltsverzeichnis und Zusammenfassung	41 Blätter 3 Blätter	
	mit Kartierung	4 Blätter	

	5.) UVS für Parkplatz/WC-Anlagen	42 Blätter (Blätter 3-44)	
	6.) FFH-Gebiet „Oberes Rhinluch Ergänzung“ (DE 3243-303)	63 Blätter (Blätter 3-65)	
	mit Standard-Datenbogen	16 Blätter	i.M. 1 : 25.000
	mit Übersichtskarte	1 Blatt	i.M. 1 : 1.000
	mit Kartierung	1 Blatt	
	7.) Artenschutz	125 Blätter (Blätter 3-127)	
I.9.2	Bestands- und Konfliktpläne	3 Blätter	Unterlage 12.1.1 i.M. 1 : 5.000
I.9.3	Maßnahmenübersichtspläne (trassennah)	3 Blätter	Unterlage 12.1.2.1 i.M. 1 : 5.000
I.9.4	Maßnahmenübersichtsplan (trassenfern)	1 Blatt	Unterlage 12.1.2.2 i.M. 1 : 25.000 / 100.000
I.9.5	Maßnahmenpläne (trassennah)	15 Blätter (Blätter 1-6, 6.1 und 7-14)	Unterlage 12.1.3.1 i.M. 1 : 1.000 / 2.000
I.9.6	Maßnahmenpläne (trassenfern)	16 Blätter (Blätter 44-59)	Unterlage 12.1.3.2 i.M. 1 : 3.000 / 4.000 / 5.000
I.10	LBP - Teilabschnitt: BAB 24 von km 217,000 bis 233,900		Unterlage 12.2
I.10.1	Erläuterungsbericht mit Anhängen:	157 Blätter	Unterlage 12.2.0
	1.) Maßnahmenblätter (V1, V2, V3, V3a/CEF, V3b/CEF, V4, V5, V6, V7, V8/CEF, V9/CEF, G/A1a, G/A1b, G/A1c, G/A2, G3, A1, A2, A3, A4, A5, E1, E2, E3a, E3b, E4, E5/CEF, E6 und E7/CEF)	44 Blätter	
	2.) avifaunistisches Gutachten	32 Blätter (Blätter 2-33)	
	3.) herpetologisches Gutachten	33 Blätter (Blätter 2-34)	

	4.) Fachbeitrag Fledermäuse mit Inhaltsverzeichnis und Zusammenfassung mit Kartierung	57 Blätter 4 Blätter 6 Blätter	
	5.) FFH-Gebiet „Mossberge“ (DE 3243-302) mit Übersichtsplan mit Lageplan	9 Blätter (Blätter 2-10) 1 Blatt 1 Blatt	i.M. 1 : 50.000 i.M. 1 : 5.000
	6.) FFH-Gebiet „Fledermaus- quartier“ (DE 3243-304) mit Übersichtsplan mit Lageplan	7 Blätter (Blätter 2-8) 1 Blatt 1 Blatt	i.M. 1 : 50.000 i.M. 1 : 5.000
	7.) FFH-Gebiet „Unteres Rhinluch - Dreetzer See Ergänzung“ (DE 3142-301) mit Übersichtspläne mit Lageplan	13 Blätter (Blätter 2-14) 2 Blätter 1 Blatt	i.M. 1 : 50.000 i.M. 1 : 5.000
	8.) Vogelschutzgebiet „Rhin- Havelluch“ (DE 3242-421) mit Lagepläne mit Übersichtsplan „Brutvögel“ mit Übersichtsplan „Rastvögel“	116 Blätter (Blätter 2-117) 5 Blätter 1 Blatt 1 Blatt	i.M. 1 : 5.000 i.M. 1 : 50.000 i.M. 1 : 50.000
	9.) Artenschutz mit Übersichtsplan „Brutvögel“ mit Übersichtsplan „Rastvögel“ mit Übersichtsplan „Fledermäuse und Herpeten“	578 Blätter (Blätter 2-579) 1 Blatt 1 Blatt 1 Blatt	i.M. 1 : 50.000 i.M. 1 : 50.000 i.M. 1 : 50.000
I.10.2	Bestands- und Konfliktpläne	4 Blätter (Blätter 4-7)	Unterlage 12.2.1 i.M. 1 : 5.000
I.10.3	Maßnahmenübersichtspläne (trassenah)	4 Blätter (Blätter 4-7)	Unterlage 12.2.2.1 i.M. 1 : 5.000
I.10.4	Maßnahmenübersichtsplan (trassenfern)	1 Blatt	Unterlage 12.2.2.2 i.M. 1 : 10.000 / 25.000 / 50.000

I.10.5	Maßnahmenpläne (trassennah)	17 Blätter (Blätter 15-31)	Unterlage 12.2.3.1 i.M. 1 : 1.000
I.10.6	Maßnahmenpläne (trassenfern)	5 Blätter (Blätter 60-64)	Unterlage 12.2.3.2 i.M. 1 : 1.000 / 2.000 / 2.500 / 3.000 / 5.000
I.11	LBP - Teilabschnitt: BAB 24 von km 233,900 bis 236,921 (Ende der BAB 24) und BAB 10 von km 153,675 bis 161,625		Unterlage 12.3
I.11.1	Erläuterungsbericht mit Anhängen:	157 Blätter	Unterlage 12.3.0
	1.) Maßnahmenblätter (V1/CEF, V2, V3/CEF, V4, V5, V6, V7, V10, G/A1, G/A2, G3, A1, A4, E1, E3, E5a, E5b, E6 und E8/CEF)	26 Blätter	
	2.1) Bestandsuntersuchung Vögel an den Karpfenteichen	13 Blätter (Blätter 2-14)	
	2.2) Vogelarten im Autobahn- randbereich mit Kartierung	9 Blätter 1 Blatt	i.M. 1 : 3.000 / 20.000
	3.) Amphibien am Karpfenteich und an der Tongrube bei Velten	12 Blätter (Blätter 2-13)	
	4.) Zauneidechsen im Autobahn- randbereich mit Kartierung	7 Blätter 1 Blatt	i.M. 1 : 3.000 / 20.000
	5.) Nachtkerzenschwärmer	5 Blätter	
	6.) Fachbeitrag Fledermäuse mit Inhaltsverzeichnis und Zusammenfassung mit Anhang mit Kartierung	38 Blätter (Blätter 2-39) 3 Blätter 17 Blätter 4 Blätter	i.M. 1 : 25.000
	7.) Artenschutz	108 Blätter (Blätter 2-109)	
I.11.2	Bestands- und Konfliktpläne	3 Blätter (Blätter 8-10)	Unterlage 12.3.1 i.M. 1 : 5.000

I.11.3	Maßnahmenübersichtspläne (trassennah)	3 Blätter (Blätter 8-10)	Unterlage 12.3.2.1 i.M. 1 : 5.000
I.11.4	Maßnahmenübersichtsplan (trassenfern)	1 Blatt	Unterlage 12.3.2.2 i.M. 1 : 10.000 / 100.000
I.11.5	Maßnahmenpläne (trassennah)	12 Blätter (Blätter 32-43)	Unterlage 12.3.3.1 i.M. 1 : 1.000
I.11.6	Maßnahmenpläne (trassenfern)	5 Blätter (Blätter 65-69)	Unterlage 12.3.3.2 i.M. 1 : 1.000 / 2.000 / 4.000 / 5.000 / 10.000
I.12	Wassertechnische Untersuchungen		Unterlage 13
I.12.1	Erläuterungsbericht	9 Blätter (Blätter 1 und 3-10)	Unterlage 13.0
I.12.2	Lagepläne	10 Blätter	Unterlage 13.1 i.M. 1 : 5.000
I.12.3	Versickerbecken	7 Blätter	Unterlage 13.2 i.M. 1 : 25 / 50 / 100 / 200 / 250 / 500
I.13	Grunderwerb		
I.13.1	Grunderwerbspläne	69 Blätter (Blätter 1-6, 6.1 und 7-68)	Unterlage 14.1 i.M. 1 : 1.000 / 2.000 / 2.500 / 3.000 / 4.000 / 5.000 / 10.000
I.13.2	Grunderwerbsverzeichnis (GV) mit „Nutzungsartenkatalog“	270 Blätter 2 Blätter	Unterlage 14.2

Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens erstellte Deckblätter:

zu I.1	Erläuterungsbericht	Blätter 1, 2, 4, 7, 8, 14, 21, 25, 28, 31, 34, 36, 37, 39, 41 und 43-48	Unterlage 1
zu I.2	–	–	–
zu I.3	Übersichtslagepläne	Blätter 1, 2 und 8-10	Unterlage 3 i.M. 1 : 5.000
zu I.4	Übersichtshöhenplan	Blatt 9	Unterlage 4 i.M. 1 : 500 / 5.000
zu I.5	Straßenquerschnitte	Blätter 8 und 13-15	Unterlage 6 i.M. 1 : 50
zu I.6	Lagepläne	Blätter 1, 2, 4, 6, 6.1, 9, 10, 21, 22, 30, 32, 33, 38-40 und 43)	Unterlage 7 i.M. 1 : 1.000
zu I.7	BV (Ifd. Nrn. 1, 3, 3.1, 7, 8a, 8a.1, 8a.2, 8b, 8b.1, 8b.2, 8c, 8c.1, 8c.2, 9, 10, 12, 13, 17, 18a, 18b, 18c, 19, 21-23, 26, 27, 27.1, 28, 31, 32, 39, 42, 44, 44.1, 45, 47a, 47b, 47c, 52, 54, 57, 58, 60, 64a, 64b, 64c, 68, 69a, 69b, 69c, 71, 78, 80-83, 309, 309.1, 309.2, 327, 328, 341, 341.1, 348, 349, 369, 370, 372- 376, 378, 380, 381, 385, 386, 387a, 387b, 387c, 390, 391, 601, 602, 605, 606, 612, 613, 623-625, 627, 628, 631, 632, 636- 640, 644, 645, 647, 649- 651, 653, 659-670, 673, 679-681, 684, 689, 690, 692-694, 1007, 1010, 1014, 1018, 1019, 1109, 1111, 1201, 1205 und 1207)	Blätter 1, 5, 5b, 5c, 5d, 9, 9b, 10, 11, 11b, 11c, 11d, 11e, 11f, 11g, 11h, 11i, 11j, 11k, 11l, 11m, 11n, 11o, 11p, 11q, 11r, 11s, 11t, 12, 13, 13b, 13c, 13d, 13e, 13f, 13g, 13h, 13i, 13j, 13k, 13l, 13m, 13n, 13o, 13p, 13q, 13r, 13s, 13t, 14, 15, 15b, 15c, 15d, 15e, 15f, 15g, 15h, 15i, 15j, 15k, 15l, 15m, 15n, 15o, 15p, 15q, 15r, 15s, 15t, 16-19, 21, 22, 27-31, 33-35, 38-42, 45, 46, 54, 57- 59, 62, 62b, 62c, 62d, 63, 65-67, 72, 74, 77, 78, 80, 84-86, 90-93, 95, 102, 104-107, 107b, 119, 120, 120b, 120c, 120d, 140, 141, 159, 159b, 159c, 168-170, 192, 193, 195-199, 203, 206, 207, 213-216, 216b, 217, 217b, 218, 218b, 221, 222, 224-226, 229, 230, 236, 237, 248-250, 252, 253, 256-258, 262- 266, 270, 271, 273, 275-278, 280, 287-291, 293-303, 307, 314-317, 320, 326, 327, 330, 331, 331b, 331c, 352, 352b, 357, 363, 364, 371, 373, 394, 396, 405, 406, 410 und 412	Unter- lage 10
	mit Inhaltsverzeichnis	21 Blätter	

zu I.8	Ergebnisse schalltechnischer und luftschadstofftechnischer Untersuchungen		Unterlage 11
zu I.8.1	Erläuterungsbericht mit Anlage:	Blätter 1-20	Unterlage 11.1
	1.) Lärmschutzwände und -wälle	Blätter 6 und 7	
zu I.8.2	Berechnungsergebnisse Emissionspegel		Unterlage 11.2.1
	a) Teilabschnitt 1	4 Blätter	
	b) Teilabschnitt 2	2 Blätter	
	c) Teilabschnitt 3	2 Blätter	
zu I.8.3	Berechnungsergebnisse Beurteilungspegel für Bereiche		Unterlage 11.2.2
	a) Stöffin und Stöffiner Berg	3 Blätter	
	b) Dammkrug	2 Blätter	
	c) Dabergotz	9 Blätter	
	d) Langen	10 Blätter	
	e) Fehrbellin	21 Blätter	
	f) Gewerbegebiet Fehrbellin und Tarmow	5 Blätter	
	g) Tarmow	13 Blätter	
	h) Linum, Dechtow und Hakenberg	3 Blätter	
	i) Flatow	25 Blätter	
	j) Wolfslake, Klein Ziethen und Neu Vehlefanzen	15 Blätter	
	k) Vehlefanzen und Karlsruh	4 Blätter	
zu I.8.4	Übersichtslagepläne mit Darstellung der Lärmimmission ohne aktiven Lärmschutz (Isophonen)	Blätter 1-6	Unterlage 11.3 i.M. 1 : 10.000
zu I.8.5	Lagepläne zur schalltechnischen Untersuchung	Blätter 1-6 und 8-10	Unterlage 11.4 i.M. 1 : 2.500
zu I.8.6	–	–	–

zu I.9	LBP - Teilabschnitt: BAB 24 von km 204,675 bis 217,000		Unterlage 12.1
zu I.9.1	Erläuterungsbericht mit Anhängen: 1.) Maßnahmenblätter (V3, V4, V5, G/A2, G3, A5d und E5) 2.2) Vogelerfassung zwischen km 204 und 213 mit Kartierung	Blätter 58, 63, 77, 100-104, 104b und 105 Blätter 9, 10, 10b, 12, 18, 19, 28, 29, 34 und 38 Blatt 2	Unterlage 12.1.0 i.M. 1 : 5.000
zu I.9.2	Bestands- und Konfliktpläne	Blatt 1	Unterlage 12.1.1 i.M. 1 : 5.000
zu I.9.3	–	–	–
zu I.9.4	–	–	–
zu I.9.5	Maßnahmenpläne (trassennah)	Blätter 1, 2, 9 und 10	Unterlage 12.1.3.1 i.M. 1 : 1.000
zu I.9.6	–	–	–
zu I.10	LBP - Teilabschnitt: BAB 24 von km 217,000 bis 233,900		Unterlage 12.2
zu I.10.1	Erläuterungsbericht mit Anhängen: 1.) Maßnahmenblätter (vollständig geändert) 5.) FFH-Gebiet „Mossberge“ (DE 3243-302) mit Lagepläne 6.) FFH-Gebiet „Fledermaus- quartier“ (DE 3243-304) 7.) FFH-Gebiet „Unteres	Blätter 1, 2, 35, 38, 38b, 44, 70, 81, 95, 100, 100b, 104-108, 117, 118, 122- 124, 126, 127, 127b, 134, 135, 138, 140, 145, 146, 148, 155 und 156 Blätter 3-44 Blätter 2-25 Blätter 2-5 Blätter 2-21 Blätter 2-28	Unterlage 12.2.0 i.M. 1 : 1.000 / 5.000

	Rhinluch - Dreetzer See Ergänzung“ (DE 3142-301) mit Lageplan	Blatt 3	i.M. 1 : 1.000 / 5.000
	8.) Vogelschutzgebiet „Rhin- Havelluch“ (DE 3242-421) mit Lageplan mit Übersichtsplan „Brutvögel“	Blätter 2, 3, 57- 59 und 118-140 Blatt 5 Blatt 6	i.M. 1 : 5.000 i.M. 1 : 50.000
	9.) Artenschutz mit Übersichtsplan „Brutvögel“	Blatt 1	i.M. 1 : 50.000
zu I.10.2	Bestands- und Konfliktpläne	Blätter 4-7	Unterlage 12.2.1 i.M. 1 : 5.000
zu I.10.3	Maßnahmenübersichtspläne (trassennah)	Blätter 4-6	Unterlage 12.2.2.1 i.M. 1 : 5.000
zu I.10.4	Maßnahmenübersichtsplan (trassenfern)	Blatt 1	Unterlage 12.2.2.2 i.M. 1 : 10.000 / 25.000 / 50.000
zu I.10.5	Maßnahmenpläne (trassennah)	Blätter 15-17 und 20-28	Unterlage 12.2.3.1 i.M. 1 : 1.000
zu I.10.6	Maßnahmenpläne (trassenfern)	Blätter 60 und 62	Unterlage 12.2.3.2 i.M. 1 : 1.000 / 2.000 / 2.500 / 3.000 / 5.000
zu I.11	LBP - Teilabschnitt: BAB 24 von km 233,900 bis 236,921 (Ende der BAB 24) und BAB 10 von km 153,675 bis 161,625		Unterlage 12.3
zu I.11.1	Erläuterungsbericht mit Anhängen: 1.) Maßnahmenblätter (V3/CEF, V4, V10, G/A1, G/A2, G3, A1, E1 und E3) 6.) Fachbeitrag Fledermäuse	Blätter 1, 2, 7, 8, 93, 101, 106, 107, 115-118, 120, 122, 124, 125, 129, 131, 132, 137, 139, 143, 144, 146, 147 und 149- 152 13 Blätter Blatt 1	Unterlage 12.3.0

zu I.11.2	Bestands- und Konfliktplan	Blatt 8	Unterlage 12.3.1 i.M. 1 : 5.000
zu I.11.3	Maßnahmenübersichtsplan (trassennah)	Blatt 8	Unterlage 12.3.2.1 i.M. 1 : 5.000
zu I.11.4	–	–	–
zu I.11.5	Maßnahmenpläne (trassennah)	Blätter 32, 33, 40 und 43	Unterlage 12.3.3.1 i.M. 1 : 1.000
zu I.11.6	Maßnahmenpläne (trassenfern)	Blätter 65 und 66	Unterlage 12.3.3.2 i.M. 1 : 1.000 / 2.000 / 10.000
zu I.12	Wassertechnische Untersuchungen		Unterlage 13
zu I.12.1	Erläuterungsbericht	Blätter 1-7 und 9	Unterlage 13.0
zu I.12.2	Lagepläne	Blätter 1-4 und 8-10	Unterlage 13.1 i.M. 1 : 5.000
zu I.12.3	Versickerbecken	Blätter 1 und 2	Unterlage 13.2 i.M. 1 : 25 / 50 / 100 / 200 / 250 / 500
zu I.13	Grunderwerb		
zu I.13.1	Grunderwerbspläne	Blätter 1, 2, 6, 6.1, 9, 10, 31- 33, 40, 43, 49, 62, 65, 66 und 68	Unterlage 14.1 i.M. 1 : 1.000 / 2.000 / 4.000 / 5.000 / 10.000
zu I.13.2	GV	Blätter 2-5, 12, 19-22, 25, 27-35, 48, 57, 68, 69, 72, 73, 75-78, 81, 82, 86, 87, 93, 94, 96, 97, 103, 106, 107, 107b, 108, 108b, 109, 110, 110b, 111, 111b, 112-114, 116, 130, 137-139, 141, 145-147, 149-153, 155-157, 160, 161, 164, 166, 173, 175-177, 179-182, 184-192, 194, 195, 197, 205-207, 209- 212, 215, 216, 218, 219, 222-226, 229, 230, 237, 239, 241, 241b, 243, 245, 260-262 und 265-269	Unterlage 14.2

II. Verfahren

Bereits mit Schreiben vom 22.12.2004 (Az.: 25.11) beantragte der Vorhabenträger bei der Anhörungsbehörde (dem Landesamt für Bauen und Verkehr) für den

6-streifigen Ausbau der BAB 24 von km 204,675 (nördlich der AS Neuruppin) bis km 236,921 (Ende der BAB 24) und der BAB 10 von km 153,675 (AD Havelland) bis km 161,625 (östlich der AS Oberkrämer) ...

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 17.12.2008 (Az.: A25.11) beantragte der Vorhabenträger bei der Anhörungsbehörde

1. den Abbruch des seit 22.12.2004 laufenden Verfahrens und
2. die Durchführung eines neuen Anhörungsverfahrens auf der Grundlage der §§ 17 ff. FStrG und den damaligen §§ 72 ff. VwVfGBbg (heute § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit §§ 72 ff. VwVfG) für das hiermit festgestellte Straßenbauvorhaben.

Die Anhörungsbehörde kontrollierte zunächst die Vollständigkeit der eingereichten Planunterlagen und veranlasste ab März 2009 die Einholung der Stellungnahmen der Behörden nach § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 73 Abs. 2 VwVfG sowie die Auslegung des Plans (§ 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 73 Abs. 1 Satz 2 VwVfG) in den betroffenen Gemeinden, Ämtern und Städten (§ 10 Abs. 2 und § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 73 Abs. 3 VwVfG).

Zusammen mit der Auslegung des Plans wurde der Abschluss des bis dahin laufenden Verfahrens gemäß damaligem § 69 Abs. 3 VwVfGBbg (heute § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 69 Abs. 3 VwVfG) bekannt gemacht.

Soweit durch die in vorstehender Nr. I dieses PFB genannten Planänderungen der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt wurden, ist diesen die Änderung mitgeteilt und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen gegeben worden.

Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens übergab die Anhörungsbehörde den Straßenbauplan, die Einwendungen und die Stellungnahmen der Behörden zusammen mit ihrer Stellungnahme (zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens) der Planfeststellungsbehörde.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich nach ihrer Prüfung sicher, dass das Planfeststellungsverfahren unter Beachtung der gesetzlich vorgeschriebenen Förmlichkeiten durchgeführt wurde. Unabhängig davon wird auf § 17e Abs. 6 Satz 2 FStrG und § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit §§ 45 und 46 VwVfG hingewiesen.

II.1 Anhörungsverfahren

Die Planunterlagen lagen in

- * den Städten Neuruppin und Zehdenick sowie im Amt Lindow (Mark) in der Zeit vom 04.05. bis 03.06.2009,
 - * der Stadt Nauen, den Gemeinden Fehrbellin und Löwenberger Land sowie im Amt Temnitz vom 13.05. bis 12.06.2009,
 - * der Gemeinde Oberkrämer in der Zeit vom 20.04. bis 19.05.2009,
 - * der Stadt Kremmen in der Zeit vom 21.04. bis 20.05.2009 und
 - * der Stadt Oranienburg in der Zeit vom 25.05. bis 24.06.2009
- während der Dienststunden aus (Auslegung).

Die Städte, Gemeinden und Ämter hatten Zeit und Ort der Auslegung vorher ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der Ausschlussfrist des § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 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, das war in

- * den Städten Neuruppin und Zehdenick sowie im Amt Lindow (Mark) am 17.06.2009,
- * der Stadt Nauen, den Gemeinden Fehrbellin und Löwenberger Land sowie im Amt Temnitz am 26.06.2009,
- * der Gemeinde Oberkrämer am 02.06.2009,
- * der Stadt Kremmen am 03.06.2009 und
- * der Stadt Oranienburg am 08.07.2009

Einwendungen ausgeschlossen sind.

Die nicht ortsansässig Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt waren, sind entsprechend § 17a Nr. 4 FStrG 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.

Gemäß § 17a Nr. 2 FStrG wurden die nach landesrechtlichen Vorschriften im Rahmen des § 60 des Bundesnaturschutzgesetzes (in der bis zum 28.02.2010 geltenden Fassung) anerkannten Vereine sowie sonstige Vereinigungen, soweit diese sich für den Umweltschutz einsetzen und nach in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind, von der Auslegung der Planunterlagen unterrichtet und erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die Erörterung der Stellungnahmen und Einwendungen fand am

- * 02.02.2010 im Beratungsraum des Landesamtes für Bauen und Verkehr (Lindenallee 51 in 15366 Hoppegarten),
- * 16.03.2010 in der Musikantenscheune in 16766 Kremmen,
- * 22.04.2010 in der Dr. Georg Graf von Arco Oberschule in 14641 Nauen und
- * 28.04.2010 im Ratssaal der Fontanestadt Neuruppin

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

Der ausgelegte Plan ist vom Vorhabenträger aufgrund der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen geändert worden.

Soweit dadurch der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt wurden, ist diesen die Änderung mitgeteilt und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen gegeben worden. Nach § 17a Nr. 6 FStrG wurden auch die Vereinigungen entsprechend § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG beteiligt.

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

II.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß § 17 FStrG in Verbindung mit dem Brandenburgischen Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (BbgUVPG; Artikel 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 Artikel 1 des Gesetzes vom 29.11.2010, GVBl. I/10 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 Artikel 3 der Verordnung vom 18.05.2011, BGBl. I S. 892) wurde die Umweltverträglichkeit des hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhabens geprüft.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG ein unselbständiger 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 Satz 3 UVPG muss die nach § 9 Abs. 1 Satz 1 UVPG erforderliche Anhörung der Öffentlichkeit den Vorschriften des § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG entsprechen. Diese verfahrensrechtlichen Vorschriften – spezialisiert durch § 17a FStrG – sind eingehalten worden.

Zusammenfassende Darstellung (§ 11 UVPG) und Bewertung (§ 12 UVPG) der Umweltauswirkungen des Vorhabens:

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 22.12.2004 (Az.: 25.11) beantragte und zu Beginn des hiermit abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens abgebrochene Verfahren – detaillierte Umweltverträglichkeitsuntersuchungen an. Die Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 1 Satz 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 17.12.2008 (Az.: A25.11) 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 – vgl. Nrn. I.1, I.8.1, I.8.6, I.9.1, I.10.1, I.11.1 und I.12.1 dieses PFB – verwiesen).

Gemäß § 11 Sätze 1 und 3 UVPG hat die Erarbeitung der zusammenfassenden Darstellung durch die Anhörungsbehörde nach der Beteiligung der Öffentlichkeit zu erfolgen. Darin bezog sich die Anhörungsbehörde auf die ausreichenden und nachvollziehbaren Aussagen in den ausgelegten Planunterlagen und vor allem auf die Erläuterungsberichte zum LBP (vgl. Nrn. I.9.1, I.10.1 und I.11.1 dieses PFB). Nach Einschätzung der Anhörungsbehörde kam es im Verlauf des Anhörungsverfahrens zu einer Verringerung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Nach Auswertung der Unterlagen des Vorhabenträgers (§ 6 UVPG), der behördlichen Stellungnahmen (§ 7 UVPG) und der Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG) haben sich im Übrigen – auch unter Einbeziehung von Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde – grundsätzlich keine neuen Erkenntnisse bzw. Sachverhalte ergeben, als die bereits in den Planunterlagen (einschließlich Deckblättern) enthaltenen und berücksichtigten.

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. Denn die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein integraler Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens (s.o.) auf der Stufe der Abwägung. Sie gewährleistet eine auf die Umwelteinwirkungen zentrierte Prüfung und ermöglicht es, die Umweltbelange in gebündelter Form heraus zu arbeiten. 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, Urteil vom 10.04.1997 - 4 C 5/96).

II.3 Datenschutz

Aus Gründen des Datenschutzes verzichtete die Planfeststellungsbehörde in diesem PFB auf die Wiedergabe der Namen privater Personen. 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. I.13.2 dieses PFB).

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

II.4 Konzentrationswirkung des PFB

Durch die Planfeststellung (hier: gemäß §§ 17 ff. FStrG in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg und §§ 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 Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 75 Abs. 1 VwVfG).

Auf die Besonderheiten entsprechend Nr. III.2 dieses PFB wird hingewiesen.

III. Regelungen

Die gemäß vorstehender Nr. I dieses PFB festgestellten Planunterlagen werden durch nachfolgende Regelungen / Klarstellungen ergänzt / modifiziert:

III.1 Umweltschäden

Gemäß § 1 des Gesetzes über die Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden (Umweltschadensgesetz - USchadG - vom 10.05.2007, BGBl. I S. 666; zuletzt geändert durch Art. 14 des Gesetzes vom 31.07.2009, BGBl. I S. 2585) 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.

Vorsorglich weist die Planfeststellungsbehörde 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 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 75 Abs. 2 VwVfG bleibt unberührt.

III.2 Wasserrechtliche Erlaubnisse

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 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG - in der Neufassung der Bekanntmachung vom 31.07.2009, BGBl. I S. 2585; zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 11.08.2010, BGBl. I S. 1163) „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 PFB, 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 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 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, Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075.04 - Rn. 449 f.).

III.2.1 Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Die gemäß lfd. Nrn. 73 und 303 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB) vorgesehenen wasserrechtlichen Erlaubnisse werden nach §§ 8 und 10 bis 13 WHG erteilt.

Die gemäß lfd. Nrn. 28, 60, 378, 390, 623, 649 und 659 des BV vorgesehenen wasserrechtlichen Erlaubnisse werden nach § 15 WHG als gehobene Erlaubnisse erteilt.

III.2.2 Nebenbestimmungen

III.2.2.1 Allgemein

Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die Details der in vorstehender Nr. III.2.1 dieses PFB geregelten Einleitstellen mit der jeweils zuständigen **unteren Wasserbehörde** abzustimmen; der jeweils zuständige **Wasser- und Bodenverband** soll beratend einbezogen werden.

Den Bediensteten der zuständigen unteren Wasserbehörde ist bei vorheriger Terminvereinbarung jederzeit Zutritt zu den Einleitstellen zu gestatten.

Die Reinigungs- und Absetzanlagen sind regelmäßig zu entleeren. Die dabei anfallenden Stoffe sind entsprechend den abfallrechtlichen Vorschriften zu entsorgen.

Die Entwässerungsanlagen sind nach dem Stand der Technik herzustellen und anschließend regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen.

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.

III.2.2.2 Zur lfd. Nr. 649 des BV

Die gemäß lfd. Nr. 649 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB) vorgesehene Einleitung von bis zu 12 l/s Straßenoberflächenwasser in das Gewässer II. Ordnung „L 110“ (s. auch lfd. Nrn. 624, 625, 627 und 639 des BV) darf erst beginnen, wenn die zuständige Wasserbehörde das Gewässer als hinreichend leistungsfähig bestätigt.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vom **Wasser- und Bodenverband „Schnelle Havel“** geäußerten Bedenken ermittelte der Vorhabenträger:

„Dieser Graben ist in seiner Fließrichtung südlich der BAB 10 ... mit DN 500 verrohrt. ... Nach Prüfung der hydraulischen Verhältnisse ... ist der vorhandene Querschnitt schon jetzt weit überlastet. Bei notwendiger Beibehaltung der vorhandenen Gefälleverhältnisse ist eine Erhöhung auf DN 800 notwendig. Um auch die zusätzliche Einleitmenge schadlos abzuleiten, ist die Grabenverrohrung auf DN 800 zu erhöhen bzw. evtl. die Grabenverrohrung durch einen offenen Graben zu ersetzen. Hierzu ist ein gesondertes Verfahren außerhalb des derzeitigen Planfeststellungsverfahrens durchzuführen ...“

Der Vorhabenträger geht davon aus, dass bis zur Inbetriebnahme der Straßenentwässerung im Bereich der geplanten Parkplatz/WC-Anlagen „Krämerforst“ und „Ziethener Luch“ eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Gewässers „L 110“ hergestellt werden kann.

Sollte sich wider Erwarten nach Erlass des PFB herausstellen, dass für die vorgesehene Einleitung von bis zu 12 l/s Straßenoberflächenwasser eine schadlose Ableitung in dem Gewässer „L 110“ nicht ermöglicht werden kann, wird die lfd. Nr. 649 des BV wirkungslos.

In diesem Fall hat der Vorhabenträger – rechtzeitig vor Inbetriebnahme der Straßenentwässerung – im Bereich der geplanten Parkplatz/WC-Anlagen „Krämerforst“ und „Ziethener Luch“ eine andere Entwässerungslösung zu erarbeiten und im Rahmen von § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 76 VwVfG der Planfeststellungsbehörde zur Entscheidung vorzulegen.

III.3 Weitere wasserrechtliche Regelungen

Das Straßenbauvorhaben liegt außerhalb bestehender und geplanter Trinkwasserschutzzonen.

III.3.1 Straßenoberflächenwasser

Mit Ausnahme der in Nr. III.2 dieses PFB geregelten Einleitung ist das Oberflächenwasser der zu versiegelnden Flächen breitflächig über die anzulegenden Böschungen, straßenbegleitenden Mulden und sonstigen Straßennebenflächen zu versickern.

Die letzten beiden Absätze in vorstehender Nr. III.2.2.1 dieses PFB gelten entsprechend.

Auf die Ausnahmeregelung des § 2 Abs. 2 Satz 1 WHG in Verbindung mit § 2 Abs. 4 Nr. 2 Brandenburgisches Wassergesetz (BbgWG in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.12.2004, GVBl. I S. 50; zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15.07.2010, GVBl. I/10 Nr. 28) wird hingewiesen. Entsprechend § 2 Abs. 2 Satz 2 WHG gilt die Ausnahme nicht für die Haftung für Gewässeränderungen nach den §§ 89 und 90 WHG.

III.3.2 Nebenbestimmung zur Abwasserentsorgung

Rechtzeitig vor Inbetriebnahme der geplanten WC auf den Parkplatz/WC-Anlagen „Krämerforst“ und „Ziethener Luch“ hat der Vorhabenträger die Problematik der Abwasserentsorgung der WC zu lösen.

Sollten die Parkanlagen bereits vor der rechtlich zulässigen Inbetriebnahme der geplanten WC fertig gestellt sein, sind sie bis zur ordnungsgemäßen Funktion der WC mit mobilen Toiletten auszustatten.

III.3.3 Gewässerbezogene Regelungen

Entsprechend seiner Zusage hat der Vorhabenträger 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.

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 im Sinne von § 38 WHG in Verbindung mit §§ 84 BbgWG betreffenden LBP-Maßnahmen (vor allem lfd. Nr. 1018 des BV; vgl. Nr. I.7 dieses PFB) 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.

Die hiermit planfestgestellten Kreuzungen der – außerhalb des Straßenkörpers zu verlegenden – Leitungen mit Gewässern haben eine Mindesttiefe 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.

III.4 Naturschutz und Landschaftspflege

III.4.1 Nebenbestimmungen

1. Die **unteren Naturschutzbehörden der Landkreise Havelland, Oberhavel und Ostprignitz-Ruppin** und das **Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz** sind rechtzeitig vorher über den Baubeginn (hier besonders die Baufeldfreimachung) in ihrem Zuständigkeitsbereich zu informieren.
2. Im Rahmen der Ausführungsplanung soll der Vorhabenträger mit den unteren Naturschutzbehörden die Möglichkeiten zur (weiteren) Minimierung baubedingter Beeinträchtigungen und die Details der planfestgestellten LBP-Maßnahmen (s. Anhang 1 zu den Erläuterungsberichten des LBP; vgl. Nrn. I.9.1, I.10.1 und I.11.1 dieses PFB) besprechen.
Im Bereich der Bauwerke 5aa (lfd. Nr. 9 des BV; vgl. Nr. I.7 dieses PFB), 5a (lfd. Nr. 10 des BV), 4 (lfd. Nr. 72 des BV), 3 (lfd. Nr. 302 des BV) und 2 (lfd. Nr. 362 des BV) sind evtl. ausnahmsweise erforderliche Bautätigkeiten in den Dämmerungs- und Nachtstunden vorher mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.
3. Im Bereich des Brückenbauwerks 75a (lfd. Nr. 658 des BV) einschließlich des nördlich und südlich angrenzenden „Vehlefanzer Stausees“ sind im Zeitraum zwischen März und Juli Arbeiten (wie z.B. Abriss, Fahrbahnzerstörung und Entfernung) untersagt, die zu Emissionen oberhalb der bisherigen Vorbelastung (durch die BAB) führen.

4. 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 (potentiell) betroffenen Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtstätten der gemäß § 44 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG - vom 29.07.2009, BGBl. I S. 2542) in Verbindung mit 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.
Insbesondere ist die aktuelle natürliche Ausstattung des Bereichs der im Anhang 1 zum Erläuterungsbericht des LBP „Teilabschnitt: BAB 24 von km 204,675 bis 217,000“ (vgl. Nr. I.9.1 dieses PFB) beschriebenen Maßnahme E5 rechtzeitig vor ihrer Detailabstimmung mit den Naturschutzbehörden zu ermitteln.
5. In der Realisierungsphase ist vom Vorhabenträger eine naturschutzfachlich qualifizierte Baubetreuung abzusichern, die besonders auch die vollständige Umsetzung / Wirksamkeit der hiermit planfestgestellten LBP-Maßnahmen zu überwachen hat.
6. 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 Erlass des Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz zur Sicherung gebietsheimischer Herkünfte bei der Pflanzung von Gehölzen in der freien Landschaft vom 09.10.2008 (ABl. 46/08 S. 2527) 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.
7. Mit dem Ziel des möglichst ununterbrochenen Erhalts wichtiger Leitstrukturen für Zwerg- und Wasserfledermäuse soll die im Anhang 1 zum Erläuterungsbericht des LBP „Teilabschnitt: BAB 24 von km 204,675 bis 217,000“ (vgl. Nr. I.9.1 dieses PFB) beschriebene Maßnahme A5d vor Beseitigung der bisher als Leitstruktur genutzten Baumreihe realisiert werden.

8. Sollten im Ergebnis vorstehender Nebenbestimmung Nr. 3 bzw. der in den LBP-Maßnahmen
- * V3 (s. Anhang 1 zum Erläuterungsbericht des LBP „Teilabschnitt: BAB 24 von km 204,675 bis 217,000“),
 - * V3a/CEF (s. Anhang 1 zum Erläuterungsbericht des LBP „Teilabschnitt: BAB 24 von km 217,000 bis 233,900“) und
 - * V3/CEF (s. Anhang 1 zum Erläuterungsbericht des LBP „Teilabschnitt: BAB 24 von km 233,900 bis 236,921 (Ende der BAB 24) und BAB 10 von km 153,675 bis 161,625“)
- vorgesehenen „Quartiersuche von Fledermäusen“ Bäume mit Nutzungsspuren von Fledermäusen entdeckt werden, sind die Stammabschnitte zu erhalten, indem der Kronenbereich entfernt wird und anschließend der Stammabschnitt vorsichtig abgetrennt und sofort an einem geeigneten nicht beeinträchtigten Baum außerhalb der Rodungsflächen befestigt wird. Höhlenausgänge sollen bei der Umsetzung geschützt werden. Die zur Befestigung genutzten Bäume dürfen 10 Jahre lang nicht gefällt oder auf sonstige Weise erheblich beeinträchtigt werden.
- Die Details der Maßnahmen zum Fledermausschutz sind mit dem Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Naturschutzstation Zippelsförde, abzustimmen.
9. An den Brücken über die „Fehrbelliner Wasserstraße“ (Bauwerk 4; lfd. Nr. 72 des BV) und über den „Rhinkanal“ (Bauwerk 3; lfd. Nr. 302 des BV) ist durch den Einbau von Schutzblenden das Hineingelangen von Spritzwasser mit Taumittel-/Streusalzeintrag in die überquerten Gewässer soweit wie möglich zu vermeiden.
10. 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. Dazu hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde einen Bericht 2 Jahre nach Bauschlussabnahme des Straßenbauvorhabens und einen zweiten Bericht mit Abschluss der Entwicklungspflege (d.h. nach Schlussabnahme der Maßnahmen) vorzulegen.

III.4.2 Natura 2000-Gebiete

Auf der Grundlage des LBP (vgl. Nrn. I.9, I.10 und I.11 dieses PFB) überzeugte sich die Planfeststellungsbehörde davon, dass durch das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben Natura 2000-Gebiete nicht erheblich beeinträchtigt werden.

Die auf der Grundlage dieses PFB 6-streifig auszubauenden BAB 10 und 24 befinden sich als 4-streifiger Bestand innerhalb bzw. in der Nachbarschaft von Natura 2000-Gebieten. Dieser 4-streifige Bestand und seine Wirkungen waren den nachfolgenden Untersuchungen der Verträglichkeit der hiermit festgestellten Straßenausbauplanung auf Natura 2000-Gebiete zugrunde zu legen:

- * FFH-Gebiet „Oberes Rhinluch Ergänzung“ (DE 3243-303) = Anhang 6 zum Erläuterungsbericht des LBP „Teilabschnitt: BAB 24 von km 204,675 bis 217,000“ (vgl. Nr. I.9.1 dieses PFB),
- * FFH-Gebiet „Mossberge“ (DE 3243-302) = Anhang 5 zum Erläuterungsbericht des LBP „Teilabschnitt: BAB 24 von km 217,000 bis 233,900“ (vgl. Nr. I.10.1 dieses PFB),
- * FFH-Gebiet „Fledermausquartier“ (DE 3243-304) = Anhang 6 zum Erläuterungsbericht des LBP „Teilabschnitt: BAB 24 von km 217,000 bis 233,900“,
- * FFH-Gebiet „Unteres Rhinluch - Dreetzer See Ergänzung“ (DE 3142-301) = Anhang 7 zum Erläuterungsbericht des LBP „Teilabschnitt: BAB 24 von km 217,000 bis 233,900“ sowie
- * Vogelschutzgebiet „Rhin-Havelluch“ (DE 3242-421) = Anhang 8 zum Erläuterungsbericht des LBP „Teilabschnitt: BAB 24 von km 217,000 bis 233,900“.

Die vorhandenen Wirkungen der 4-streifigen BAB 24 und 10 werden zwar durch ihren 6-streifigen Ausbau vergrößert. Hervorzuheben sind die zusätzliche Flächenversiegelung und der – mit der Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit verbundene – geringe Anstieg von Zerschneidungswirkungen.

Die Mehrbelastungen überschreiten jedoch nicht die Schwelle der Erheblichkeit. Die zusätzliche Flächenversiegelung betrifft nur stark vorbelastete Randbereiche der vorhandenen BAB 24 und 10. Das bisher auf den 4-streifigen BAB 24 und 10 vorhandene sehr hohe Verletzungs- und Tötungsrisiko für in den Verkehrsraum gelangende Tiere kann durch ihren 6-streifigen Ausbau kaum noch verstärkt werden. Dem geringen Anstieg der Zerschneidungswirkungen – auch während der Bauzeit – wird durch geeignete Zäunungen (Amphibien-, Fischotter-, Vogel- und Wildschutzzäune) wirksam begegnet. Außerdem werden die vorhandenen Querungsmöglichkeiten in verbesserter Ausprägung wiederhergestellt.

Der LBP kommt unter besonderer Würdigung der LBP-Maßnahmen nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass das Straßenbauvorhaben nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen vorstehender Natura 2000-Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann.

Im Anhörungsverfahren äußerten die Naturschutzverbände keine Bedenken gegen das Straßenbauvorhaben und die damit verbundenen Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete. Die Bedenken der Naturschutzbehörden wurden durch die hiermit festgestellten Planunterlagen ausgeräumt / erledigt.

III.4.3 Artenschutz

Die fachlichen Ausführungen bzw. Feststellungen des hiermit planfestgestellten LBP (vgl. Nrn. I.9, I.10 und I.11 dieses PFB) – und hier besonders in den Erläuterungsberichten (vgl. Nrn. I.9.1, I.10.1 und I.11.1 dieses PFB) mit den angehängten Fachbeiträgen zum Artenschutz – enthalten alle entscheidungsrelevanten Informationen in Bezug auf den Artenschutz.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass, weitere Erkenntnisquellen zu suchen oder die Bewertungen anzuzweifeln.

Aus dem hiermit planfestgestellten LBP ergibt sich, dass unter Anwendung der rechtlichen Maßstäbe auf das vorliegende Straßenbauvorhaben bei Zugrundelegung aller zur Verfügung stehenden Erkenntnisquellen (einschließlich der wissenschaftlichen) Verbotstatbestände ausgeschlossen werden können. Maßgeblich dafür sind die hiermit planfestgestellten LBP-Maßnahmen und die gemäß vorstehender Nr. III.4.1 dieses PFB dem Vorhabenträger auferlegten Nebenbestimmungen.

III.4.4 Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft

III.4.4.1 Natur- und Landschaftsschutzgebiete

Das hiermit festgestellte Straßenbauvorhaben liegt außerhalb von Naturschutzgebieten.

Der Bereich des AD Havelland des hiermit festgestellten Straßenbauvorhabens liegt im Landschaftsschutzgebiet „Nauen-Brieselang-Krämer“.

Für die Beeinträchtigungen des mit Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Nauen-Brieselang-Krämer“ des Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz Brandenburg vom 26.06.2007 (GVBl. Nr. 15, Teil II - Verordnungen, vom 31.07.2007) festgesetzten Landschaftsschutzgebietes wird eine Befreiung gewährt, weil Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (s. Nr. IV.3 dieses PFB) die Befreiung erfordern (§ 67 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 BNatSchG).

III.4.4.2 Geschützte Landschaftsbestandteile und Biotop

Durch das Straßenbauvorhaben werden nach § 29 Abs. 3 BNatSchG in Verbindung mit § 31 des Gesetzes über den Naturschutz und die Landschaftspflege im Land Brandenburg (Brandenburgisches Naturschutzgesetz - BbgNatSchG - in der Fassung der Bekanntmachung vom 26.05.2004, GVBl. I/04 S. 350; zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15.07.2010, GVBl. I/10 Nr. 28) geschützte Alleien beeinträchtigt.

Beeinträchtigt werden ferner nach § 30 BNatSchG in Verbindung mit § 32 BbgNatSchG geschützte Biotop.

Soweit die Beeinträchtigungen dieser geschützten Biotope entsprechend dem hiermit festgestellten LBP (vgl. Nrn. I.9, I.10 und I.11 dieses PFB) ausgeglichen werden, wird von dem Verbot eine Ausnahme zugelassen (§ 30 Abs. 3 BNatSchG). Im Übrigen wird eine Befreiung gewährt, weil Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (s. Nr. IV.2 dieses PFB) die Befreiung erfordern (§ 67 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 BNatSchG).

III.4.5 Eingriffe in Natur und Landschaft

Das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben ist mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Zur Berücksichtigung dieser Eingriffe wurde ein LBP erstellt, der die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege erfasst und ihnen Rechnung trägt (vgl. Nrn. I.9, I.10 und I.11 dieses PFB).

Im hiermit festgestellten LBP werden die Auswirkungen der Straßenplanung beschrieben und Vermeidungs-, Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen festgelegt.

Das Erfordernis von Vermeidungs-, Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen leitet sich aus dem Tatbestand des Eingriffs in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG ab. Nach § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Eingriffe 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. Dieser Tatbestand ist hier erfüllt.

Der Verursacher eines Eingriffs ist gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Der Vorhabenträger legte deshalb in seiner Planung entsprechende Maßnahmen fest; im Einzelnen:

- * im Teilabschnitt BAB 24 von km 204,675 bis 217,000: V1, V2, V3, V4 (teilweise), V6 (teilweise) und V8;
- * im Teilabschnitt BAB 24 von km 217,000 bis 233,900: V1, V2, V3, V3a/CEF, V3b/CEF, V4 (teilweise), V6 (teilweise), V7, V8/CEF und V9/CEF;
- * im Teilabschnitt BAB 24 von km 233,900 bis 236,921 (Ende der BAB 24) und BAB 10 von km 153,675 bis 161,625: V1/CEF, V2, V3/CEF, V4 (teilweise), V6 (teilweise), V7 und V10.

Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden im Sinne von § 15 Abs. 2 Satz 1 und 2 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder ersetzt. Dazu werden folgende Maßnahmen planfestgestellt:

- * im Teilabschnitt BAB 24 von km 204,675 bis 217,000: V4 (teilweise), V6 (teilweise), G/A1, G/A2, A1, A3, A5a, A5b, A5c, A5d, A5e, A5f, E1, E4, E5, E6 und E7/CEF;
- * im Teilabschnitt BAB 24 von km 217,000 bis 233,900: V4 (teilweise), V6 (teilweise), G/A1a, G/A1b, G/A1c, G/A2, A1, A2, A3, A4, A5, E1, E2, E3a, E3b, E4, E5/CEF, E6 und E7/CEF;
- * im Teilabschnitt BAB 24 von km 233,900 bis 236,921 (Ende der BAB 24) und BAB 10 von km 153,675 bis 161,625: V4 (teilweise), V6 (teilweise), G/A1, G/A2, A1, A4, E1, E3, E5a, E5b, E6 und E8/CEF.

Die gesetzlichen Anforderungen an Ausgleich und Ersatz sind bei den hiermit festgestellten Kompensationsmaßnahmen erfüllt. Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind innerhalb von 3 Jahren nach dem Beginn der Beeinträchtigung umzusetzen (§ 15 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG in Verbindung mit § 12 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 3 Satz 1 BbgNatSchG). Auf Antrag des Vorhabenträgers kann diese Frist verlängert werden.

Bis zur Erreichung ihrer naturschutzgesetzlichen Zielsetzung sind die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 4 S. 1 BNatSchG in dem erforderlichen Zeitraum zu unterhalten. Die konkrete Dauer der im Einzelfall notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen bzw. deren Erledigung kann nicht pauschal festgelegt werden. Der Zeitraum richtet sich nach der Funktion der Maßnahmen und nach deren konkreter Zielerreichung im Einzelfall.

Sofern sich die insoweit festzulegende Dauer der Unterhaltung nicht aus den Maßnahmenblättern in den Anhängen 1 zu den Erläuterungsberichten des LBP (vgl. Nrn. I.9.1, I.10.1 und I.11.1 dieses PFB) ergibt, ist sie mit der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

III.5 Wald

III.5.1 Nutzungsartenänderung

Die für das hiermit planfestgestellte Vorhaben erforderliche dauerhafte Nutzungsartenänderung auf einer Fläche von ca. (12,7405 + 17,08 =) 29,8205 ha sowie die zeitweilige Nutzungsartenänderung auf einer Fläche von ca. (4,42 + 6,16 =) 10,58 ha (technologisch bedingte Flächenbeanspruchungen) werden gemäß § 8 Abs. 1 Satz 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.

Der Ausgleich der nachteiligen Wirkungen der Umwandlung (§ 8 Abs. 3 und 4 LWaldG) erfolgt entsprechend LBP (vgl. Nrn. I.10 und I.11 dieses PFB).

Zu diesem Zweck werden die in den lfd. Nrn.

- * 1104 (E3a – Aufforstung trassennah; vgl. Anhang 1 in Nr. I.10.1 dieses PFB),
- * 1110 (E3b – Aufforstung trassenfern; vgl. Anhang 1 in Nr. I.10.1 dieses PFB),
- * 1207 (E3 – Aufforstung; vgl. Anhang 1 in Nr. I.11.1 dieses PFB)

des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB) beantragten Neuanlagen von ca. (1,05 + 13,2 + 22,51 =) 36,76 ha Wald genehmigt (§ 9 Abs. 1 LWaldG).

Gemäß § 1 LWaldG in Verbindung mit § 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 Naturhaushaltes 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 deutlich überschritten; verbunden mit einer entsprechend großen Kompensationswirkung.

Verbleibende beeinträchtigte Waldfunktionen werden durch Waldaufwertungsmaßnahmen kompensiert. Hervorzuheben sind die waldverbessernden Maßnahmen entsprechend lfd. Nrn.

- * 1103 (A4 – Waldrandaufbau; vgl. Anhang 1 in Nr. I.10.1 dieses PFB),
- * 1111 (E2 – Waldunterbau; vgl. Anhang 1 in Nr. I.10.1 dieses PFB) und
- * 1201 / 1202 (A4a / A4b – Waldrandvorpflanzung; vgl. Anhang 1 in Nr. I.11.1 dieses PFB),

des BV auf einer Fläche von ca. $(2,51 + 53,0 + 5,84 =) 61,35$ ha.

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

III.5.2 Waldbrandschutzstreifen

Klarstellend zur lfd. Nr. 336 des BV betont die Planfeststellungsbehörde, dass gemäß § 20 Abs. 1 LWaldG „*vorbeugender Waldbrandschutz wie die Anlage und Unterhaltung von Waldbrandschutzstreifen*“ den Waldbesitzern obliegt. Deshalb darf der Vorhabenträger die in lfd. Nr. 336 des BV vorgesehene Wiederherstellung von Waldbrandschutzstreifen nur mit ausdrücklichem Einverständnis des jeweils davon unmittelbar betroffenen Waldbesitzers realisieren. Die Details sind mit dem Waldbesitzer abzustimmen.

Soweit auf die vorübergehende Beanspruchung der im Grunderwerb für Waldbrandschutzstreifen ausgewiesenen Fläche aus technologischen Gründen nicht verzichtet werden kann, obwohl darauf mangels Einverständnis kein Waldbrandschutzstreifen angelegt werden darf, ist die Fläche in die LBP-Maßnahme A4 „Waldrandaufbau“ einzubeziehen.

III.6 Bodenschutz und Abfallrecht

Der Vorhabenträger hat die Anforderungen des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (BBodSchG; Artikel 1 des Gesetzes zum Schutz des Bodens vom 17.03.1998, BGBl. I S. 502; zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 09.12.2004, BGBl. I S. 3214) 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 § 4 Abs. 1 des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen (KrW-/AbfG vom 27.09.1994, BGBl. I S. 1994, 2705; zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 11.08.2010, BGBl. I S. 1163) 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 RC-StB - 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) in Verbindung mit den „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“, Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA-TR), sind zu beachten.

In der Realisierungsphase ist die Einhaltung bodenschutz- und abfallrechtlicher 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 umgehend zu stoppen und die zuständige untere Abfallwirtschaftsbehörde / Bodenschutzbehörde zu informieren.

Die Planfeststellungsbehörde weist zur Problematik evtl. Altlastensanierung auf die Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts in seinem Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075.04, Rdnr. 463 bis 467, hin.

III.7 Denkmalschutz

Im Vorhabensbereich befinden sich sechs registrierte Bodendenkmale

- * Walchow 1 (Siedlung der Urgeschichte),
- * Vehlefanze 3 (Fundplatz der Bronzezeit),
- * Langen 2 (Fundplatz der Urgeschichte),
- * Tarmow 7 (Siedlung des slawischen Mittelalters),
- * Linum 31 (Fundplatz der Jungsteinzeit und Eisenzeit) und
- * Dabergotz 7, Gottberg 5, Werder 1 (Landwehr des deutschen Mittelalters)

sowie weitere Bodendenkmalverdachtsflächen.

Entsprechend lfd. Nr. 1001 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB) in Verbindung mit dem Runderlass des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Abteilung 5, Nr. 17/2001 vom 11.09.2001 (Zusammenarbeit zwischen den Denkmalschutzbehörden und dem Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologischen Landesmuseum und der Brandenburgischen Straßenbauverwaltung) hat der Vorhabenträger die potenziell durch das hiermit festgestellte Straßenbauvorhaben beeinträchtigten Bodendenkmalverdachtsflächen vor Beginn der dortigen Eingriffe in den Boden gutachtlich zu untersuchen (Prospektion), um die Lage und Ausdehnung der evtl. dort vorhandenen Bodendenkmale zu ermitteln.

Im Übrigen gelten für die Bodendenkmale die Regelungen in lfd. Nr. 1010 des BV mit folgenden Klarstellungen:

Der Beginn der Baudurchführung in Bodendenkmalbereichen ist dem **Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologischen Landesmuseum** sowie der jeweils zuständigen unteren Denkmalbehörde rechtzeitig vorher anzuzeigen.

Soweit in den Bodendenkmalbereichen zur Realisierung des hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhabens mehr als nur unerheblich in unzerstörte Bodenschichten eingegriffen werden muss, hat der Vorhabenträger für diese unvermeidlichen Eingriffe in Absprache mit dem Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologischen Landesmuseum eine archäologische Baubegleitung abzusichern.

Unbedenklich bleiben Bodenveränderungen, soweit sie lediglich die (u.a. durch die Herstellung der vorhandenen Straßen/Wege oder durch landwirtschaftliche Nutzung) bereits zerstörten Bodenschichten betreffen.

Auf die Richtlinien zur Grabungsdokumentation (Stand: 01.11.2006) des Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Abt. Bodendenkmalpflege, wird hingewiesen.

III.8 Immissionsschutz

III.8.1 Immissionsschutz während der Bauausführung

Entsprechend § 22 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG; in der Fassung der Bekanntmachung vom 26.09.2002, BGBl. I S. 3830; zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 01.03.2011, BGBl. I S. 282) 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 Bundes-Immissionsschutzgesetz und dem Landesimmissionsschutzgesetz (LImSchG in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.07.1999, GVBl. I S. 386; zuletzt geändert Artikel 2 des Gesetzes vom 15.07.2010, GVBl. I/10 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 Artikel 6 Abs. 5 der Verordnung vom 06.03.2007, BGBl. I S. 261) sowie
- * Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschemissionen (VV-BaulärmG) vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970; Fortgeltung gemäß § 66 BImSchG),

ist vom Vorhabenträger sicher zu stellen (ggf. zu überwachen).

Rechtzeitig vor Durchführung des Baustellenbetriebes sollen die Details mit dem **Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg** besprochen werden.

III.8.2 Lärmschutz gemäß 16. und 24. BImSchV in Verbindung mit §§ 41 bis 43 BImSchG

Vom Vorhabenträger sind die künftig vom 6-streifigen Ausbau der BAB 24 von km 204,675 bis km 236,921 und der BAB 10 von km 153,675 bis km 161,625 ... 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 Artikel 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, VkB. 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 worden. Die Ergebnisse sind in der schalltechnischen Untersuchung (vgl. Nr. I.8 dieses PFB) 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. Auch die dabei angesetzten Höchstgeschwindigkeiten für Pkw und Lkw sind diesen Berechnungsergebnissen zu entnehmen. Die sich aus diesen Berechnungen ergebenden Immissionswerte sind in den Berechnungsergebnissen „Beurteilungspegel“ (Unterlage 11.2.2) der schalltechnischen Untersuchung detailliert dargestellt.

Der schalltechnischen Untersuchung – und damit dem hiermit festgestellten Straßenbauplan – ist in den Straßenabschnitten mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten über 60 km/h die Herstellung einer üblichen lärmarmen Fahrbahnoberfläche entsprechend dem Stand der Technik zugrunde gelegt. Gemäß Hinweis zu Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV in Verbindung mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/1991 vom 25.04.1991 (StB 11/26/14.86.22-01/27 Va 91) wurde ein Korrekturwert von -2 dB(A) eingerechnet. Der Abschlag von 2 dB(A) für den Einsatz lärmindernder Straßenbeläge entspricht auch den Vorgaben der RLS-90. 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 begegnete bisher keinen Bedenken (s. auch BVerwG, Urteile vom 11.01.2001 - 4 A 13.99 und vom 23.11.2001 - 4 A 46.99).

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 Betroffene dem Grunde nach Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Diese Entschädigung in Geld kann Kosten für passiven Schallschutz und Wertminderung des Eigentums umfassen (§ 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG und § 42 Abs. 2 BImSchG). Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

Vorstehende Ansprüche bestehen unter Berücksichtigung

- * des bereits hergestellten bis zu 4,5 m hohen¹ immissionsschützenden Walls westlich der BAB 24 von km 205,003 bis 205,340 (Ifd. Nr. 83 des BV),
- * des geplanten bis zu 6,0 m hohen Lärmschutzwalls östlich der BAB 24 von km 217,950 bis 219,400 (Ifd. Nr. 323 des BV),
- * der geplanten bis zu 5,0 m hohen - autobahnseitig hochabsorbierenden - Lärmschutzwand nördlich der BAB 24 von km 232,256 bis 233,502 (Ifd. Nr. 379 des BV),
- * des geplanten bis zu 6,0 m hohen Lärmschutzwalls südlich der BAB 10 von km 156,644 bis 157,437 (Ifd. Nr. 626 des BV),
- * der geplanten bis zu 5,0 m hohen - autobahnseitig hochabsorbierenden - Lärmschutzwand südlich der BAB 10 von km 157,452 bis 157,724 (Ifd. Nr. 633 des BV),
- * des geplanten bis zu 6,0 m hohen Lärmschutzwalls nördlich der BAB 10 von km 157,470 bis 158,260 (Ifd. Nr. 634 des BV),
- * der geplanten bis zu 6,0 m hohen - autobahnseitig hochabsorbierenden - Lärmschutzwand nördlich der BAB 10 von km 158,260 bis 158,420 (Ifd. Nr. 641 des BV),
- * des geplanten bis zu 6,0 m hohen Lärmschutzwalls nördlich der BAB 10 von km 158,420 bis 158,470 (Ifd. Nr. 644 des BV)
- * der geplanten bis zu 3,5 m hohen Lärmschutzwälle in den Parkplatz/WC-Anlagen „Ziethener Luch“ von km 158,632 bis 158,887 und „Krämerforst“ von km 158,613 bis 158,860 (Ifd. Nr. 693 des BV) und
- * des geplanten bis zu 5,0 m hohen Lärmschutzwalls südlich der BAB 10 von km 161,405 bis 162,000 (Ifd. Nr. 671 des BV)

¹ Höhe über Straßenoberfläche

an der schützenswerten Bebauung im Bereich

- * **Stöffin und Stöffiner Berg:** Punktnamen 10 („Dorfstraße“ 40) und 14 („Stöffiner Berg“ 7);
- * **Dabergotz:** Punktnamen 01 („Temnitz-Park-Chaussee“ 69), 33 und 34 („Neue Straße“ 9A), 41 („Neue Straße“ 9B), 44b („Neue Straße“ 9C) und 45 („Neue Straße“ 10);
- * **Langen:** Punktnamen 014 und 017 („Dorfstraße“ 47D), 018 und 020 („Dorfstraße“ 47E), 021 und 023 („Dorfstraße“ 47F), 024 und 026 („Dorfstraße“ 47G), 029 („Dorfstraße“ 47H), 033 und 036 („Dorfstraße“ 47), 037 und 040 („Dorfstraße“ 46/46A), 041 und 043 („Dorfstraße“ 47B), 044 und 046 („Dorfstraße“ 47C), 047 („Dorfstraße“ 44C), 052 („Dorfstraße“ 44), 055 („Dorfstraße“ 45A), 058 („Dorfstraße“ 45), 061, 063 und 065 („Dorfstraße“ 41C), 066 und 068 („Dorfstraße“ 41D), 069 („Dorfstraße“ 41E), 072 („Dorfstraße“ 43C), 077 („Dorfstraße“ 42A/B), 080 („Dorfstraße“ 41/41A) und 100 („Dorfstraße“ 36C/D);
- * **Fehrbellin:** Punktnamen 0301 und 0304 („Berliner Allee“ 17b), 0306 und 0309 („Dr.-Kurt-Schumacher-Ring“ 35), 0314 („Dr.-Kurt-Schumacher-Ring“ 33), 0318 („Dr.-Kurt-Schumacher-Ring“ 32), 0322 („Dr.-Kurt-Schumacher-Ring“ 31), 0326 („Dr.-Kurt-Schumacher-Ring“ 30), 0330 und 0333 („Dr.-Kurt-Schumacher-Ring“ 29a/b), 0398 („Dr.-Kurt-Schumacher-Ring“ 3), 0402 und 0405 („Dr.-Kurt-Schumacher-Ring“ 1a/b), 0410 („Dr.-Kurt-Schumacher-Ring“ 2), 0418 und 0421 („Berliner Allee“ 15), 0422 und 0425 („Berliner Allee“ 17), 0426 und 0428 („Berliner Allee“ 16), 0432 („Berliner Allee“ 18), 0433 und 0436 („Berliner Allee“ 18c), 0437 und 0440 („Berliner Allee“ 18a), 0441 und 0444 („Berliner Allee“ 18b), 0491 („Berliner Allee“ 19a), 0495 („Berliner Allee“ 19b), 0503 und 0506 („Berliner Allee“ 19), 0516 („Bruno-Hans-Bürgel-Straße“ 32b) und 0524 („Bruno-Hans-Bürgel-Straße“ 32c);
- * **Linum:** Punktnamen 0961, 0964 und 0965 („Wohnhaus A24“);
- * **Wolfslake, Klein Ziethen und Neu Vehlefan:** Punktnamen 1 („Am Krämerwald“ 1), 6 („Am Krämerwald“ 2), 10 („Am Krämerwald“ 3), 18 („Am Krämerwald“ 5), 22 („Am Krämerwald“ 6), 25 („Am Krämerwald“ 7), 32, 33 und 35 („Pappelweg“ 1), 37 („Pappelweg“ 1a), 41 und 42 („Pappelweg“ 2), 45 („Pappelweg“ 3), 50 und 53 („Pappelweg“ 4), 55, 56 und 58 („Pappelweg“ 5), 59, 60 und 62 („Perwenitzer Chaussee“ 1), 68, 69, 71 und 72 („Perwenitzer Chaussee“ 3), 73 und 74 („Perwenitzer Chaussee“ 5), 86 („Gärtnerieweg“ 1), 90, 91 und 92 („Gärtnerieweg“ 2), 136 („Am Krämerwald“ 8b Hinterhaus), 166 („Am Walde“ 1), 169 und 170 („Am Walde“ 2), 172 und 173 („Am Walde“ 3);
- * **Vehlefan und Karlsruhe:** Punktnamen 159 („Autohof, Bistro“), 166, 167, 168 und 169 („Eichstädter Chaussee“ 5), 171 und 173 („Eichstädter Chaussee“ 6) und 186 („Eichstädter Chaussee“ 13)

in den Berechnungsergebnissen der schalltechnischen Untersuchung (zur Begründung siehe auch Nr. IV.5 dieses PFB).

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 Nr. 8 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. Ist eine Verbesserung notwendig, so soll die Verbesserung beim einzelnen Umfassungsbauteil mindestens 5 Dezibel betragen.

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).

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

Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, den Eigentümern der betroffenen baulichen Anlage – nach Feststellung des Anspruchs im Einzelfall – die für diese Maßnahmen erbrachten notwendigen Aufwendungen unverzüglich zu erstatten.

Über die hieraus den Betroffenen erwachsenden Entschädigungsansprüche kann nicht in der Planfeststellung, in der nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden, und auch nicht im verwaltungsgerichtlichen Verfahren entschieden werden.

Kommt zwischen den Betroffenen und dem Vorhabenträger eine einvernehmliche Regelung über die Entschädigung nicht zustande, 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.

III.8.3 Begrünung der Lärmschutzwände und -wälle

Soweit eine Begrünung der hiermit planfestgestellten Lärmschutzwände und -wälle noch nicht vorgesehen ist, wird dem Vorhabenträger aufgegeben:

- * Lärmschutzwände sind auf der straßenabgewandten Seite mit geeigneten Kletterpflanzen zu begrünen und
- * Lärmschutzwälle sind mit heimischen Gehölzen zu bepflanzen.

III.9 Verkehrsbeeinträchtigungen während der Baudurchführung

Während der Baudurchführung hat der Vorhabenträger Sperrungen bzw. Verkehrsbeeinträchtigungen so weit wie möglich zu minimieren. Insbesondere soll er die im Anhörungsverfahren zugesagte 4-streifigkeit auf den BAB 24 und 10 absichern. Auf Vollsperrungen der BAB ist grundsätzlich zu verzichten.

Evtl. 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 gut 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) sollen die Bundesfernstraßen genutzt werden.

Der Vorhabenträger darf die Erschließung benachbarter Grundstücke grundsätzlich nicht beeinträchtigen. Evtl. ausnahmsweise erforderliche kurzzeitige Beeinträchtigungen sind rechtzeitig vorher den betroffenen Eigentümern / Nutzern mitzuteilen.

III.10 Berichtigung der lfd. Nrn. 8a, 8b und 8c des BV

Die in den lfd. Nrn. 8a, 8b und 8c des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB) vorgesehene Umverlegung von Telekommunikationslinien aus dem Straßenkörper heraus ist nicht Gegenstand dieses PFB.

Im Ergebnis ihrer Prüfung überzeugte sich die Planfeststellungsbehörde, dass die Telekommunikationslinien entsprechend § 68 Abs. 1 TKG das Recht und auch die zumutbare Möglichkeit haben, wie bisher den Straßenkörper der BAB mitzubedenzen. 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 24 / 10 dauernd beschränkt werden könnte. Der vom Vorhabenträger problematisierte zusätzliche 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 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 könnte allenfalls wünschenswert – aber nicht notwendig – sein.

Unabhängig davon widerspräche eine Herausverlegung aus dem Straßenkörper dem naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot (vgl. Nr. III.4.5 dieses PFB) und den Vorgaben zum Schutz des Bodens (vgl. Nr. III.6 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 Grundgesetz 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.

III.11 Zusagen des Vorhabenträgers

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

III.11.1 Wehrbereichsverwaltung Ost

Die im Schreiben vom 07.04.2009 (Az.: 45-60-00/BBb-128(09)-) enthaltenen Forderungen werden durch die festzustellende Planung erfüllt. Im Einzelnen:

- * die im Zuge der BAB neu zu errichtenden Bauwerke 1a, 2, 3, 4, 5, 5a, 75 und 75a, die Überführungsbauwerke 0Ü0 und 74Ü4 in den Verbindungsrampen des AD Havelland sowie die Überführungsbauwerke 5Ü1 und 0Ü1 im Zuge der B 167 und B 273 sind für MLC 50/50-100 bemessen,
- * die BAB 10 und 24 haben eine Fahrbahnbreite $\geq 7,30$ m; hier wird die Bauklasse III nicht unterschritten.

III.11.2 Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg

Die Bestimmungen des Gesetzes über das amtliche Vermessungswesen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Vermessungsgesetz - BbgVermG - vom 27.05.2009, GVBl. I/09 S. 166; geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 13.04.2010, GVBl. I/10 Nr. 17) werden eingehalten.

Soweit wie möglich werden gemäß § 24 Abs. 2 und 3 BbgVermG die Standfestigkeit, Erkennbarkeit und Verwendbarkeit der Marken und Zeichen nicht gefährdet. Zur Sicherung der mit dem Boden verbundenen Festpunkte nach § 7 BbgVermG wird eine den Punkt umgebende kreisförmige Schutzfläche von zwei Metern Durchmesser weder überbaut noch abgetragen oder auf sonstige Weise verändert.

Voraussichtlich sind Schutzvorkehrungen für den Erhalt der nachfolgenden gefährdeten Punkte nicht ausreichend:

	Nomenklatur	Punkt-Nummer
Lagefestpunkte	N-33-110-A	1404/1 1409 A
	N-33-110-B	2311 2316 2321 2331

	N-33-111-C	3313, 3313 A 3315
	N-33-110-D	4105 4111 4117 4430, 4430 A
Höhenfestpunkte	N-33-110-B-c	516 VB 519 MB 520 MB
	N-33-110-D-a	313 VB

Der Landesbetrieb Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg wird gemäß § 24 Abs. 2 Satz 3 BbgVermG rechtzeitig vor Durchführung der Bauarbeiten informiert, damit er die gefährdeten Punkte entfernen bzw. verlegen kann.

Sollten im Rahmen der Ausführungsplanung / Bauausführung trotz Schutzvorkehrungen für weitere Festpunkte Veränderungen zu befürchten sein, wird die Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg hierüber unverzüglich unterrichtet.

III.11.3 **Zentraldienst der Polizei - Kampfmittelbeseitigungsdienst**

Rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten auf den im Schreiben vom 16.06.2009 (Az.: 2912170000) angesprochenen Flächen wird eine Munitionsfreiheitsbescheinigung eingeholt.

Die bauausführenden Unternehmen werden über die Ordnungsbehördliche Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (Kampfmittelverordnung für das Land Brandenburg - KampfmV - vom 23.11.1998, GVBl. II/98 S. 633; geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 07.07.2009, GVBl. I/09 S. 262,266) belehrt.

III.11.4 Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz

1. Entsprechend LBP-Maßnahme V1 (s. Anhang 1 zum Erläuterungsbericht des LBP „Teilabschnitt: BAB 24 von km 204,675 bis 217,000“; vgl. Nr. I.9.1 dieses PFB) werden die Brückenbauwerke 5a und 5aa (Ifd. Nrn. 9 und 10 des BV; vgl. Nr. I.7 dieses PFB) über den „Landwehrgraben“ fischottergerecht gestaltet. In diesem Zusammenhang wird der im Bauwerksbereich geplante Leitzaun für den Fischotter so angebracht / verstärkt, dass er beim Viehdurchtrieb nicht beschädigt werden kann.
2. Beim Abbruch des alten Brückenbauwerks 4 über die „Fehrbelliner Wasserstraße“ (Ifd. Nr. 72 des BV) werden die bisher dort vorhandenen Spundwände zurückgebaut und die Ufer des Gewässers als Böschungen gestaltet. Nach dem Brückenneubau wird es im Bereich des Brückenbauwerks 4 keine Spundwand mehr als Hindernis geben.
3. Entsprechend Ifd. Nr. 303 des BV wird das im Zusammenhang mit der bauzeitlichen Grundwasserabsenkung im Bereich des Bauwerks 3 über den „Rhinkanal“ (Ifd. Nr. 302 des BV) anfallende Wasser auf dem Flurstück 183 in Flur 1 der Gemarkung Tarmow – innerhalb der in den Lageplänen (vgl. Nr. I.6 dieses PFB) gekennzeichneten Planfeststellungsgrenzen (hier: im westlichen Bauwerksbereich) – in den „Rhinkanal“ geleitet. Die dafür erforderlichen Rohrleitungen werden nur oberirdisch verlegt.
Die Details der unter dem Bauwerk 3 über den „Rhinkanal“ anzulegenden Bermen werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Naturschutzstation Zippelsförde, abgestimmt.
4. Obwohl gemäß festzustellender Planunterlagen nur innerhalb der Planfeststellungsgrenzen Grundstücksbeanspruchungen (einschließlich Betretungsrechte) zugelassen werden und damit das Betreten / Befahren anderer Flächen außerhalb der Planfeststellung zu regeln ist, wird der Vorhabenträger in seinen Bauvertrag ein vorsorgliches Betretungsverbot für den Feuchtwiesenbereich südwestlich der in Ifd. Nr. 70 des BV geregelten Zufahrt (s. auch Maßnahme V3 in Anhang 1 zum Erläuterungsbericht des LBP „Teilabschnitt: BAB 24 von km 204,675 bis 217,000“) aufnehmen.
5. Wie in der LBP-Maßnahme V7 (s. Anhang 1 zum Erläuterungsbericht des LBP „Teilabschnitt: BAB 24 von km 217,000 bis 233,900“; vgl. Nr. I.10.1 dieses PFB) vorgesehen, wird die Umsetzung der Ameisennester in Abstimmung mit der Deutschen Ameisenschutzwerke e.V. bzw. der Brandenburgischen Ameisenschutzwerke e.V. durchgeführt. Im Zusammenhang mit der Umsetzung wird eine Artbestimmung vorgenommen und das Ergebnis der Planfeststellungsbehörde sowie dem Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz mitgeteilt.
6. Der geplante Rückbau der Überflughilfe gemäß LBP-Maßnahme V10 (s. Anhang 1 zum Erläuterungsbericht des LBP „Teilabschnitt: BAB 24 von km 233,900 bis 236,921 (Ende der BAB 24) und BAB 10 von km 153,675 bis 161,625“; vgl. Nr. I.11.1 dieses PFB) wird dem Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz rechtzeitig vorher angezeigt.

7. Die Details der LBP-Maßnahme E8/CEF (s. Anhang 1 zum Erläuterungsbericht des LBP „Teilabschnitt: BAB 24 von km 233,900 bis 236,921 (Ende der BAB 24) und BAB 10 von km 153,675 bis 161,625“) werden mit dem Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Naturschutzstation Rhinluch, abgestimmt. Der im Rahmen von E8/CEF zu schaffende Ersatzlebensraum wird mindestens ein Jahr vor der geplanten Umsetzung hergestellt, um natürlichen Sameneintrag und Vegetationsansiedlung zu ermöglichen.
8. Die im Schreiben vom 30.06.2009 angesprochene Grundwassermessstelle wird soweit wie möglich geschützt. Sollte sich wider Erwarten im Rahmen der Ausführungsplanung / Bauausführung zeigen, dass Messanlagen gefährdet sind, wird das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz hierüber rechtzeitig vor Durchführung der Bauarbeiten informiert, damit es die Messanlagen entfernen bzw. verlegen kann.
9. Die Ausführungsplanung der zu verändernden Gewässerrandstreifen erfolgt auf der Basis der Richtlinie für die naturnahe Gestaltung, die Unterhaltung und den Ausbau der Fließgewässer (vgl. auch Nr. III.3 dieses PFB) unter Einbeziehung der Studie „Ausweisung von Gewässerrandstreifen“ (Schriftenreihe des Landesumweltamtes Brandenburg, Band 10 vom August 1996, ISSN 0948-0838).

III.11.5 Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Der unteren Wasserbehörde werden nach Fertigstellung die Bestandsunterlagen von Einleitstellen und Gewässerkreuzungen übergeben.

Die gemäß lfd. Nr. 1014 des BV (LBP-Maßnahme E1; vgl. Nr. I.7 dieses PFB) im Rahmen der Entsiegelung in Rühnick geplanten Gebäudeabrissarbeiten werden außerhalb der Zeit vom 16. September bis 14. März durchgeführt. Vor Abrissbeginn werden die Gebäude von einer naturschutzfachlich qualifizierten Baubetreuung auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten der gemäß § 44 BNatSchG besonders geschützten Arten untersucht. Bei Entdeckung solcher Stätten wird das weitere Vorgehen mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt.

Die Planfeststellungsbehörde weist ergänzend auf die Nrn. III.2 ff., IV.6 und IV.7.2 dieses PFB hin.

III.11.6 Stadt Nauen

Im Rahmen der Ausführungsplanung werden die Details der in der Gemarkung Tietzow gelegenen Kompensationsmaßnahmen mit der Stadt Nauen besprochen.

III.11.7 Autobahn Tank & Rast GmbH

Der Vorhabenträger wird die Autobahn Tank & Rast GmbH rechtzeitig vorher über die Baetermine im Bereich der Tank- und Rastanlagen „Linumer Bruch“ informieren.

Die baubedingten Beeinträchtigungen werden durch den Vorhabensträger so gering wie möglich gehalten. Insbesondere wird zu jedem Zeitpunkt rund um die Uhr für alle Fahrzeugarten (ausgenommen Großraum-Schwerlasttransporte) die uneingeschränkte Erreichbarkeit der Tank- und Rastanlagen „Linumer Bruch“ gewährleistet. Der Vorhabenträger wird dazu vor Ausschreibung der Bauleistung Absprachen mit der Autobahn Tank & Rast GmbH durchführen.

Im Zuge der Baudurchführung wird die wegweisende Beschilderung angepasst und soweit erforderlich erneuert. Für den auf die Gegenfahrbahn übergeleiteten Fahrzeugverkehr erfolgt eine provisorische Vorwegweisung. Die wegweisende Beschilderung wird gemäß der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen (RWBA 2000; eingeführt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/2000 vom 28.12.2000, S 28/S 32/38.60.70-40/100 Va 2000; ergänzt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 09/2001 vom 14.02.2001, S 28/S 32/38.60.70-40/100 Va 2000 11 und durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 6/2006 vom 27.04.2006, S 15/7165.8/3-2/489929) geplant und hergestellt.

Der bestehende rückwärtige Anbindungsweg zur Rastanlage Linumer Bruch Südseite wird so wiederhergestellt, dass alle bisher erreichbaren Flurstücke in gleicher Art und Weise erschlossen bleiben. Der Vorhabenträger wird die Nutzbarkeit des Weges auch während der Bauzeit absichern.

Alle notwendigen straßenbaubedingten Leitungsänderungsmaßnahmen werden vor Baubeginn mit den Versorgungsunternehmen abgestimmt. Dabei wird eine ununterbrochene Ver- und Entsorgung der Rastanlagen angestrebt.

III.11.8 Zweckverband Wasser / Abwasser Fehrbellin - Temnitz

Die im Schreiben vom 23.06.2009 gegebenen Hinweise zum Schutz der Versorgungsanlagen werden – soweit sie nicht bereits in der festgestellten Planung berücksichtigt sind – bei der Ausführungsplanung / Bauausführung beachtet.

III.11.9 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

Die im Schreiben vom 22.06.2009 (Az.: PTI22/2505-151196,PuB1-Ref.2) gegebenen Hinweise und besonders die Kabelschutzanweisung werden – soweit sie nicht bereits in der festgestellten Planung berücksichtigt sind – bei der Ausführungsplanung / Bauausführung beachtet.

III.11.10 E.ON edis AG

Die im Schreiben vom 25.06.2009 (Reg.Nr. 38-2009) gegebenen Hinweise zum Schutz der Versorgungsanlagen werden – soweit sie nicht bereits in der festgestellten Planung berücksichtigt sind – bei der Ausführungsplanung / Bauausführung beachtet.

III.11.11 NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co.KG

Die im Schreiben vom 01.10.2009 (Vorgang 2009_34992_V) gegebenen Hinweise zum Schutz der Versorgungsanlagen werden – soweit sie nicht bereits in der festgestellten Planung berücksichtigt sind – bei der Ausführungsplanung / Bauausführung beachtet.

III.11.12 GDMcom mbH

Die von der GDMcom mbH im Auftrage der Verbundnetz Gas AG sowie der GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co.KG im Schreiben vom 18.05.2009 (Az.: 04203/09/302,NRT) gegebenen Hinweise zum Schutz der Versorgungsanlagen werden – soweit sie nicht bereits in der festgestellten Planung berücksichtigt sind – bei der Ausführungsplanung / Bauausführung beachtet.

III.11.13 European Fiber Networks Asset GmbH

Die „Anweisung zum Schutze unterirdischer Glasfaser-Versorgungsanlagen“ wird bei der Ausführungsplanung / Bauausführung beachtet.

III.11.14 NEXT GENERATION FIBER NETWORK GmbH

Das Merkblatt „Hinweis zum Schutz unterirdischer Glasfaseranlagen“ wird bei der Ausführungsplanung / Bauausführung beachtet.

III.11.15 Stadtwerke Neuruppin GmbH

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird der Vorhabenträger mit den Stadtwerken Neuruppin GmbH zur Trinkwasserleitung gemäß lfd. Nrn. 27 und 27.1 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB) die technische Lösung (z.B. als Ringleitung) und die Unterhaltung einvernehmlich abstimmen. Die in Spalte 5 vorgesehene Unterhaltung der Stadtwerke Neuruppin GmbH gilt insoweit vorbehaltlich des Abstimmungsergebnisses.

III.11.16 Waldbesitzer bzw. Forstbetriebsgemeinschaft Kremmen w.V.

Zusätzlich zu den Grunderwerbsverhandlungen mit den vom Straßenbauplan betroffenen (Wald-)Eigentümern wird der Vorhabenträger die Forstbetriebsgemeinschaft Kremmen w.V. rechtzeitig vorher über den Beginn der Absteckungs- und Rodungsarbeiten informieren.

Den jeweiligen Waldbesitzern bzw. der Forstbetriebsgemeinschaft Kremmen w.V. steht es frei, bis zu den Grunderwerbsverhandlungen – spätestens aber bis zum Beginn der Bauausführung – den Holzeinschlag selbst zu organisieren und über das geschlagene Holz zu verfügen. Dadurch darf es nicht zu Behinderungen der Bauausführung kommen. Evtl. gewünschte terminliche Abstimmungen mit der Baudurchführung erfolgen auf schriftlichen Antrag des Waldbesitzers nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens, wenn die konkreten Bauzeitenpläne für die verschiedenen Bauabschnitte erstellt werden.

III.11.17 Eigentümer von Grundstücken in den Gemarkungen Tarmow, Hakenberg und Linum

Die verdrängten Wege werden so angepasst / umverlegt, dass alle bisher erreichbaren Flurstücke anschließend wieder vergleichbar erschlossen sind.

Vom Vorhabensträger wird sichergestellt, dass die Wirtschaftswege auch während der Bauzeit nutzbar bleiben. Hierzu werden die Wege, die außerhalb des technologischen Streifens liegen, vor Beginn der Bauarbeiten angelegt. Zukünftige Wege, die sich auf Flächen befinden, die vorübergehend für die Durchführung der Bauarbeiten genutzt werden (technologischer Streifen), können erst nach Beendigung der Bauarbeiten angelegt werden. Hier wird es im Baustellenbereich ein Überfahrrecht für die Anlieger geben.

Das Bauwerk 2Ü2 bei km 219,410 der BAB 24 (s. Blatt 17 der Lagepläne; vgl. Nr. I.6 dieses PFB) wird entsprechend lfd. Nr. 330 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB) richtliniengerecht dimensioniert. Die Breite der Fahrbahn beträgt 3,50 m, die Breite zwischen den Geländern 4,50 m. Das Bauwerk ist somit – wie bisher – für alle nach Straßenverkehrs-Ordnung (StVO vom 16.11.1970, BGBl. I S. 1565; zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 01.12.2010, BGBl. I S. 1737) zugelassenen Fahrzeuge geeignet und nutzbar.

Das neue Bauwerk 2Ü2 wird als Ersatzneubau neben dem vorhandenen Bauwerk errichtet. Somit wird das vorhandene Bauwerk während der Brückenbauarbeiten befahrbar bleiben, so dass Vollsperrungen der Gemeindestraße bis auf ein geringes Minimum reduziert werden. Über evtl. etwa für den Bau und den Umschluss der Bauwerksrampen erforderliche stundenweise Vollsperrungen werden die Grundstückseigentümer rechtzeitig – zumindest aber zwei Wochen – vorher informiert, damit sie ihre Tätigkeit darauf einstellen kann.

Für den Ersatzneubau des Bauwerkes 2 - Unterführung der Gemeindestraße Linum-Kuhhorst - (vgl. Blatt 24 der Lagepläne und lfd. Nr. 362 des BV) ist während der Abriss- und Verbauarbeiten eine wochenweise Vollsperrung der Gemeindestraße aufgrund der vorhandenen Brückenkonstruktion unumgänglich. Während dieser Zeit steht eine Umleitung über die L 16, L 173 und L 17 zur Verfügung. Im Übrigen erfordern die Verkehrsbedingungen während der Baumaßnahme eine halbseitige Sperrung der Gemeindestraße einschließlich Verkehrsregelung mit Baustellenampeln im Baustellenbereich, wobei eine Höhenbeschränkung auf 4,0 m erfolgt. Die Einzelheiten wird der Vorhabenträger unter Einbeziehung der Grundstückseigentümer möglichst frühzeitig mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abstimmen.

III.11.18 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 40.05 des GV

Die ca. 160 m lange Lärmschutzwand gemäß lfd. Nr. 641 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB) wird gleich zu Beginn der Bauarbeiten des 6-streifigen Ausbaus der BAB 10 errichtet.

Wegen des freien Aufenthaltes der Hunde wird eine Einfriedung des Grundstückes sichergestellt, indem vor Baubeginn ein Baustellensicherungszaun errichtet wird, der mit der verbleibenden Zäunung verbunden wird. Sämtliche Bauarbeiten werden von der BAB aus erfolgen. Die Wiederherstellung der Zufahrt erfolgt nach Stellung des Baustellensicherungszaunes mit dem Ziel, die bisherige Erschließung des Grundstücks über die Zufahrt möglichst nicht zu beeinträchtigen. Evtl. kurzzeitige Behinderungen werden rechtzeitig vorher mit den Einwendern besprochen.

III.11.19 Nutzer der L 17 zwischen „Eichstädt“ und „Vehlefan“

Der Vorhabenträger wird das geplante ca. 850 m lange Teilstück des gemeinsamen Geh- und Radweges entlang der L 17 sowohl im Erd- als auch im Oberbau miterrichten.

IV. Entscheidungen

IV.1 Allgemeines

Das Planfeststellungsverfahren dient dazu, die Vielzahl der von diesem Straßenbauvorhaben berührten Interessen zum Ausgleich zu bringen. Damit sich die Planfeststellungsbehörde mit dem „Interessengeflecht“ der Planung sachgerecht auseinandersetzen konnte, fand eine Öffentlichkeitsbeteiligung statt, die über die Information der lokalen Öffentlichkeit hinaus zum Rechtsschutz der Betroffenen beitrug. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden viele Bedenken und Einwendungen erhoben bzw. Hinweise gegeben, welche die planaufstellende Behörde und die Planfeststellungsbehörde bei der Entscheidungsfindung in die Abwägung eingestellt haben. Dass in dem hier vorliegenden Interessengeflecht nicht allen Einwendungen entsprochen werden konnte, versteht sich von selbst. Dennoch sind die Bedenken / Einwendungen / Hinweise im Verlauf des Verfahrens nicht ungeprüft geblieben. U.a. darauf beruhen die im PFB ausgewiesenen Änderungen an den ausgelegten Planunterlagen (hervorzuheben sind die in Nr. I dieses PFB genannten Deckblätter sowie die Regelungen in Nr. III dieses PFB).

Die Planfeststellungsbehörde hat gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 74 Abs. 2 Satz 1 VwVfG im PFB über alle – form- und fristgerecht erhobenen sowie bis zum Ende des Anhörungsverfahrens aufrecht erhaltenen – Einwendungen zu entscheiden. Das bedeutet aber nicht, dass jede Einwendung individuell behandelt werden müsste. Zum Zwecke einer übersichtlichen und effektiven Behandlung wurden gleichartige und ähnliche Einwendungen zu Themenkomplexen zusammengefasst. Trotz dieser Bündelung und der weitgehend anonymen Behandlung der Einwendungen steht den jeweiligen Einwendern ein Klagerecht gegen diesen PFB nur insoweit zu, als diese selbst gegen den jeweiligen Sachverhalt Einwendungen erhoben haben. Eine nachträgliche Erweiterung der Einwendungsinhalte ist nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen (s. auch Nr. IV.2.2 dieses PFB).

Einwendungen müssen lediglich in groben Zügen erkennen lassen, welche Beeinträchtigungen befürchtet werden und in welcher Hinsicht die Planfeststellungsbehörde bestimmte Belange einer näheren Betrachtung unterziehen soll (BVerwG, Beschluss vom 22.07.2010 - 7 VR 4.10). 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, Beschluss vom 02.09.2010 - 9 B 11.10, 9 B 12.10 und 9 B 13.10).

Einwendungen sind im Planfeststellungsverfahren sachliches, auf die Verhinderung oder Modifizierung des beantragten Vorhabens abzielendes Gegenvorbringen (BVerwG, Beschluss vom 30.01.1995 - 7 B 20.95). Nur dem Vorbringen eines Betroffenen kommt die Bezeichnung „Einwendung“ zu. Im PFB beschränkt sich die notwendige Entscheidung (§ 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 74 Abs. 2 Satz 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.

IV.2 Anhörungsverfahren / Präklusion

IV.2.1 Rügen zum Anhörungsverfahren

IV.2.1.1 Wesentlicher Inhalt der Einwendungen

„Die Auswertung der Planungsunterlagen, die in insgesamt 36 (in Worten = sechsunddreißig!) Aktenordnern im Gebäude der Gemeindeverwaltung Oberkrämer ausgelegt und von uns eingesehen worden sind, ist eine wohl auch für Fachleute - jedenfalls innerhalb einer Frist von ca. 4 Wochen - kaum zu bewältigende Aufgabe. Das Ansinnen an die betroffenen Bürger ..., die in der Regel keine Fachleute sein dürften, ihre Anliegen und Beanstandungen unter diesen Bedingungen seriös vorzubereiten und auch noch rechtzeitig schriftlich - fundiert und differenziert - vorzutragen, ist eine Zumutung.“

„Wir fordern daher, die ... Planunterlagen in einer für den ‚Bürger als Laien‘ verständlichen Fassung aufzuarbeiten und erneut auszulegen oder hilfsweise zu den Auslegerterminen Fachleute bereitzustellen, die die Unterlagen erläutern können.“

„Sollte es wirklich Ihre Absicht sein, uns Betroffene anzuhören, so frage ich Sie ... Wie soll ich als Berufstätiger diesen Termin 26.01.2010, werktags 10:30 Uhr, wahrnehmen? ... Die Mehrzahl der Betroffenen ist berufstätig. Einer geregelten Arbeit nachzugehen, wird einem hier ... zum Nachteil ... Soll so verhindert werden, dass dieser Personenkreis seine Interessen persönlich wahrnehmen kann? Ich fordere Sie ... auf, den Erörterungstermin, sofern er werktags stattfinden muss, in die Nachmittagsstunden zu verlegen. Nur so kann die Teilnahme aller Betroffenen gewährleistet werden.“

IV.2.1.2 Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die im Anhörungsverfahren (vgl. Nr. II.1 dieses PFB) nicht ausgeräumten Rügen in Bezug auf die Aussagekraft und Klarheit der ausgelegten Planunterlagen sind unbegründet.

Zur Herstellung der Anstoßwirkung ist der Vorhabenträger 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 werden und sie im anschließenden Anhörungsverfahren zur Wahrung ihrer Rechte oder Belange Einwendungen erheben wollen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.11.2006 - 4 A 2001.06). 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 darzutun (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.12.2006 - 7 C 1.06). 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 (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 24.11.2004 - 9 A 42.03).

Diese Verpflichtung ist beim hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhaben erfüllt worden. Von den ausgelegten Unterlagen ging eine 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 -, VkB1. 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.

Der von einzelnen Einwendern als „kaum zu bewältigende Aufgabe“ bezeichnete Umfang der ausgelegten Planunterlagen beinhaltet zwar gemäß Nr. I dieses PFB 21 Aktenordner. Wer sich für die Planung interessierte, erhielt aber bereits im ersten Ordner durch den Erläuterungsbericht, die Übersichtskarte und die Übersichtslagepläne Kenntnis von den maßgeblichen Bestandteilen und denkbaren Auswirkungen des Straßenbauvorhabens. Schon nach Sichtung dieser wenigen Unterlagen war es möglich, eine eventuelle Betroffenheit abzuschätzen.

Alle Ordner enthielten gut sichtbar am Orderrücken eine DIN-A4 Kurzübersicht über die gesamte Planung und welcher Teil davon in welchem Ordner zu finden ist. Auf der Kurzübersicht war z.B. für Grundstückseigentümer ohne weiteres erkennbar, dass sich in den Ordnern 18 bis 21 die Grunderwerbsunterlagen finden. Entsprechend nachfolgender Nr. IV.2.2 dieses PFB geht die Rechtsprechung davon aus, dass es (sogar bei Großprojekten wie dem Flughafen Berlin Brandenburg) für Betroffene zumutbar ist, innerhalb von einem Monat Einsicht in die Planunterlagen zu nehmen und innerhalb weiterer zwei Wochen – zumindest laienhafte (vgl. vorstehende Nr. IV.1 dieses PFB) – Einwendungen zu erheben.

Im Übrigen erhielten die Einwender / Betroffenen beim Erörterungstermin die Gelegenheit, Detailfragen zum Straßenbauvorhaben zu stellen und (vor allem) ihre in den Planunterlagen ausgewiesene Betroffenheit zu diskutieren.

Jedenfalls haben Bekanntmachung und Auslegung ihre Anstoßwirkung nicht verfehlt. Die Einwendungen derjenigen, die die Form der Bekanntmachung bzw. der Planunterlagen rügen, belegen, dass sie die Auslegung zum Anlass genommen haben, mit ihrem Anliegen im Anhörungsverfahren vorstellig zu werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.11.2006 - 4 A 2001.06).

Selbst wenn die ausgelegten Planunterlagen eine hinreichende Anstoßwirkung für einzelne Planbetroffene (vgl. § 73 Abs. 1 Satz 2, Abs. 3 Satz 1 VwVfGBbg a.F.) nicht ausgelöst hätten, wäre ein entsprechender Mangel nach § 17e Abs. 6 Satz 2 Halbsatz 2 FStrG in Verbindung mit § 1 Satz 1 VwVfGBbg, § 46 VwVfG nur dann beachtlich, wenn er sich in der Folgezeit tatsächlich als Einwendungshindernis erwiesen hätte (vgl. auch BVerwG, Beschluss vom 04.12.2008 - 9 VR 19.08). Dafür gibt es keine Anhaltspunkte.

Mangels näherer gesetzlicher Regelung bleibt es dem Verfahrensermessen der Anhörungsbehörde überlassen, wann und wo sie die Erörterung durchführt. Die Ermessensentscheidung ist zweckrational zu treffen.

Wenn es auch im Sinne vieler Beteiligter wünschenswert gewesen wäre, die Erörterungsveranstaltungen – über die Dienststunden der Anhörungsbehörde hinaus – zeitlich auszudehnen oder in die Abendstunden zu verlegen, liegt dennoch kein Verfahrensfehler darin, die Erörterungstermine auf die Dienststunden zu beschränken.

IV.2.2 Verfristete Einwendungen / Präklusion

Einzelne Einwendungen waren erst nach Ablauf der in Nr. II.1 dieses PFB genannten Einwendungsfristen (Präklusionsfristen) bei der Anhörungsbehörde eingegangen. Die in diesen Schreiben erhobenen Einwendungen gegen die offen gelegten Pläne sind ausgeschlossen.

Nur die innerhalb der genannten Einwendungsfristen bei

- * den Städten Kremmen, Nauen, Neuruppin, Oranienburg oder Zehdenick oder
- * den Gemeinden Fehrbellin, Löwenberger Land oder Oberkrämer oder
- * den Ämtern Temnitz oder Lindow (Mark)

oder bei der Anhörungsbehörde eingegangenen Einwendungen wurden fristgerecht erhoben.

§ 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG bestimmt, dass jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt wird, bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder der Gemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben kann. Nach § 10 Abs. 2 VwVfGBbg sind Gemeinden im Sinne der §§ 73 und 74 VwVfG die amtsfreien Gemeinden, Ämter und die kreisfreien Städte.

Die Versäumung der Frist hat gemäß § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG in Verbindung mit §§ 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg, 73 Abs. 4 Satz 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 Satz 3 FStrG in Verbindung mit §§ 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg, 73 Abs. 4 Satz 4 VwVfG in der Bekanntmachung der Offenlegung hingewiesen.

Die Vorschrift normiert eine materielle Präklusion mit der Wirkung eines Rechtsausschlusses. Der Einwendungsausschluss erstreckt sich sowohl auf das Planfeststellungsverfahren, als auch auf nachfolgende gerichtliche Verfahren (BVerwG, Beschlüsse vom 01.04.2005 - 9 VR 5.05 und 9 VR 6.05 sowie Beschluss vom 12.02.1996 und Urteil vom 24.05.1996 - 4 A 38/95).

Das Bundesverwaltungsgericht geht in ständiger Rechtsprechung von der Gültigkeit der Präklusionsregelungen auch dann aus, wenn dem Betroffenen eine Enteignung droht (BVerwG, Beschluss vom 29.06.2004 - 4 B 34.04).

Will sich ein Betroffener die Möglichkeit offen halten, der Planung zuwider laufende 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, Gerichtsbescheide vom 21.01.1998 - 4 A 22.96 und vom 27.12.1995 - 11 A 24.95).

Dem von potenziellem Entzug seines nach Artikel 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 PFB zugelassene Eigentumsentzug nach Artikel 14 Abs. 3 GG zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich sein muss. Die Präklusion nach § 17a Nr. 7 Satz 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 Artikel 14 Abs. 1 Satz 2 GG in Verbindung mit Artikel 19 Abs. 4 Satz 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 getroffenen Planungsentscheidung überschaubarer (BVerwG, Urteil vom 30.01.2008 - 9 A 27.06).

Die Planfeststellungsbehörde betont, dass Einwendungen in dem vorangegangenen Planfeststellungsverfahren 2004 bis 2009 (vgl. Nr. II. dieses PFB) 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, Urteil vom 27.08.1997 - 11 A 18.96).

Erst recht verbietet es sich danach, Stellungnahmen, die vor Beginn der Einwendungsfrist abgegeben wurden, selbst als den Anforderungen des § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG entsprechende und die Präklusionswirkung ausschließende Einwendungen anzusehen (BVerwG, Beschluss vom 01.04.2005 - 9 VR 6.05).

Gründe, die nach § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 32 Abs. 1 VwVfG eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand wegen (unverschuldeter) Versäumung der Einwendungsfrist ermöglichen würden, sind weder ersichtlich noch vorgetragen und glaubhaft gemacht worden.

Unabhängig von der Präklusion weist die Planfeststellungsbehörde auf die nachfolgenden Entscheidungen hin.

IV.3 Planrechtfertigung etc.

Die im Anhörungsverfahren aufrecht erhaltenen Einwendungen und Bedenken in Bezug auf

- * Planrechtfertigung (IV.3.1),
- * Verkehrsprognose (IV.3.2),
- * Parkplatz/WC-Anlagen „Ziethener Luch“ und „Krämerforst“ (IV.3.3) sowie
- * anzupassende Straßen / Wege (IV.3.4) als Folgemaßnahmen

der hiermit planfestgestellten Abschnitte der BAB 24 und 10 sind unbegründet.

IV.3.1 Planrechtfertigung

IV.3.1.1 Wesentlicher Inhalt der Einwendungen

Nach Ansicht einiger Einwender ist die geplante Baumaßnahme (6-streifiger Ausbau der BAB 24 und 10) völlig unnötig. Einfache und kostensparende verkehrsregelnde Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 100 km/h, könnten die derzeitige Unfallhäufigkeit und die daraus resultierenden Staus erheblich reduzieren und nebenbei zu einer deutlichen Minderung der Lärmemission beitragen. Dadurch würden auch die sich zu Spitzenzeiten (wie Ostern, Himmelfahrt, Pfingsten und Ferienanfang) ergebenden Verkehrsströme beruhigt.

„Bei der schalltechnischen Untersuchung aus dem Jahr 2004 lag die Verkehrsprognose für das Jahr 2015 zugrunde. Diese prognostizierte für den Autobahnabschnitt von AS Neuruppin Süd bis zur AS Fehrbellin 65.900 Kfz/24h. Im Jahr 2007 wurde die Verkehrsprognose für das Jahr 2020 erstellt. Sie weist für den o.g. Autobahnabschnitt ein Verkehrsaufkommen von nur noch 51.000 Kfz/24h aus. Die Planfeststellungsunterlagen aus dem Jahr 2008 berücksichtigen die Verkehrsprognose für das Jahr 2020. Nach Ihren v.g. Ausführungen würde ... innerhalb von 5 Jahren in der Zeit von 2015 bis 2020 das Verkehrsaufkommen sich um 14.900 Kfz/24h verringern. Nach Ihren Verkehrsprognosen wäre bei einem so hohen Rückgang des Verkehrsaufkommens innerhalb von nur 5 Jahren und nach Ihrer Aussage bei der Anhörung am 28.04.2010, dass sich das Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2025 nochmals um 10% verringern soll, ein 6-streifiger Ausbau der BAB 24/BAB 10 nicht vertretbar.“

„Seit Mitte 2001 wohnen wir ... in Klein-Ziethen und nutzen werktätlich zu Zeiten des Berufsverkehrs die Autobahn Richtung Berlin (BAB 10 und ab Kreuz Oranienburg die BAB 111) und abends wieder zurück. Es ist zwar zu spüren, dass das Verkehrsaufkommen im Bereich der BAB 10 höher ist als im Bereich der BAB 111, jedoch konnten wir in den vergangen acht Jahren keine Zunahme des Verkehrs feststellen.

Es ist problemlos möglich, auch im Bereich der BAB 10, die Autobahn in einem angemessenen Tempo von über 130 km/h im Berufsverkehr zu befahren. Einzig zu Ferienzeiten (oder ... am Feiertag) ist das Verkehrsaufkommen erheblich höher und ein einer Autobahn angemessenes Tempo zu erreichen kaum möglich.

Die Frage ist, ob es sich wirtschaftlich als sinnvoll darstellt, einen sechsspurigen Ausbau zu realisieren, um für die vielleicht 10 bis 15 Tage pro Jahr das erhöhte Verkehrsaufkommen wegen der Ferienzeiten abzufangen. Wir konnten keine Angaben dazu entdecken, welche Kosten bei dem geplanten Ausbau entstehen, gehen aber davon aus, dass es sich um Kosten in mehrstelliger Millionenhöhe handelt.

Am einfachsten wäre es vielleicht, die Entscheidungsträger für diesen Ausbau würden sich in den nächsten Monaten einfach mal täglich zu Zeiten des Berufsverkehrs auf die Autobahn begeben und Probefahrten durchführen. Den einen Tag vom Dreieck Havelland Richtung Berlin, den anderen vom Dreieck Schwanebeck Richtung Berlin und abends in der entgegengesetzten Richtung ab BAB 111. Dann würden Sie feststellen, dass man durchaus mit angemessener Geschwindigkeit zur Arbeit oder abends nach Hause fahren kann. Außerhalb des Berufsverkehrs ist ein sehr zügiges Fahren auf der Autobahn möglich.

Insgesamt stellt sich ... die Frage, ob diese Baumaßnahme aufgrund der hohen Kosten tatsächlich durchgeführt werden sollte, könnte man das Geld doch – gerade in der derzeitigen wirtschaftlich schwierigen Situation – wesentlich besser verwenden.“

IV.3.1.2 Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Zur Planrechtfertigung ist zu prüfen, ob Gesichtspunkte vorliegen, die grundsätzlich geeignet sind, die Planung des hiermit festgestellten Vorhabens zu rechtfertigen und damit als öffentliche Belange die von der Planfeststellungsbehörde vorzunehmende Abwägung zu tragen.

In diesem Sinne ist eine Planung gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom jeweiligen Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht, die mit ihr geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits wenn es vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Urteile vom 22.03.1985 - 4 C 15.83, vom 06.12.1985 - 4 C 59.82 und vom 08.07.1998 - 11 A 53.97).

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich auf die Angaben in den Nrn. 1 und 2 des Erläuterungsberichts (vgl. Nr. I.1 dieses PFB).

Der hiermit festgestellte 6-streifige Ausbau der BAB 24 und 10 entspricht den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Das ergibt sich aus § 1 Abs. 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG; in der Fassung der Bekanntmachung vom 20.01.2005, BGBl. I S. 201; geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 09.12.2006, BGBl. I S. 2833) in Verbindung mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der dem Gesetz als Anlage beigefügt ist. Die BAB 24 und 10 sind 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 Satz 1 Halbsatz 2 FStrAbG) sowie die voraussichtlichen Investitions- und Unterhaltskosten ein (BVerwG, Beschluss vom 30.06.2003 - 4 VR 2/03).

Gegenstand der Erstellung des Bedarfsplanes war ferner die Prüfung der Nullvariante. Im Rahmen dieser Prüfung wurden die zu erwartenden Verkehrsbelastungen im vorhandenen Netz der mit dem gegenwärtigen Ausbauzustand verbundenen Leistungsfähigkeit gegenüber gestellt. Hieraus wurde das Fazit gezogen, dass die vorhandenen BAB 24 und 10 nicht den an leistungsfähige Bundesfernstraßen zu stellenden Anforderungen genügen.

Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan ist das verkehrliche Bedürfnis für den Ausbau der BAB 24 und 10 mit einem 6-streifigen Querschnitt kraft Gesetzes festgestellt und damit anerkannt.

Der § 1 FStrAbG enthält folgende Regelung:

„(1) Bau und Ausbau der Bundesfernstraßen sind Hoheitsaufgaben des Bundes. Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage beigefügt ist.

(2) Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben entsprechen den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Linienbestimmung nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes und für die Planfeststellung nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes verbindlich.“

Nach der gesetzgeberischen Wertung ist damit unter Bedarfs Gesichtspunkten auch die Planrechtfertigung gegeben. Die Feststellung, dass ein Bedarf für den Ausbau der BAB 24 und 10 besteht, ist für die Planfeststellung nach §§ 17 ff. FStrG verbindlich. Das gilt auch für evtl. gerichtliche Verfahren.

Die gesetzlichen Bindungen beziehen sich jedoch nicht nur auf die Planrechtfertigung, sondern setzen Maßstäbe auch für die weiteren Teile der Abwägung. Dort sind die Verkehrsprognosen mit dem vom Gesetzgeber zugemessenen Gewicht in die Abwägung einzustellen. Soweit daher die Verkehrsprognosen Grundlage der gesetzgeberischen Entscheidung sind, gehen sie auch mit diesem Gewicht in die Abwägungsentscheidung ein und binden die Verfahrensbeteiligten.

Es handelt sich bei der Ausweisung in der Bedarfsplanung nach dem Fernstraßenausbaugesetz um eine politische Leitentscheidung, welche die für das Vorhaben sprechenden Gründe stärkt. Die Planfeststellungsbehörde ist daher befugt, aus der gesetzgeberischen Leitentscheidung zugleich Gesichtspunkte im Rahmen der Abwägung abzuleiten, die für das Vorhaben sprechen. Die Überwindung solcher durch den Gesetzgeber unterstrichenen Belange kann nur aufgrund besonderer Gegengründe geschehen, die ihrerseits über ein entsprechendes Gewicht verfügen müssen; ausgeschlossen ist jedoch, dass die Planfeststellungsbehörde die Frage, ob ein Verkehrsbedarf für ein Vorhaben besteht, anders als der Gesetzgeber entscheidet (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 - 4 C 26.94).

Eine Besonderheit dieses Ausbauvorhabens ist, dass der im Bedarfsplan gesetzlich angeordnete 6-streifige Ausbau der BAB 24 zwischen dem Beginn der Planfeststellung und der AS Kremmen über den gemäß Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, Ausgabe 2008 (RAA 2008; eingeführt durch Allgemeines Rundschreiben Nr. 7/2009 vom 23.06.2009, S 11/7122.3/4-RAA-836092; im Land Brandenburg eingeführt durch Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft, Abteilung 4, Nummer 20/2009 - Straßenentwurf - vom 25.01.2010, ABl. Nr. 7 vom 24.02.2010 S. 303) vorgesehenen Ausbaumumfang hinausgeht. In den RAA 2008 wird für den 6-streifigen RQ 36 ein Einsatzbereich ab ca. 62.000 Kfz/24h (bei alleiniger Würdigung der Verkehrsstärke) oder ggf. ab ca. 58.000 Kfz/24h (unter Hinzuziehung weiterer Kriterien) angegeben. Die der Planung zugrunde liegenden Prognoseverkehrsmengen – schon des Jahres 2020 und in noch größerem Abstand die des Jahres 2025 (vgl. nachfolgende Nr. IV.3.2 dieses PFB) – liegen darunter.

Die nach RAA 2008 zu geringen Verkehrsmengen sind aber kein Ausschlusskriterium für den geplanten Ausbau, weil auf der BAB 24 eine Sondersituation zu berücksichtigen ist. Im Gegensatz zum Regelfall verteilt sich der Verkehr über die Tageszeit nicht annähernd gleichmäßig auf beide Fahrbahnen. Vielmehr gibt es auf der BAB 24 häufig sogenannte Richtungsspitzen (maximaler Tagesverkehr in der höchst belasteten Richtung). So zählte die Zählstelle 3612 auf der BAB 24 in der Nähe des Dreiecks Havelland im Jahre 2009 einen durchschnittlichen Tagesverkehr von ca. 49.000 Kfz/24h, davon in den richtungsbezogenen Lastzeiten auf einer Fahrbahn allein 42.000 Kfz/24h. An der Zählstelle Netzeband 3613 sind die Verhältnisse mit 39.000 Kfz/24h im Querschnitt und 34.000 Kfz/24h zu Spitzenzeiten auf nur einer Fahrbahn ähnlich. Da diese Sonderbelastung wechselt, ist der 6-streifige RQ 36 auch in Würdigung der Einsatzgrenzen der RAA 2008 erforderlich. Die über 80% großen Unterschiede in den richtungsbezogenen Fahrbahnbelegungen können durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen nicht ausgeglichen werden.

Ferner ist die BAB 24 insbesondere als Verbindung zu den großen deutschen Seehäfen und Nordeuropa von großer Bedeutung. Für diese Verkehrsfunktion ist eine angemessene gute Qualität zu gewährleisten. Die BAB 24 hat mit etwa 25% einen außergewöhnlich hohen Anteil des (schweren) Güterverkehrs. Bei diesem hohen Lkw-Anteil wird der Verkehrsablauf auf einer (nur) 4-streifigen BAB durch Überholvorgänge – so wie bisher – deutlich gestört. Durch straßenverkehrsrechtlich mögliche Überholverbote für Lkw ließe sich die Situation insgesamt nicht verbessern, weil Überholverbote hier mit einer Überlastung der rechten Fahrspur verbunden wären und sich spürbar negativ auf die Leichtigkeit des bedeutsamen Güterverkehrs auswirken würden. Im Falle einseitiger (unfall- oder baustellenbedingter) Fahrbahnsperren lässt sich die vorstehend angesprochene Verkehrsqualität nur erreichen, wenn die Möglichkeit besteht, sie zumindest im 4+0-Verkehr zu passieren. Dies erfordert einen mindestens 6-streifigen Standardautobahnquerschnitt.

Dem vom Gesetzgeber festgelegten Bedarf stehen hier vor allem die Belange der Grundstückseigentümer und -nutzer sowie von Natur und Landschaft gegenüber. Im Ergebnis sind die widerstreitenden Belange – auch unter Würdigung der von den Einwendern vorgetragenen Argumente – nicht ausreichend, um den vom Gesetzgeber festgelegten Bedarf zu überwinden. Im Anhörungsverfahren wurden keine unüberwindlichen Belange bekannt, die dazu nötigen, auf den hiermit festgestellten Ausbau der BAB 24 und 10 zu verzichten („Nullvariante“).

Die Planfeststellungsbehörde prüfte entsprechend dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot, ob bei der Ausgestaltung / Dimensionierung des festgestellten Vorhabens die widerstreitenden Belange – auch im Detail – sachgerecht abgewogen wurden.

Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich besonders an verschiedenen „Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS)“ bzw. an den RAA. Zwar sind die in den Richtlinien vorgegebenen technischen Ausbauparameter für die gerichtliche Abwägungskontrolle 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. Ausgehend hiervon wird eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, nur in besonderen Ausnahmefällen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (BVerwG, Urteil vom 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.

IV.3.2 Verkehrsprognose

Verkehrsprognosen unterliegen nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle. Sie sind lediglich daraufhin zu überprüfen, ob sie methodisch einwandfrei erarbeitet worden sind, nicht auf unrealistischen Annahmen beruhen und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009 - 9 A 31.07). Prognosen sind als rechtmäßig hinzunehmen, soweit sie methodisch einwandfrei zustande gekommen und in der Sache vernünftig sind. Die Prognose muss mit den zur Verfügung stehenden Erkenntnismitteln methodengerecht erstellt sein (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003 - 9 A 33/02). Die Prognose der Verkehrsbelastung einer öffentlichen Straße genügt den sich – aus § 41 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV – für Immissionsprognosen ergebenden rechtlichen Anforderungen, wenn sie zum Teil auf ein projektbezogenes Verkehrsgutachten und zum anderen Teil auf eine allgemeine Trendprognose gestützt wird (BVerwG, Urteil vom 19.09.2002 - 4 CN 1.02).

Ausgehend von diesem eingeschränkten Kontrollmaßstab ist gegen die – den hiermit festgestellten Planunterlagen zugrunde liegende – Verkehrsprognose für das Jahr 2025 nichts einzuwenden. Die Verkehrsprognose beruht auf verkehrsplanerischen Netzberechnungen. Dies ist eine fachlich anerkannte Methodik, die allgemeine und verbreitete Anwendung (in der Bundesrepublik Deutschland sowie international) bei der Verkehrsplanung findet.

In der Prognose sind die künftige Stärke, Art und Zusammensetzung der Verkehrsströme unter Beachtung der zu erwartenden Entwicklung des Planungsgebiets berücksichtigt. Die voraussehbaren Wirkungen des Bauvorhabens, absehbare Veränderungen in den Verkehrsströmen, Netzergänzungen (wie z.B. die BAB 14) und Netzreduzierungen sind enthalten.

Die mehrfach im Anhörungsverfahren geäußerten Zweifel an den Prognosezahlen für die BAB 24 (zwischen dem Beginn der Planfeststellung und der AS Kremmen) sind unbegründet. Insbesondere sind die Prognosezahlen für das Jahr 2025 nicht zum Nachteil der potentiell Lärmbetroffenen zu niedrig.

Die Verkehrsbelegung dieses Abschnitts der BAB 24 betrug zwar schon im Jahre 2006 zwischen 38.000 und 44.000 Kfz/Werktag. Darüber hinaus wurden dort für das Jahr 2015 noch über 60.000 Kfz/24h prognostiziert (was den Planunterlagen des am 22.12.2004 beantragten und 2009 abgebrochenen Planfeststellungsverfahrens entnommen werden konnte).

Für das Jahr 2020 wurden in den 2009 neu ausgelegten Planunterlagen dagegen nur noch zwischen 48.200 und 52.800 Kfz/24h prognostiziert. Wie in den Deckblättern ausgewiesen, sinken die Prognosewerte für das Jahr 2025 weiter auf 42.000 bis 46.200 Kfz/24h. Diese Prognosewerte entsprechen der aktuellen „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ (vgl. <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/verkehrsprognose-2025.html>) und der „Gesamt-Verkehrsprognose 2025 für die Länder Berlin-Brandenburg“ (vgl. <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.163374.de>). Die aktuellen Prognosen gehen einheitlich davon aus, dass sich die Prognoseverkehrsmengen auf der BAB 24 im Vergleich zum aktuellen Stand nur wenig erhöhen. Diese Entwicklung liegt sogar über dem allgemeinen Entwicklungstrend im Raum Berlin-Brandenburg. Entsprechend „Gesamt-Verkehrsprognose 2025 für die Länder Berlin-Brandenburg“ wird bis zum Jahre 2025 ein leichter Rückgang des Gesamtverkehrsaufkommens erwartet.

IV.3.3 Parkplatz/WC-Anlagen „Ziethener Luch“ und „Krämerforst“

Einzelne Einwander wandten sich gegen die Parkplatz/WC-Anlagen „Ziethener Luch“ und „Krämerforst“. *„Fraglich erscheint, warum die bereits vorhandenen großen Autobahnraststätten in Höhe Linum und der vorhandene Autohof in Oberkrämer, der sich unmittelbar an der Autobahn befindet und dessen Benutzung zu keinen unverhältnismäßig hohen Einschränkungen für Fahrer von Pkw und Lkw (die diesen bereits jetzt erheblich nutzen) führen würde, nicht als ausreichend erachtet werden.“*

Beanstandet wurde zudem die Lage der Parkplatz/WC-Anlagen in der Nähe von Wohnbebauung. Der Abstand zur vorhandenen Wohnbebauung sei zu klein.

Die Planfeststellungsbehörde kann das Ergebnis der planerischen Entscheidung des Vorhabenträgers nicht beanstanden.

Die (hier: unbewirtschafteten) 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.

Die Richtlinien für Rastanlagen an Straßen, Teil 1: Allgemeine Planungsgrundsätze; Landschaftsgestaltung; Ergänzende Planungsgrundsätze für unbewirtschaftete Rastanlagen (RR 1 Ausgabe 1981, ARS - Nr. 17/1981, StB 26 / 38.65.01 / 26004 Va 81; VkB1. 1981 Heft 17 S. 361; eingeführt im Land Brandenburg durch Runderlass des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Abteilung 5 - Nr. 13/1999 vom 01.03.1999) in Verbindung mit den Vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen (VHRR vom 18.10.1999, RS-Nr. 09.2 S 27/38.72.60-01/67 Va 99; VkB1. 1999 S. 697) enthalten allgemeine Planungsgrundsätze für Rastanlagen an Autobahnen. Danach beträgt der Regelabstand zwischen unmittelbar aufeinander folgenden Rastanlagen (unbewirtschaftet bzw. bewirtschaftet) 15 bis 20 km.

Unmittelbar östlich des Dreiecks Havelland sind auf der BAB 10 beidseitig unbewirtschaftete Rastanlagen vorhanden, die aber weder richtliniengerecht ausgebaut noch hinreichend verkehrssicher an die BAB 10 angebunden sind. Für diese Rastanlagen soll Ersatz geschaffen werden, wobei der Vorhabenträger ihre Lage möglichst wenig verändern wollte.

In diesem Zusammenhang sind 2 geeignete Standortvarianten untersucht worden (s. Nrn. 2.2.5, 2.3, 2.4.5 und 2.5.5 des Erläuterungsberichts; vgl. Nr. I.1 dieses PFB). Unter Abwägung verschiedener Belange, wie verkehrliche Aspekte, Annäherung an bebaute Gebiete, Beeinträchtigung von Natur und Landschaft sowie vorhandener Infrastruktur, ist der Standort bei km 158,75 gewählt worden.

Als entscheidend für die Wahl des Standortes stufte der Vorhabenträger die Knotenpunktabstände zur AS Oberkrämer und zum AD Havelland ein. Der Mindestabstand bei Standardwegweisung beträgt zwischen den Enden der Ein- bzw. Ausfädelungstreifen 2.000 m. Die AS Oberkrämer liegt bei km 161,39. Damit beträgt der Abstand 2,64 km zwischen den Achsen, so dass die Rastanlagen nicht mehr weiter an die AS herangerückt werden sollten.

Ergänzend wies der Vorhabenträger darauf hin, dass der im Bereich der AS Oberkrämer befindliche Rasthof von einem privaten Betreiber geplant und gebaut wurde. *„Die Bundesrepublik Deutschland hat keinen Einfluss auf die Planung, Finanzierung und Realisierung von Autohöfen. Aus diesem Grunde werden die Autohöfe auch nicht zur Standortermittlung von Rastanlagen herangezogen / berücksichtigt (Einhaltung von Abständen). Die Schaffung von ausreichenden Rastplatzkapazitäten ist Aufgabe des Bundes. Dabei ist sicherzustellen, dass aus Verkehrssicherheitsaspekten der Verkehr zum Rasten nicht von der Autobahn abgeleitet wird.“*

IV.3.4 Anzupassende Straßen

IV.3.4.1 AS Neuruppin und Neuruppin Süd

Die **Fontanestadt Neuruppin** forderte im Bereich der Knotenpunkte BAB 24 / B 167 und BAB 24 / L 16 (s. Blätter 2 und 9 der Lagepläne; vgl. Nr. I.6 dieses PFB) die Prüfung, ob dort Lichtzeichenanlagen erforderlich sind. Evtl. erforderliche Lichtzeichenanlagen müssten schnell und bedarfsgerecht geschaltet werden. Bei einem Ausfall der Lichtzeichenanlagen sei ein sicherer Verkehrsablauf – insbesondere auch für Radfahrer – zu gewährleisten.

Hierauf erläuterte der Vorhabenträger, dass evtl. Lichtzeichenanlagen erst nach der Planfeststellung von der Verkehrsbehörde angeordnet werden. Zur Vorbereitung der verkehrsbehördlichen Anordnung werde der Vorhabenträger eine signaltechnische Untersuchung der Knotenpunkte veranlassen.

Im Übrigen sei die Planung richtliniengerecht und ermögliche für alle Verkehrsteilnehmer eine sichere Querung der Knotenpunkte.

Die Planfeststellungsbehörde sieht kein Erfordernis, dem Vorhabenträger die Ausstattung der Knotenpunkte mit Lichtzeichenanlagen, Verkehrszeichen und/oder Markierungen aufzugeben.

Wegen der formellen Konzentrationswirkung (vgl. Nr. II.4 dieses PFB) im Planfeststellungsverfahren werden die Zuständigkeitsgrenzen zwischen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden überbrückt. Im Wege der Planfeststellung kann daher je nach den Umständen des Einzelfalls auch über die Anordnung der zur Ausstattung der Straßen notwendigen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zu entscheiden sein; denn neben der Planfeststellung entfallen alle nach anderen Vorschriften erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse oder sonstige Hoheitsakte und damit auch die Anordnung der Verkehrsbehörde hinsichtlich der Errichtung einer Lichtsignalanlage. Das gilt insbesondere dann, wenn das Straßenbauvorhaben nur zusammen mit einer entsprechenden Beschilderung oder einer Lichtsignalanlage seiner baulichen Bestimmung gemäß sicher benutzt werden kann (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.07.2000 - 4 B 94/99).

Die Planfeststellungsbehörde muss aber nicht über die Anordnung aller zur Ausstattung der Straßen notwendigen Verkehrszeichen entscheiden. Es genügt, wenn sie sich Gewissheit darüber verschafft, dass die Problematik beherrschbar ist und dass das notwendige Instrumentarium – wie hier nach StVO – bereitsteht (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.06.1995 - 4 C 4/94).

Die Ausstattung der Knotenpunkte BAB 24 / B 167 und BAB 24 / L 16 mit Lichtzeichenanlagen wurde zwar im Ergebnis eines vom Vorhabenträger durchgeführten Verkehrssicherheitsaudits empfohlen, ist aber nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine zwingende Voraussetzung für die sichere Benutzung der Knotenpunkte.

Das Straßenverkehrsrecht sieht neben den Lichtzeichenanlagen auch andere Lösungen vor, die einen hinreichend leichten und sicheren Verkehr ermöglichen. Unter Beachtung der Kompetenzordnung überlässt die Planfeststellungsbehörde der zuständigen Verkehrsbehörde die Wahl der optimalen oder wünschenswerten Lösung (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.02.1988 - 4 C 54/84; BayVGh, Urteil vom 18.10.2010 - 22 A 09.40068).

Ergänzend wird klargestellt, dass der Vorhabenträger den Hinweis auf Lichtzeichenanlagen („LSA“) in die festzustellenden Pläne aufgenommen hat, weil er es für sinnvoll hält, sie (vor allem durch Verlegung von Leerrohren) soweit vorzubereiten, dass sie auf Anordnung der Verkehrsbehörde jederzeit mit möglichst geringem Anpassungsaufwand aufgestellt werden können. Gegen diese Vorgehensweise bestehen keine Bedenken.

IV.3.4.2 Radwege an der L 164, der L 16 und der L 161

Die **Stadt Nauen** forderte im Bereich des Bauwerkes 1Ü2 im Zuge der L 16 über die BAB 24 (s. Blatt 29 der Lagepläne) den Bau eines Radweges an der L 16.

Nutzer der L 161 zwischen „Wolfslake“ und „Klein Ziethen“ bzw. „Vehlefan“ forderten im Bereich des Bauwerkes 75Ü1 über die BAB 10 (s. Blatt 39 der Lagepläne) den Bau eines Radweges an der L 161.

Nutzer der L 164 zwischen „Langen“ und „Dammkrug“ forderten im Bereich des Bauwerkes 4Ü1 über die BAB 24 (s. Blatt 11 der Lagepläne; vgl. Nr. I.6 dieses PFB) den Bau eines Radweges an der L 164.

Der Vorhabenträger erwiderte zu diesen Forderungen, dass es auf dem vor kurzem neu hergestellten Bauwerk 1Ü2 im Zuge der L 16 keinen Radweg gebe. Bis zur damaligen Herstellung des Bauwerks habe der für die L 16 zuständige Baulastträger keine Forderung nach Berücksichtigung eines Radweges erhoben. Im Bauwerksbereich komme die nachträgliche Ergänzung eines Radweges aus wirtschaftlichen Erwägungen nicht in Betracht. Außerhalb des Bauwerks 1Ü2 könne über eine evtl. Herstellung von Radwegen im laufenden Planfeststellungsverfahren nicht entschieden werden.

Nach Auskunft des Vorhabenträgers wurde das Bauwerk 75Ü1 im Zuge der L 161 im Jahr 2000 neu errichtet und bereits für den 6-streifigen Ausbau der BAB 10 ausreichend dimensioniert. Ein gemeinsamer Geh- und Radweg sei auf dem Bauwerk nicht vorgesehen und könne deshalb aus wirtschaftlichen Erwägungen nicht mehr nachträglich über das Bauwerk geführt werden. Der Radfahrer müsse im Bauwerksbereich die Fahrbahn benutzen.

In Bezug auf die L 164 ergab die Prüfung des Vorhabenträgers, dass es auf dem Bauwerk 4Ü1 keinen Radweg gibt. Obwohl im Zeitraum 2012 bis 2016 die Planung und der Bau eines Radweges zwischen Dammkrug und Langen vorgesehen sei, lehnte der Vorhabenträger eine Anpassung des Brückenbauwerks 4Ü1 im Zuge der L 164 ab, weil das Bauwerk erst im Jahr 2003 erneuert wurde. Ein erneuter Ersatzneubau könne aus wirtschaftlichen Erwägungen nicht erfolgen. Im Bereich des Brückenbauwerks müsse der zukünftige Radwegbenutzer auf die Fahrbahn der Straße ausweichen.

Die Planfeststellungsbehörde kann dem Vorhabenträger die geforderte Herstellung der Radwege nicht aufgeben. Die Bauwerke 1Ü2, 75Ü1 und 4Ü1 sowie die im jeweiligen Bauwerksbereich gelegenen Abschnitte der L 16, L 161 und L 164 sind nicht Gegenstand der hiermit festgestellten Planung.

Da die Bauwerke 1Ü2, 75Ü1 und 4Ü1 dem hiermit planfestgestellten 6-streifigen Ausbau der BAB 24 nicht entgegenstehen (insbesondere sind sie ausreichend dimensioniert), besteht auch kein Erfordernis, den Umfang der Planfeststellung auszudehnen.

Über die Forderungen kann deshalb nur außerhalb des hiermit abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens entschieden werden.

IV.3.4.3 Radweg an der L 17

Nutzer der L 17 zwischen „Eichstädt“ und „Vehlefan“ forderten im Bereich des Bauwerkes 75Ü2 über die BAB 10 (s. Blatt 43 der Lagepläne; vgl. Nr. I.6 dieses PFB) den Bau beiderseitiger Geh- und Radwege an der L 17.

„Durch die Bautätigkeit nach der Wende haben sich die Bevölkerungszahlen in so manchem Dorf vervielfacht. Es wurden außerdem überörtliche Versorgungseinrichtungen angelegt. Während z.B. im Ortsteil Eichstädt die Gemeindeverwaltung ansässig ist, befindet sich im Ortsteil Vehlefan die Grundschule, der die örtliche Versorgung darstellende Supermarkt sowie Apotheke und verschiedene kleine Geschäfte (sogenanntes Unterzentrum). Die direkte Verbindung der Ortsteile Eichstädt und Vehlefan ist die L 17. Diese jedoch kann praktisch nur von Kraftfahrern genutzt werden, da eine zeitgemäße Radwegverbindung über die Brücke der AS Oberkrämer ... auch bei der jetzigen Planung nicht ausreichend berücksichtigt ist. Es muss als geradezu lächerlich bezeichnet werden, wenn nahezu eine halbe Milliarde Euro für den ohnehin fragwürdigen Ausbau der Autobahn eingesetzt wird und dann nur ein einseitiger Geh- und Radweg ohne Oberbau auf der östlichen Seite der neugeplanten Autobahnüberführung ‚AS Oberkrämer‘ konzipiert ist.

Es ist zu berücksichtigen, dass sowohl minderjährige Kinder, die zur Grundschule gelangen wollen, als auch ältere Anwohner ... zu Fuß oder mit dem Fahrrad von Eichstädt nach Vehlefan und zurück ... dringend einen ausreichend breiten und sicheren Radweg benötigen. In Anbetracht der Tatsache, dass außerdem diverse Freizeiteinrichtungen in Vehlefan ... auch von zahlreichen Familien aus dem Gemeindegebiet benutzt werden, ist mit einem starken Nutzerpotential zu rechnen. ... Es ist auch zu berücksichtigen, dass eine Bedarfsschaltung für überquerende Radfahrer und Fußgänger für die vorhandene Lichtzeichenanlage zu schaffen ist.

Die jetzt geplante einseitige Überführung auf östlicher Seite ist völlig untauglich zumal nicht einmal ansatzweise berücksichtigt ist, dass bereits von der Ortslage Marwitz aus kommend in Richtung Ortslage Eichstädt die L 17 begleitend ein Radweg auf westlicher Seite angelegt wurde und im Übrigen der Dorfanger in der Ortslage Eichstädt auf der östlichen Seite durch den mit hoher Geschwindigkeit fortbewegenden Durchgangsverkehr geprägt ist, während auf westlicher Seite gefahrlos Radfahrer bis zum Ortsausgang gelangen können. Im Rahmen einer durch den Gemeinnutzverein Oberkrämer e.V. gestarteten Initiative haben sich außerdem die Eigentümer der auf westlicher Seite angrenzenden Äcker bereit erklärt, für einen Radweg zur Schule nach Vehlefanz kostenlos einen Streifen ... zur Verfügung zu stellen. ... Die Anlage nur eines einseitigen Geh- und Radweges bei der Autobahnüberführung ... würde nur zu unnötigen Querungen der stark frequentierten L 17 führen.“

Soweit die Forderungen nicht durch die Zusage in Nr. III.11.19 dieses PFB erfüllt sind, kann die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger deren Umsetzung nicht auferlegen.

Die Erstreckung der Planungskompetenz des Trägers eines Vorhabens (hier des 6-streifigen Ausbaus der BAB 24 und 10) auf notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen dient dem Gebot der Problembewältigung. Folgemaßnahmen sind zu treffen, um die Probleme zu lösen, die durch das Vorhaben für die Funktionsfähigkeit der anderen Anlagen (hier der L 17) entstehen. Das Gebot der Problembewältigung rechtfertigt es freilich nicht, andere Planungen mitzuerledigen, obwohl sie ein eigenes umfassendes Planungskonzept erfordern. Insoweit unterliegt der Begriff der notwendigen Folgemaßnahme wegen seiner kompetenzerweiternden Wirkung räumlichen und sachlichen Beschränkungen. Folgemaßnahmen dürfen über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen. Dies setzt dem Bestreben der Planfeststellungsbehörde Grenzen, in jeder Hinsicht optimale Lösungen zu entwickeln. Nicht alles, was in Bezug auf die anderen Anlagen in der Folge des Vorhabens wünschenswert und zweckmäßig erscheint, darf der Vorhabenträger in eigener Zuständigkeit planen und ausführen. Das gilt auch dann, wenn der für die andere Anlage zuständige Planungsträger mit einer weitreichenden Folgemaßnahme einverstanden ist; denn die gesetzliche Kompetenzordnung ist allen Hoheitsträgern vorgegeben (BVerwG, Beschluss vom 13.07.2010 - 9 B 103.09).

Der Vorhabenträger für den 6-streifigen Ausbau der BAB 24 und 10 hat zwar die notwendigen Anpassungen der von seinem Ausbaivorhaben betroffenen L 17 vorzunehmen. In diesem Zusammenhang sind auch Ausbauabsichten – wie hier die Ergänzung eines einseitigen Geh- und Radweges an der L 17 – einzubeziehen; wobei es genügen kann, diese nicht unnötig zu verbauen. Der Vorhabenträger darf jedoch nicht bei Gelegenheit seines Vorhabens die davon unabhängige Geh- und Radwegplanung an der L 17 vollständig miterledigen.

Die Planfeststellungsbehörde kann die Abgrenzung des Anpassungsbereichs der L 17 nicht beanstanden. In diesem Anpassungsbereich berücksichtigte der Vorhabenträger richtliniengerecht die Anordnung des – bisher noch nicht vorhandenen, aber erforderlichen – einseitigen Geh- und Radweges (s. lfd. Nr. 660 des BV; vgl. Nr. I.7 dieses PFB). Da sowohl der Vorhabenträger als auch der Straßenbaulastträger der L 17 vom Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg repräsentiert werden, konnten Planung und Herstellung des einseitigen Geh- und Radweges entsprechend Nr. III.11.19 dieses PFB zum Gegenstand des hiermit festgestellten Straßenbauvorhabens gemacht werden. Die Voraussetzungen des § 11 Abs. 1 VwVfGBbg liegen insoweit vor.

Die Vervollständigung des Radweges zwischen Vehlefanz und Eichstädt gehört dagegen weder zu den notwendigen Anpassungen des hiermit festgestellten Autobahnausbauvorhabens noch darf sie entsprechend § 11 Abs. 1 VwVfGBbg in das hiermit abgeschlossene Planfeststellungsverfahren integriert werden.

Die Kritik zur Lage des Radweges auf der östlichen Seite der L 17 wurde vom Vorhabenträger nachvollziehbar unter Verweis auf die Verkehrssicherheit im Anschlussstellenbereich zurückgewiesen.

Der von den Einwendern geforderte zweiseitige Geh- und Radweg ist weder nach den einschlägigen Richtlinien erforderlich noch vom zuständigen Straßenbaulastträger der L 17 als Ausbauabsicht benannt worden. Deshalb besteht kein Anlass, auf der gegenüberliegenden Seite der L 17 einen zusätzlichen Geh- und Radweg zu berücksichtigen.

Zur geforderten Ausstattung der AS Oberkrämer mit Lichtzeichenanlagen, Verkehrszeichen und/oder Markierungen gilt die Entscheidung in vorstehender Nr. IV.3.4.1 dieses PFB entsprechend.

IV.3.4.4 Ortsumgehung für die Ortsteile Berge und Lietzow der Stadt Nauen

Die von Einwohnern aus den Ortsteilen Berge und Lietzow der Stadt Nauen geforderte Ortsumgehung kann dem Vorhabenträger des hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhabens nicht aufgegeben werden.

Ortsumgehungen für die Ortsteile Berge und/oder Lietzow der Stadt Nauen wären andere Planungen, die ein eigenes umfassendes Planungskonzept erfordern und nicht bei Gelegenheit des 6-streifigen Ausbaus der BAB 24 und 10 miterledigt werden dürfen. Sie gehören weder zu den notwendigen Anpassungen des hiermit festgestellten Autobahnausbauvorhabens noch dürfen sie auf der Grundlage von § 11 Abs. 1 VwVfGBbg in das hiermit abgeschlossene Planfeststellungsverfahren integriert werden.

Soweit die Einwohner erhebliche Nachteile durch Umleitungsverkehre aufgrund von Sperrungen der BAB 10 oder 24 befürchten, sind diese Befürchtungen unbegründet. Gemäß Nr. III.9 dieses PFB soll der Vorhabenträger während der Baudurchführung auf Sperrungen der BAB verzichten. Evtl. ausnahmsweise erforderliche Umleitungsstrecken sind nicht Gegenstand der hiermit festgestellten Straßenplanung. Bei Bedarf hätte sie der Vorhabenträger außerhalb der Planfeststellung mit der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen. Der Vorhabenträger geht in diesem Zusammenhang davon aus, dass die Benutzung der B 5 (vor allem wegen ihrer Ortsdurchfahrten) gegenüber anderen Umleitungsalternativen ohnehin nicht vorzugswürdig ist.

Soweit die Einwohner Nachteile durch Mautausweichverkehre befürchten, stehen diese nicht im Zusammenhang mit dem Autobahnausbau und können deshalb in diesem Planfeststellungsverfahren nicht beschieden werden.

IV.4 Inanspruchnahme von Grundstücken bzw. Eigentum

Dem Eigentum als privatem Belang kommt in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zu. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 Satz 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 Art. 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, Urteil vom 11.04.2002 - 4 A 22.01).

Zur Bedeutung dieses Straßenbauvorhabens wird auf vorstehende Nr. IV.3 (hier besonders IV.3.1) dieses PFB in Verbindung mit dem Erläuterungsbericht (vgl. Nr. I.1 dieses PFB) Bezug genommen. Im Ergebnis der Abwägung sind die für das hiermit planfestgestellte Vorhaben erforderlichen Grundstücksbeanspruchungen zulässig.

IV.4.1 Allgemeine Regelungen / Klarstellungen

IV.4.1.1 Maßgeblichkeit der Lagepläne

Die Planfeststellungsbehörde hebt hervor, dass die Angaben in den Grunderwerbsunterlagen (vgl. Nr. I.13 dieses PFB) – zumindest 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. insbesondere Nrn. I.6, I.9.5, I.9.6, I.10.5, I.10.6, I.11.5 und I.11.6 dieses PFB), ggf. ergänzt durch die Übersichtslagepläne (vgl. Nrn. I.3, I.9.3, I.9.4, I.10.3, I.10.4, I.11.3 und I.11.4 dieses PFB), da diese Grundlage für die spätere Bauausführung sind.

IV.4.1.2 Entschädigungsansprüche dem Grunde nach

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 ist im Entschädigungsverfahren zu befinden.

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. Ein derartiger Zusammenhang fehlt bei Entschädigungsfragen.

Fragen nach der Höhe der Entschädigung, der Ausdehnung der Enteignung auf Antrag des Eigentümers (§§ 19 Abs. 5 und 19a FStrG in Verbindung mit § 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.

Kommt in den Grunderwerbsverhandlungen eine einvernehmliche Regelung nicht zustande, 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. Hierzu finden sich weitere Informationen unter www.enteignung.brandenburg.de.

IV.4.1.3 Hinweis auf Veränderungssperre

Gemäß § 9a Abs. 1 FStrG dürfen seit Beginn der Auslegung der Pläne im hiermit abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Übernahme durch den Träger der Straßenbaulast wesentlich wertsteigernde oder den geplanten Straßenbau erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden.

Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden hiervon nicht berührt.

IV.4.2 Inanspruchnahme von Flächen außerhalb des zukünftigen Straßenkörpers für Kompensationsmaßnahmen

Zur Notwendigkeit der hiermit planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen verweist die Planfeststellungsbehörde einleitend auf die vorstehenden Nrn. III.4.5 und III.5.1 dieses PFB und entscheidet:

Die Beanspruchung der außerhalb des zukünftigen Straßenkörpers gelegenen und für die hiermit planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Flächen ist rechtlich geboten für die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft. Die Beanspruchung ist im hiermit festgestellten Umfang notwendig und zulässig.

U.a. wegen der gebotenen Erhaltung des notwendigen ökologisch-funktionalen Zusammenhangs konnte teilweise nicht auf beliebige andere Flächen ausgewichen werden.

In den Maßnahmenblättern (Anhang 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nrn. I.9.1, I.10.1 und I.11.1 dieses PFB) sind die Maßnahmen erläutert.

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff.

Der Tatbestand des Ausgleichs enthält ein räumliches und ein qualitatives Element. Ausgleich ist nicht mit einer Naturalrestitution im naturwissenschaftlichen Sinne gleichzusetzen, und zwar auch nicht, soweit es um den Ausgleich von Beeinträchtigungen des Naturhaushalts geht. Der Verursacher soll vielmehr Maßnahmen treffen, die die Beeinträchtigungen „wieder gutmachen“, d.h. einen für Natur und Landschaft gleichartigen und gleichwertigen Zustand im Hinblick auf die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes wiederherstellen. Ausgleichsmaßnahmen müssen so beschaffen sein, dass in dem betroffenen Landschaftsraum ein Zustand herbeigeführt wird, der den früheren Zustand in der gleichen Art und mit der gleichen Wirkung fortführt. Dies erfordert nicht, dass sie im unmittelbaren Umkreis des Eingriffs ausgeführt werden, schränkt den räumlichen Bereich, in dem sie in Betracht kommen, aber insofern ein, als vorausgesetzt wird, dass sie sich dort, wo die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auftreten, in der beschriebenen Weise - ausgleichend - auswirken. Zwischen ihnen und dem Eingriffsort muss ein funktionaler Zusammenhang bestehen (BVerwG, Urteil vom 27.10.2000 - 4 A 18/99).

Die durch zusätzliche Versiegelung gestörten Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes können nicht nur durch eine entsprechende Bodenentsiegelung funktionsloser Straßenabschnitte und (Gebäude-) Flächen ausgeglichen werden, sondern auch durch Überführung von Flächen in einen – bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen – höherwertigen Zustand, so dass diese die gestörten Funktionen annähernd gleichartig übernehmen. Dies wird durch die im LBP aufgeführten Maßnahmen teilweise erreicht. Insofern ist es nicht erforderlich (und auch nur selten möglich), im selben Umfang für neu versiegelte Flächen Entsiegelungen an anderer Stelle im Planungsraum vorzunehmen. Im Umfeld einer im Außenbereich geplanten Straßenbaumaßnahme sind regelmäßig keine oder nur kleine entsiegelbare Flächen vorhanden.

Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung gebietet nicht, dass die Flächenversiegelung über mögliche Ausgleichsentsiegelungen hinaus vollständig durch die Entsiegelung von Flächen mittels Ersatzmaßnahmen kompensiert werden muss. Der Ersatz kann vielmehr auch durch andere geeignete Bodenverbesserungs- und -pflegemaßnahmen erfolgen. Abgesehen von der Bodenentsiegelung werden sonstige bodenverbessernde Maßnahmen regelmäßig nur mit einem entsprechend niedrigen Kompensationsfaktor in die Eingriffs-/Ausgleichsbilanz eines Straßenbauvorhabens einfließen können (BVerwG, Urteil vom 09.06.2004 - 9 A 11.03).

Neben den Ausgleichsmaßnahmen wurden Ersatzmaßnahmen geplant. § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG knüpft Ersatzmaßnahmen, was Art und Ort angeht, an tatbestandliche Mindestvoraussetzungen. Es genügt, wenn die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichwertiger Weise ersetzt sind. Der Gesetzgeber verlangt nicht, dass die Maßnahmen auf den Eingriffsort zurückwirken. Vielmehr lässt er es dabei bewenden, dass sich die Ersatzflächen in dem betroffenen Naturraum befinden.

Die Anordnung von Ersatzmaßnahmen, die § 15 Abs. 2 BNatSchG zwingend vorschreibt, sofern die in ihm genannten tatbestandlichen Voraussetzungen erfüllt sind, ist notwendig im Sinne des § 19 Abs. 1 Satz 2 FStrG. Sie ist an dieser Vorschrift zu messen, da auch der naturschutzrechtliche Entscheidungsteil den Betroffenen gegenüber enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet (BVerwG, Gerichtsbescheid vom 10.09.1998 - 4 A 35.97).

Bei der Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung steht der Planfeststellungsbehörde nicht die gleiche planerische Gestaltungsfreiheit wie nach § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 74 Abs. 1 und § 69 Abs. 1 VwVfG zu. Bei der Anordnung von Kompensationsmaßnahmen für die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft durch eine planfestgestellte Trasse ist die Planfeststellungsbehörde an die bundesrechtliche Eingriffsregelung der §§ 13 ff. BNatSchG gebunden.

Die Flächen für die Kompensationsmaßnahmen wählte der Vorhabenträger unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit aus, der sämtliche Elemente des Übermaßverbots einschließt. Dementsprechend sind zum einen nur solche Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen worden, die sich zur Erreichung des naturschutzrechtlich vorgegebenen Zwecks eignen. Zum anderen stehen die mit den Kompensationsmaßnahmen verbundenen nachteiligen Folgen nicht außer Verhältnis zum beabsichtigten Erfolg. Insbesondere wird durch die Kompensationsmaßnahmen nicht die wirtschaftliche Existenz der betroffenen Einwander gefährdet oder gar vernichtet.

Die Maßnahmen konnten auch nicht in größerem Umfang auf Flächen im Besitz der öffentlichen Hand verlagert werden, weil trotz Bemühungen keine weiteren – zur Erfüllung der im LBP ermittelten Kompensationspflichten geeigneten – öffentlichen Flächen gefunden wurden.

Soweit Flächen für (außerhalb des zukünftigen Straßenkörpers gelegene) Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden und die Dauerhaftigkeit der Kompensationsmaßnahmen nicht anderweitig gewährleistet ist, sind diese Flächen entsprechend GV (vgl. Nr. I.13.2 dieses PFB) mit einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit oder einer Reallast – gegen eine entsprechende Entschädigung – dinglich zu sichern. Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung der Kompensationsmaßnahmen zugelassen werden darf, besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, die Notwendigkeit der (teilweisen) Enteignung bzw. Zwangsbelastung. Die betroffenen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (vgl. Nr. I.13 dieses PFB) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996 - 4 A 29.95).

Im BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB) wurde darauf hingewiesen, dass die durch Kompensationsmaßnahmen betroffenen Grundstückseigentümer gemäß § 19 Abs. 5 FStrG in Verbindung mit § 7 EntGBbg das Recht haben, einen Antrag auf Ausdehnung der Enteignung zu stellen, wenn sie davon ausgehen, dass das Restgrundstück oder der Restbesitz nicht mehr in angemessenem Umfang baulich oder wirtschaftlich genutzt werden kann (s. auch vorstehende Nr. IV.4.1.2 dieses PFB).

IV.4.3 Forstbetriebsgemeinschaft Kremmen w.V.

IV.4.3.1 Wesentlicher Inhalt der Einwendungen

Nach eigenen Angaben bewirtschaftet die Forstbetriebsgemeinschaft Kremmen w.V. in der Region Kremmen ca. 960 ha Wald, wovon straßenbaubedingt ca. 8,5 ha dauerhaft verloren gehen. Dieser Flächenverlust führe zu finanziellen Ertragsausfällen.

„Die Trassen der BAB 24 und BAB 10 haben bereits in den zurückliegenden Jahren zu massiven ökologischen Beeinträchtigungen nachgelagerter Waldflächen zum wirtschaftlichen Nachteil der Waldbesitzer geführt. Insbesondere die Waldflächen der Gemarkung Groß Ziethen, die vorrangig aus einschichtigen Kiefernbeständen bestehen, wurden in der Vergangenheit durch mehrere Waldbrände, die ihren Ausgang von der Autobahn genommen haben, geschädigt.

Eine zunehmende Gefahr stellen in den letzten Jahren Sturmschäden dar. Entlang der ... BAB 10 sind seit 2000 allein in der Gemarkung Groß Ziethen, Flur 4, etwa 4,5 ha Sturmwurfflächen entstanden, deren Exposition gegenüber Südwestwinden durch die Autobahntrasse gegeben war. Zahlreiche Einzelwürfe haben darüber hinaus zu Auflösungserscheinungen weiterer an die Autobahn angrenzender Bestände geführt.

Durch einen weiteren Ausbau der Trasse werden insbesondere wertvolle Waldaußenmäntel, die sich in natürlicher Anpassung an die Exposition gegenüber der Autobahntrasse gebildet haben, zerstört. Durch den Verlust dieser Waldaußenmäntel und Träufe werden nachgelagerte Bestände erneut angerissen, was für die betroffenen Waldgebiete massive ökologische Folgen hat.

Von diesen ökologischen Beeinträchtigungen führen insbesondere die weitere Erhöhung der Sturmwurfgefährdung, des Waldbrandrisikos, die Prädisposition für forstliche Schadinsekten und die Störung natürlicher Waldentwicklungsstadien durch Vergrasung umliegender Bestände durch zusätzliche Licht- und Stoffeinträge zu massivsten wirtschaftlichen Folgen. ...

Von Seiten der Waldbesitzer wurden ... in den letzten Jahren zahlreiche Verkehrssicherungsmaßnahmen auf Kosten der Waldbesitzer durchgeführt, weil eine ... Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich von Gefahrenbäumen entlang der Autobahn ... nicht eindeutig geklärt werden konnte. Sollte die Verkehrssicherungspflicht für Gefahrenbäume entlang der Autobahn weiterhin beim Kleinwaldbesitzer verbleiben, entstehen durch den Autobahnausbau für zahlreiche Waldbesitzer zusätzliche Kosten bei der Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflichten, die aus der forstlichen Bewirtschaftung nicht gedeckt werden können und damit einen enteignungsnahen Eingriff auf angrenzenden Kleinwaldparzellen darstellen. ...

Wegen der ... ökologischen Eingriffe in den Wald durch den geplanten Ausbau der Autobahn mit wirtschaftlichen Folgen für die Waldbesitzer fordern wir einen Ausgleich der Eingriffe in den betroffenen Waldgebieten. ... Insbesondere in den Gemarkungen Staffelde, Groß Ziethen und Flatow sind zahlreiche einschichtige Kiefernforste oder instabile Pappelforste vorhanden, die gerade in Hinblick auf die ökologischen Eingriffe durch den Autobahnausbau dringend mit standortgerechten Mischbaumarten vorangebaut werden könnten. Die Forstbetriebsgemeinschaft könnte in Vereinbarung mit den Waldbesitzern entsprechende Waldflächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in funktionalem und räumlichem Zusammenhang zum Eingriff bereitstellen. ...

Die Forstbetriebsgemeinschaft fordert ... die Übernahme der Verkehrssicherungspflichten für Gefahrenbäume im Wald entlang der Autobahntrasse durch den Straßenbaulastträger.“

IV.4.3.2 Erwiderung des Vorhabenträgers

„Es ist anzuzweifeln, ob durch die Erweiterung der bereits bestehenden BAB auf sechs Fahrstreifen auch die davon ausgehende Brandgefahr erhöht wird. ...

Die bau- und anlagebedingte Inanspruchnahme von Waldaußenmänteln wird im Zuge der ... Ausgleichsmaßnahme 4 ‚Autobahnbegleitender Waldrandaufbau‘ kompensiert. Mit der aus Krautsaum, Strauch- und Baumschicht gestaffelten Randbepflanzung wird die Entwicklung eines ökologisch wertvollen Waldrandbiotops mit Schutzfunktion gegenüber dem Waldinnenbestand initiiert. Es werden ausschließlich heimische standortgerechte Gehölze verwendet. Für einen Zeitraum von 5 Jahren erfolgt eine Pflege sowie der Schutz vor Wildschäden durch einen Verbisschutzzaun. Die neu entwickelten Waldsäume werden die Funktionen der verloren gegangenen Waldsäume übernehmen. ...

Die vorübergehend in Anspruch genommenen Waldrandflächen entlang der BAB werden im Zuge der Ausgleichsmaßnahme 4 ... in der Struktur eines Waldmantels wieder aufgeforstet. Darüber hinaus sind Erstaufforstungsmaßnahmen (Ersatzmaßnahme 3 ‚Aufforstung‘) im Bereich der AS Oberkrämer unmittelbar an der BAB 10 (19,11 ha) sowie auf dem Gelände der ehemaligen Militäreinrichtung ‚Beetzer Heide‘ (3,4 ha) vorgesehen.

Zusätzlich erfolgt der ökologische Umbau artenarmer Kiefernforsten zu artenreichen Mischwäldern (Ersatzmaßnahme 2 ‚Waldunterbau im Forstrevier Beetz‘). Durch den großen Umfang dieser Maßnahme sind die Flächen räumlich gebündelt und können eine konzentrierte Wirkung entfalten. Eine Zersplitterung wird vermieden.

Die Maßnahmenflächen E2 liegen auf bundeseigenen Flächen, auf die ... bei Kompensationsmaßnahmen vorrangig zurückzugreifen ist.“

„Die Verkehrssicherungspflicht ist im § 11 FStrG geregelt. Danach entstehen den Eigentümern oder Besitzern keine Kosten.“

IV.4.3.3 Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der vorstehenden Erwidern des Vorhabenträgers an, bezieht sich auf die Nrn. III.5 und III.11.16 dieses PFB und weist die Einwendungen der Forstbetriebsgemeinschaft Kremmen w.V. – soweit sie nicht durch die hiermit festgestellte Planung erledigt sind – zurück.

Auf die Beanspruchung der Forstflächen kann nicht verzichtet werden. Das öffentliche Interesse am hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhaben überwiegt das Interesse der Forstbetriebsgemeinschaft Kremmen w.V. und der darin organisierten Waldbesitzer an unveränderter Waldbewirtschaftung.

Die insbesondere wegen des Flächenentzugs geltend gemachten wirtschaftlichen Nachteile sind nicht entschädigungslos hinzunehmen. Entsprechend vorstehender Nr. IV.4.1.2 dieses PFB haben die Grundstückseigentümer und Inhaber eigentumsähnlicher Rechte dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung. Fragen nach der Höhe der Entschädigung und der Ausdehnung der Enteignung auf Antrag des Eigentümers sind jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Evtl. besonders schwerwiegende existenzgefährdende Nachteile sind weder geltend gemacht worden noch sonst ersichtlich.

A) Waldbrandrisiko

Das in den Einwendungen angesprochene Waldbrandrisiko erhöht sich durch den 6-streifigen Ausbau der BAB 24 und 10 nicht. Wie in den Nrn. IV.3.1 und IV.3.2 dieses PFB erläutert, steigt die Verkehrsmenge durch den 6-streifigen Ausbau im Vergleich zum Istzustand prognostisch nur wenig. Erheblich ansteigen wird dagegen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, so dass die durchschnittliche Verweildauer der maßgeblichen Risikofaktoren „Kfz (einschließlich Menschen)“ in Waldbereichen spürbar abnimmt. Außerdem werden im Rahmen der Bauausführung neben den befestigten Fahrbahnen auch die unbefestigten Seitenstreifen bearbeitet und in diesem Zusammenhang von (gut brennbarem) Aufwuchs befreit. Wie in den Lageplänen (vgl. Nr. I.6 dieses PFB) dargestellt, werden die unbefestigten Seitenstreifen des Straßenkörpers richtliniengerecht ausgebaut, so dass sie im Vergleich zum Istzustand eine verbesserte (Brand-) Schutzwirkung haben. Im Übrigen haben die Waldbesitzer gemäß lfd. Nr. 336 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB) ein Recht auf Wiederherstellung von Brandschutzstreifen.

B) Waldaußenmäntel / Kompensation

Zutreffend rügen die Einwender die mit dem Verlust vorhandener Waldaußenmäntel verbundenen ökologischen Nachteile. Diese Nachteile sind vom Vorhabenträger im LBP umfassend erkannt und bewertet worden. Entsprechend Nr. III.5.1 dieses PFB überzeugte sich die Planfeststellungsbehörde, dass die im LBP vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen den Anforderungen des Waldrechts genügen. Insbesondere werden für die zu beseitigenden Waldaußenmäntel entsprechend LBP-Maßnahme A4 neue Waldaußenmäntel angelegt. Damit sind die von den Einwendern gerügten ökologischen Nachteile nur vorübergehend. Sie werden durch weitere LBP-Maßnahmen kompensiert.

Die Planfeststellungsbehörde kann dem Vorhabenträger den von den Einwendern gewünschten „Ausgleich der Eingriffe in den betroffenen Waldgebieten“ nicht auferlegen. Es ist weder waldrechtlich (vgl. Nr. III.5.1 dieses PFB) noch naturschutzrechtlich (vgl. Nr. III.4.5 dieses PFB) zu beanstanden, dass der Vorhabenträger neben den hiermit planfestgestellten trassennahen Maßnahmen seine Kompensationspflicht möglichst konzentriert auf bundeseigenen Flächen erbringt. Der Vorhabenträger erläuterte beim Erörterungstermin nachvollziehbar, dass im Ergebnis seiner landschaftspflegerischen Begleitplanung in der Nachbarschaft des Straßenbauvorhabens keine weiteren Flächen gefunden wurden, die besser zur Kompensation der Eingriffe in den Wald geeignet wären, als die im LBP vorgesehenen. Ungeeignet seien insbesondere die Bereiche des Vogelschutzgebietes, wo die offenen Flächen für rastende Vögel zu erhalten sind. Die allgemeinen Vorschläge der Einwender seien nicht vorzugswürdig.

C) Verkehrssicherungspflichten

Die Einwender weisen zutreffend auf ihre derzeit schon bestehende Verkehrssicherungspflicht hin.

Derjenige, der die Verfügungsgewalt über ein Grundstück ausübt, hat im Rahmen des Möglichen dafür zu sorgen, dass von dort stehenden Bäumen keine Gefahr für andere ausgeht, der Baumbestand vielmehr so angelegt ist, dass er im Rahmen des nach forstwissenschaftlichen Erkenntnissen Möglichen gegen Windbruch und Windwurf, insbesondere aber auch gegen Umstürzen aufgrund fehlender Standfestigkeit gesichert ist (BGH, Urteil vom 31.05.1988 - VI ZR 275/87).

Zur allgemeinen Gefahrenvorsorge gehört es, (Wald-) Bäume in regelmäßigen Abständen zu kontrollieren. Im Allgemeinen kann sich die regelmäßig zweimal pro Jahr (in belaubtem und unbelaubtem Zustand) erforderliche Beobachtung auf eine Sichtprüfung vom Boden aus beschränken und muss nicht notwendig von Forstspezialisten durchgeführt werden (OLG Brandenburg, Urteil vom 12.01.1999 - 2 U 40/98).

Der BGH sieht zwar im Urteil vom 19.01.1989 (III ZR 258/87) bei Waldbäumen, die unauffällig im Wald – auch am Rande eines geschlossenen Waldstücks – stehen, keine besondere Verkehrssicherungspflicht, solange sie in keiner Weise hervortreten, also keine Eigentümlichkeiten aufweisen, die sie vom Waldsaum abheben. Dies gilt aber nicht, wenn aufgrund von Eigentümlichkeiten ein Baum in Bezug auf die Sicherheit des Straßenverkehrs nicht mehr als unauffällig angesehen werden kann (OLG Koblenz, Urteil vom 21.10.1991 - 12 U 773/90 und 12 U 563/91). Davon ist z.B. bei konkreten Defektsymptomen wie Wachstumsauffälligkeiten oder bei einem ausgeprägten Schlankheitsgrad auszugehen (LG Arnberg, Urteil vom 25.10.2007 - 2 O 293/06).

Die von der Forstbetriebsgemeinschaft Kremmen w.V. geäußerte Befürchtung, das Ausmaß der Verkehrssicherungspflicht könnte nach dem 6-streifigen Ausbau der BAB 24 und 10 zunehmen, ist unbegründet. Zunächst verändert sich die Grenzlänge zwischen den Straßen und den benachbarten Waldgrundstücken nicht wesentlich. Die bisherige Grenze wird lediglich um einige Meter verschoben. Ferner werden die unbefestigten Seitenstreifen des Straßenkörpers richtliniengerecht ausgebaut, so dass sie im Vergleich zum Istzustand eine verbesserte Schutzwirkung zum angrenzenden Wald haben (s.o.). Entsprechend LBP-Maßnahme A4 wird für die neuen Waldaußenmäntel an den BAB Pflanzmaterial verwendet, dessen maximale Wuchshöhe an der Straßengrenze niedrig beginnt und sich erst mit zunehmendem Abstand erhöht. Dadurch wird das Risiko, dass ein großer Waldbaum auf die BAB fällt, im Vergleich zum bisherigen Zustand sogar abnehmen.

D) Klarstellung zu § 11 Abs. 5 FStrG

Weil sich der Vorhabenträger in seiner Erwidernung nur auf § 11 Abs. 5 FStrG bezog, wonach der Träger der Straßenbaulast den Eigentümern oder Besitzern die Aufwendungen und Schäden in Geld zu ersetzen hat, wenn nach § 11 Abs. 2 FStrG bereits vorhandene Anpflanzungen zu beseitigen sind, weil sie die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, sieht sich die Planfeststellungsbehörde zu folgender Klarstellung veranlasst:

Der Vorhabenträger hat das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben so zu realisieren, dass die ausgebauten öffentlichen Straßen (hervorzuheben sind die BAB 24 und 10) hinreichend verkehrssicher sind. Dazu gehört auch die Beseitigung von Anpflanzungen, die bei Inbetriebnahme / Verkehrsfreigabe die Verkehrssicherheit beeinträchtigen könnten. Wie in Nr. 1 des BV geregelt, trägt die Kosten dafür die Bundesstraßenverwaltung.

Nach Verkehrsfreigabe führt das Verbot des § 11 Abs. 2 Satz 1 FStrG dazu, dass Eigentümern benachbarter Grundstücke für Anpflanzungen keine entschädigungsfähige Rechtsposition mehr entstehen kann. Es handelt sich um die Auswirkungen der Sozialpflichtigkeit des Eigentums infolge der situationsbedingten Lage des Grundstücks neben einer Straße. Für die Beseitigung von Anpflanzungen, die entgegen § 11 Abs. 2 Satz 1 FStrG angelegt wurden, ist keine Entschädigung zu zahlen. Wenn eine derartige Einrichtung entgegen einem gesetzlichen Verbot geschaffen wurde, so kann hierdurch keine entschädigungsfähige Rechtsposition entstehen (Marschall/Schroeter/Kastner, FStrG - Kommentar, 5. Auflage 1998, S. 344 und 345).

Aus § 11 Abs. 2 FStrG kann keine Verpflichtung des Trägers der Straßenbaulast zum Einschreiten abgeleitet werden mit der Folge, dass der Anlieger von der ihm für sein Grundstück oder für darauf befindliche Einrichtungen obliegenden Verkehrssicherungspflicht befreit würde (Kodal, Straßenrecht Handbuch, 7. Auflage 2010 S. 995).

Anpflanzungen, die in das Lichtraumprofil einer Straße hineinragen, stellen eine unerlaubte Sondernutzung der Straße dar, die nach § 8 Abs. 7a FStrG unterbunden werden kann. Die Straßenbaubehörde ist ferner berechtigt, gegen den Straßennachbarn zivilrechtlich wegen der Störung des Eigentums nach §§ 910 und 1004 BGB vorzugehen. Auch ist der Straßennachbar aus der Verkehrssicherungspflicht für sein Grundstück (s.o.) verpflichtet, alles zu unterlassen, was zu einer Verkehrsgefährdung auf der Straße führen kann (Müller/Schulz, FStrG - Kommentar 2008, S. 362).

Zusammengefasst lässt sich zum § 11 Abs. 5 FStrG feststellen, dass er in Bezug auf die „Verkehrssicherungspflicht für Waldbäume neben dem Straßenkörper“ nach Inbetriebnahme / Verkehrsfreigabe des Straßenbauvorhabens grundsätzlich keine Bedeutung hat.

IV.4.4 Eigentümer von Grundstücken in den Gemarkungen Tarmow, Hakenberg und Linum

IV.4.4.1 Inhalt der Einwendungen

„... die Zerschneidung der bewirtschafteten Flächen durch den Autobahnbau in den 70er Jahren hatte gravierende Erschwerungen für die landwirtschaftliche Produktion im Bereich zwischen den AS Fehrbellin und Kremmen. Gemildert wurden diese Auswirkungen durch Bauten entlang und Querungen der BAB 24. Wir müssen dringend darauf hinweisen, dass dieser Mindestbestand erhalten werden muss. Dieses trifft auch für die Zeit der Bauarbeiten selbst zu. Somit müssen wir allen Baumaßnahmen widersprechen, die diese Verbindungen mehr als kurzfristig unterbrechen oder auch in unseren Besitzstand eingreifen. Dieses soll mehrmals wie in den Unterlagen beschrieben geschehen. Beeinträchtigungen durch zeitweise Unterbrechungen von Verbindungen sind auf ein Mindestmaß zu reduzieren und die wirtschaftlichen Verluste auszugleichen.

Die folgenden Einlassungen stellen keinen Anspruch auf Vollständigkeit dar:

- 1. Dauernde Flächeninanspruchnahmen sind vorrangig durch Flächentausch auszugleichen.*
- 2. Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Produktion durch Überfahrungen der Nutzflächen, Grundwasserabsenkungen o.ä. sind gemeinsam zu quantifizieren und finanziell auszugleichen.*
- 3. Bauwerk 3*

Das Wirtschaftswegenetz ist auch während der Bauarbeiten befahrbar zu halten. Der in Blatt 22 und 23 verzeichnete und im Zuge des Raststättenbaus Linumer Bruch Südseite unterbrochene Wirtschaftsweg ist in seiner Funktion wiederherzustellen. Er kann an den zu verlegenden Wirtschaftsweg von der Kuhhorster Straße zur Raststätte (Bauwerk 362) angeschlossen werden.

4. *Bauwerk 330*

Die Nutzung der Brücke für den landwirtschaftlichen Verkehr muss hinsichtlich Breite und Traglast auch während der Bauarbeiten uneingeschränkt möglich sein.

5. *Bauwerke 334 / 335 / 339 / 347 / 365 / 366 / 368 / 371*

Die Funktionsfähigkeit der Anlage(n) ist während der Vegetationszeit (Februar bis November) zu sichern. Es können nur kurzzeitige Unterbrechungen und diese nur nach Abstimmung akzeptiert werden. Die geplanten Umverlegungen und Sicherungen müssen für den Eigentümer kostenneutral erfolgen. Der Leitungsträger kann die Baulast nicht tragen. Einer Regelung außerhalb des Verfahrens wird nicht zugestimmt.

6. *Bauwerk 362*

Eine Vollsperrung der Gemeindestraße führt zu gravierenden Problemen in der Transportlogistik des Unternehmens. Insbesondere werden die Transporte zwischen Futterflächen, Silos, Tierhaltung stark behindert. Mit der vorgeschlagenen Umleitung sind extreme Mehraufwendungen notwendig. Diese sind im Falle einer fehlenden Lösung auszugleichen. Die Aufwendungen können durch die Wiederherstellung und den Ausbau des unter Punkt 3 benannten Wirtschaftsweges zwischen der L 17 und der Kuhhorster Straße reduziert werden.“

IV.4.4.2 *Erwiderung des Vorhabenträgers*

„Inanspruchnahmen von Flächen erfolgen nur innerhalb der in den Unterlagen dargestellten Planfeststellungsgrenzen. Die Flächengrößen und die Art der Inanspruchnahme (Erwerb, dauernde Beschränkung, vorübergehende Inanspruchnahme) sind im GV quantifiziert.

Beim Bau der Überführungsbauwerke wird es keine Beeinträchtigung der Nutzbarkeit geben, weil diese jeweils parallel daneben errichtet werden. Lediglich das Anbinden der neuen Brückenrampen an die vorhandenen Wege kann zu kurzzeitigen Behinderungen führen. Dauerhafte (zeitlich unbegrenzte) Unterbrechungen sind nicht geplant.

Die Planungen des Vorhabenträgers sehen die Anpassung aller Autobahnquerungen zwischen den AS Fehrbellin und Kremmen an den zukünftigen 6-streifigen Querschnitt vor. Ebenso werden alle durch die symmetrische Verbreiterung der BAB verdrängten parallel laufenden Wirtschaftswege wieder hergestellt und an das vorhandene Wegenetz angeschlossen. Damit werden die derzeit nutzbaren Wegebeziehungen auch weiterhin in gleicher Art und Weise nutzbar sein.

Eine Besichtigung vor Ort hat ergeben, dass der Weg am westlichen Zaun der Rastanlage ‚Linumer Bruch‘ (Fahrtrichtung Berlin) bei ca. km 224,900 nur noch schwach erkennbar ist. Dieser scheint somit auch kaum benutzt zu werden, weil stattdessen der Weg im Wald auf dem Flurstück 28/2 der Flur 7 in der Gemarkung Linum (vgl. Unterlage 7, Blatt 22) für den landwirtschaftlichen Verkehr genutzt wird. Die Herstellung eines Verbindungsweges (160 m) zwischen dem Waldweg und dem neu angelegten Wirtschaftsweg ist somit nicht erforderlich. Die Erschließung der Flurstücke ist durch die geplanten Wege gesichert.

Die technische Abstimmung zu den Leitungsänderungsmaßnahmen erfolgt in den weiteren Leistungsphasen. Die Ausführung der Leitungsänderungsmaßnahmen (Zeitraum zwischen November und Februar) obliegt dem Leitungseigentümer.“

IV.4.4.3 Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Zunächst betont die Planfeststellungsbehörde, dass die Grundstückseigentümer entsprechend vorstehender Nr. IV.4.1.2 dieses PFB dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung haben. Fragen nach der Höhe der Entschädigung und der geforderten Entschädigung in Land sind jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt die Erwiderng des Vorhabenträgers, dass der PFB die Beanspruchung von Flächen nur innerhalb der in den Unterlagen dargestellten Planfeststellungsgrenzen und nur in dem geplanten Umfang gestattet. Nur die gemäß Nr. III.2 dieses PFB erlaubten Wasserbenutzungen sind zulässig.

Durch die hiermit festgestellte Straßenplanung ist die Forderung der Grundstückseigentümer nach Erhalt des vorhandenen Wegenetzes und der vorhandenen Autobahnquerungen grundsätzlich erfüllt (s. auch Nr. III.11.17 dieses PFB).

Die voraussichtlich nicht vermeidlichen temporären Beeinträchtigungen bleiben unter der Schwelle der Erheblichkeit. Während der evtl. wochenweisen Vollsperrung des Bauwerkes 2 im Zuge der Gemeindestraße Linum-Kuhhorst (Ifd. Nr. 362 des BV; vgl. Nr. I.7 dieses PFB) steht eine Umleitungsstrecke zur Verfügung, die auch für langsam fahrende Fahrzeuge – zumindest zeitweilig – entschädigungslos zumutbar ist.

Gemäß § 14 Abs. 1 Satz 2 Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.07.2009, GVBl. I/09 S. 358; geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 13.04.2010, GVBl. I/10 Nr. 17) besteht auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs öffentlicher Straßen (hier: Gemeindestraße) kein Rechtsanspruch. Für Erschwernisse, die durch Einschränkungen des Gemeingebrauchs hervorgerufen werden, besteht kein Anspruch auf Ersatz der Mehraufwendungen bzw. auf Ausgleich gewerblicher Nachteile (§ 14 Abs. 1 Satz 3 BbgStrG).

Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hat der Anlieger einer Straße keinen Anspruch darauf, dass eine bisher gegebene günstige Verkehrslage aufrechterhalten bleibt. Hat eine Planung die Verschlechterung der für ein Grundstück bisher bestehenden günstigen Verkehrsverhältnisse zur Folge, so wird der Anlieger dadurch in aller Regel nicht in seinen Rechten verletzt (BVerwG, Urteile vom 28.01.2004 - 9 A 27/03 - und vom 21.12.2005 - 9 A 12/05; BayVG, Urteil vom 07.10.2005 - 22 A 09.40002).

Es gibt keinen Individualanspruch darauf, dass jeweils die kürzeste Wegeverbindung zwischen verschiedenen Zielen unverändert für die Zukunft fortbesteht (OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 17.01.1997 - 9 A 1937/75; BVerwG, Urteil vom 29.04.1977 - 4 C 15.75).

Der Vorhabenträger hatte den Erhalt bzw. die Wiederherstellung der vorhandenen Berechnungsanlagen bereits in den ausgelegten Planunterlagen vorgesehen. Dazu ist klarzustellen, dass die Ausführung der Leitungsänderungsmaßnahme grundsätzlich dem Leitungsträger selbst überlassen werden muss, weil dies im wohlverstandenen Interesse des Leitungsträgers an fachgerechter Umverlegung ist. Insoweit sind die Forderungen erfüllt.

Über die Kostentragung kann in der Planfeststellung jedoch nicht entschieden werden, weil solche privatrechtlichen Fragen einer Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht zugänglich sind.

Obwohl die Eigentümer ihre Grundstücksbetroffenheiten nicht im Einzelnen rügten, prüfte die Planfeststellungsbehörde deren Erfordernis mit dem Ziel, die Beanspruchungen auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Im Ergebnis sind folgende Beanspruchungen für das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben unverzichtbar:

- * Erwerb von 1.496 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von (152 + 19 =) 171 m² des 2.611 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 14.37 des GV (vgl. Nr. I.13.2 dieses PFB),
- * Erwerb von 1.621 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 465 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 (lfd. Nr. 1101 des BV) und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von (125 + 22 =) 147 m² des 22.182 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 14.42 des GV,
- * Erwerb von 1.075 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 60 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (lfd. Nr. 1101 des BV) und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von (70 + 40 =) 110 m² des 1.991 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 15.05 des GV,
- * Erwerb von 705 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und dauernde Beschränkung von 1.015 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (lfd. Nr. 1101 des BV) des 9.749 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 16.09 des GV,

- * Erwerb von 345 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 615 m² des 2.564 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 17.05 des GV,
- * Erwerb von 107 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 107 m² des 214 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 18.06 des GV,
- * Erwerb von 595 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 210 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (lfd. Nr. 1101 des BV) und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 90 m² des 1.018 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 18.08 des GV,
- * Erwerb von 265 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 860 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (lfd. Nr. 1101 des BV) und dauernde Beschränkung von 195 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV des 71.787 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 18.09 des GV,
- * Erwerb von 550 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 720 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (lfd. Nr. 1101 des BV) und dauernde Beschränkung von 185 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV des 43.792 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 18.13 des GV,
- * Erwerb von 200 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 255 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (lfd. Nr. 1101 des BV) und dauernde Beschränkung von 95 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV des 25.350 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 18.20 des GV,
- * Erwerb von 120 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und dauernde Beschränkung von 490 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (lfd. Nr. 1101 des BV) des 12.150 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 18.31 des GV,
- * Erwerb von 205 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und dauernde Beschränkung von 220 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (lfd. Nr. 1101 des BV) des 18.615 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 18.32 des GV,
- * Erwerb von 220 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und dauernde Beschränkung von 340 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (lfd. Nr. 1101 des BV) des 13.870 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 19.03 des GV,
- * Erwerb von 265 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und dauernde Beschränkung von 170 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (lfd. Nr. 1101 des BV) des 17.269 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 19.04 des GV,

- * Erwerb von 340 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von (40 + 45 =) 85 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 290 m² des 16.014 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 19.07 des GV,
- * Erwerb von 210 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 180 m² des 15.540 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 19.08 des GV,
- * Erwerb von 50 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 15 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 40 m² des 1.515 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 19.09 des GV,
- * Erwerb von 30 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 30 m² des 1.971 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 19.10 des GV,
- * Erwerb von 295 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 85 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 245 m² des 11.249 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 19.11 des GV,
- * Erwerb von 125 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 150 m² des 14.000 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 19.12 des GV,
- * Erwerb von 350 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 120 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 360 m² des 14.592 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 19.13 des GV,
- * Erwerb von 215 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 135 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (lfd. Nr. 1101 des BV) und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 125 m² des 17.139 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 19.14 des GV,
- * Erwerb von 495 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 240 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 710 m² des 44.782 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 19.15 des GV,
- * Erwerb von 490 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 435 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (lfd. Nr. 1101 des BV) und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 100 m² des 32.827 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 19.16 des GV,
- * Erwerb von 435 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 140 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 415 m² des 30.550 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 19.17 des GV,

- * Erwerb von 305 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 205 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (Ifd. Nr. 1101 des BV) und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 200 m² des 16.346 m² großen Flurstücks mit der Ifd. Nr. 19.18 des GV,
- * Erwerb von 420 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 260 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß Ifd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 280 m² des 33.070 m² großen Flurstücks mit der Ifd. Nr. 19.19 des GV,
- * Erwerb von 305 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 80 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (Ifd. Nr. 1101 des BV) und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 290 m² des 14.660 m² großen Flurstücks mit der Ifd. Nr. 19.20 des GV,
- * Erwerb von 680 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 430 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (Ifd. Nr. 1101 des BV) und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 555 m² des 23.240 m² großen Flurstücks mit der Ifd. Nr. 19.25 des GV,
- * Erwerb von 500 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 320 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß Ifd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 845 m² des 108.348 m² großen Flurstücks mit der Ifd. Nr. 19.26 des GV,
- * Erwerb von 805 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 190 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (Ifd. Nr. 1101 des BV) und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 705 m² des 12.950 m² großen Flurstücks mit der Ifd. Nr. 19.27 des GV,
- * Erwerb des 24 m² großen Flurstücks mit der Ifd. Nr. 19.45 des GV,
- * Erwerb von 260 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 110 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß Ifd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von (135 + 205 =) 340 m² des 4.344 m² großen Flurstücks mit der Ifd. Nr. 19.49 des GV,
- * Erwerb von 15 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 145 m² des 9.439 m² großen Flurstücks mit der Ifd. Nr. 23.13 des GV,
- * Erwerb von 65 m² für eine Gemeindestraße gemäß Ifd. Nr. 3 des BV aus dem 3.269 m² großen Flurstück mit der Ifd. Nr. 23.15 des GV,
- * vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 215 m² des 14.372 m² großen Flurstücks mit der Ifd. Nr. 23.20 des GV,
- * Erwerb von 105 m² für eine Gemeindestraße gemäß Ifd. Nr. 3 des BV aus dem 5.212 m² großen Flurstück mit der Ifd. Nr. 23.22 des GV,
- * Erwerb von 240 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und dauernde Beschränkung von 325 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (Ifd. Nr. 1101 des BV) des 25.915 m² großen Flurstücks mit der Ifd. Nr. 23.28 des GV,

- * Erwerb von 110 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV aus dem 9.180 m² großen Flurstück mit der lfd. Nr. 23.30 des GV,
- * Erwerb von 185 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und dauernde Beschränkung von 190 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (lfd. Nr. 1101 des BV) des 17.635 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 23.34 des GV,
- * Erwerb von 125 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV aus dem 6.194 m² großen Flurstück mit der lfd. Nr. 23.36 des GV,
- * Erwerb von 35 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und dauernde Beschränkung von 100 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (lfd. Nr. 1101 des BV) des 3.958 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 23.47 des GV,
- * Erwerb von 70 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV aus dem 2.886 m² großen Flurstück mit der lfd. Nr. 23.49 des GV,
- * Erwerb von 480 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und dauernde Beschränkung von 625 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (lfd. Nr. 1101 des BV) des 38.118 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 23.50 des GV,
- * Erwerb von 385 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV aus dem 17.621 m² großen Flurstück mit der lfd. Nr. 23.52 des GV,
- * Erwerb von 115 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und dauernde Beschränkung von 110 m² für die Kompensationsmaßnahme G/A1 „Heckenpflanzung“ (lfd. Nr. 1101 des BV) des 8.514 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 23.56 des GV,
- * Erwerb von 65 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV aus dem 2.442 m² großen Flurstück mit der lfd. Nr. 23.58 des GV,
- * Erwerb von 170 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 190 m² des 18.675 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 23.69 des GV,
- * Erwerb von 5 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und Erwerb von 125 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV aus dem 3.319 m² großen Flurstück mit der lfd. Nr. 23.72 des GV,
- * Erwerb von 105 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV aus dem 3.670 m² großen Flurstück mit der lfd. Nr. 24.04 des GV,
- * Erwerb von 890 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von (200 + 20 =) 220 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 725 m² des 60.232 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 24.16 des GV,
- * Erwerb von 145 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 240 m² des 5.592 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 24.19 des GV,

- * Erwerb von 315 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 750 m² des 54.826 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 24.36 des GV,
- * Erwerb von 675 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und Erwerb von 440 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV aus dem 26.989 m² großen Flurstück mit der lfd. Nr. 24.37 des GV,
- * Erwerb von 65 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 180 m² des 4.461 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 24.42 des GV,
- * Erwerb von 265 m² für den Straßenkörper der BAB 24, Erwerb von 135 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV und dauernde Beschränkung von 75 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV des 8.120 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 24.43 des GV,
- * Erwerb von 60 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 195 m² des 4.516 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 24.44 des GV,
- * Erwerb von 265 m² für den Straßenkörper der BAB 24, Erwerb von 135 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV und dauernde Beschränkung von 75 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV des 8.520 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 24.45 des GV,
- * Erwerb von 15 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 190 m² des 4.808 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 24.52 des GV,
- * Erwerb von 240 m² für den Straßenkörper der BAB 24, Erwerb von 135 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV und dauernde Beschränkung von 75 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV des 8.820 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 24.53 des GV,
- * Erwerb von 15 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 185 m² des 20.185 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 24.54 des GV,
- * Erwerb von 230 m² für den Straßenkörper der BAB 24, Erwerb von 130 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV und dauernde Beschränkung von 75 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV des 8.520 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 24.55 des GV,
- * Erwerb von 60 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 210 m² des 15.325 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 25.04 des GV,

- * Erwerb von 520 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und Erwerb von 185 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV aus dem 8.810 m² großen Flurstück mit der lfd. Nr. 25.05 des GV,
- * Erwerb von 55 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 200 m² des 4.344 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 25.06 des GV,
- * Erwerb von 380 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und Erwerb von 135 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV aus dem 8.780 m² großen Flurstück mit der lfd. Nr. 25.07 des GV,
- * Erwerb von 40 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 195 m² des 4.780 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 25.08 des GV,
- * Erwerb von 310 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und Erwerb von 115 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV aus dem 8.571 m² großen Flurstück mit der lfd. Nr. 25.09 des GV,
- * Erwerb von 20 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 183 m² des 5.071 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 25.14 des GV,
- * Erwerb von 135 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 315 m² des 17.528 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 25.24 des GV,
- * Erwerb von 475 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 275 m² des 7.920 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 25.25 des GV,
- * Erwerb von 100 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 190 m² des 19.676 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 25.30 des GV,
- * Erwerb von 290 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 170 m² des 5.300 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 25.31 des GV,
- * Erwerb von 135 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 265 m² des 26.187 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 25.34 des GV,
- * Erwerb von 402 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 215 m² des 5.630 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 25.35 des GV,
- * Erwerb von 30 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 50 m² des 4.000 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 25.36 des GV,
- * Erwerb von 55 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 30 m² des 859 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 25.37 des GV,

- * Erwerb von 166 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 242 m² des 22.270 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 25.38 des GV,
- * Erwerb von 330 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 180 m² des 4.642 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 25.39 des GV,
- * Erwerb von 440 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 556 m² des 51.896 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 25.42 des GV,
- * Erwerb von 710 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 420 m² des 6.620 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 25.43 des GV,
- * Erwerb von 330 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 67 m² des 25.710 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 26.06 des GV,
- * Erwerb von 3.255 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 1.010 m² für die Kompensationsmaßnahme A3 „Bepflanzung der Eingangsbereiche der Unterführung für die Fauna“ (lfd. Nr. 1002 des BV) und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 575 m² des 40.600 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 26.12 des GV,
- * Erwerb von 1.945 m² für den Straßenkörper der BAB 24, dauernde Beschränkung von 370 m² für die Kompensationsmaßnahme A3 „Bepflanzung der Eingangsbereiche der Unterführung für die Fauna“ (lfd. Nr. 1002 des BV), dauernde Beschränkung von 195 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und vorübergehend zu beanspruchende Fläche von 640 m² des 20.200 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 26.13 des GV sowie
- * dauernde Beschränkung von 62 m² für die Kompensationsmaßnahme A4 „Uferbepflanzung“ (lfd. Nrn. 1018 und 1019 des BV) des 4.500 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 60.22 des GV.

Ergänzend wird angemerkt, dass das zum Erwerb vorgesehene 896 m² große Flurstück mit der lfd. Nr. 23.70 des GV bereits als öffentliche Verkehrsfläche (hier: Teil des Straßenkörpers im Sinne von § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG) zur BAB 24 gehört. Für diese Fläche ist lediglich ein rückständiger Grunderwerb durchzuführen. Über diese Fläche verfügt bereits die öffentliche Hand, auch wenn im Grundbuch noch andere Eigentümer verzeichnet sind. D.h. die Einwender sind insoweit nicht in ihren Rechten als Grundstückseigentümer betroffen.

IV.4.5 Eigentümer mehrerer Grundstücke in der Gemarkung Flatow

IV.4.5.1 Wesentlicher Inhalt der Einwendungen

Die Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 28.14, 28.17, 28.18, 28.19, 28.20, 28.22, 28.23, 28.25, 28.26, 28.27, 28.28, 28.29, 28.30, 28.31, 28.32, 28.33, 28.34, 29.04, 29.06, 29.09, 29.22, 29.24, 29.30, 29.36, 29.37, 30.05, 30.09 und 64.4 des GV (vgl. Nr. I.13.2 dieses PFB) wandten sich gegen die geplante Beanspruchung ihrer Waldflächen und forderten für die zu beanspruchenden Flächen Ersatzland.

Ferner solle der nördlich der BAB verlaufende Wirtschaftsweg Lkw-fähig wiederhergestellt werden. An den aufgerissenen Bestandesrändern habe der Vorhabenträger als Windschutzmaßnahme einen 10-15 m breiten Streifen mit Jungkiefern aufzuforsten und dahinter auf einem weiteren Streifen Laubholzvoranbauten zu realisieren. Zwecks Ermöglichung des Wildwechsels sei im Rahmen der Gesamtbaumaßnahme eine Grünbrücke anzulegen; ergänzt um einen dauerhaften Wildschutzzaun beiderseits der BAB, mindestens 1,60 m hoch in verzinktem Knotengeflecht. Die Erschließung der verbleibenden Fläche des Grundstücks mit der lfd. Nr. 29.22 des GV sei zu ermöglichen. Es werde ein Zugang zum Versickerungsbecken gemäß lfd. Nr. 378 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB) zwecks Wasserentnahme, Möglichkeit der Bejagung und Angliederung an den Eigenjagdbezirk erbeten. Hinsichtlich der Entschädigung weise man vorsorglich auf die Sonnen- und Windeinwirkung und damit auf künftige Randschäden sowie eine Verkarstung des Bodens und Vergrasung hin. Sowohl die Minderung des Waldbestandes als auch die Beeinträchtigung der Jagdausübung müssten in Ansatz gebracht werden.

IV.4.5.2 Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich auf die Nrn. III.5.1, III.5.2 und III.11.16 dieses PFB und weist die Einwendungen – soweit sie nicht durch die hiermit festgestellte Planung erledigt sind – zurück. Sie überzeugte sich davon, dass nicht verzichtet werden kann auf

- * den Erwerb von 3 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 32 m² des 15.851 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.14 des GV,
- * den Erwerb von 995 m² für den Straßenkörper der BAB 24, die dauernde Beschränkung von 275 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (560 + 495 =) 1.055 m² des 13.111 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.17 des GV,
- * den Erwerb von 405 m² für den Straßenkörper der BAB 24, die dauernde Beschränkung von 35 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 143 m² des 583 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.18 des GV,

- * den Erwerb von 2.280 m² für den Straßenkörper der BAB 24, die dauernde Beschränkung von 100 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (1.520 + 2.035 =) 3.555 m² des 33.687 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.19 des GV,
- * den Erwerb von 510 m² für den Straßenkörper der BAB 24, die dauernde Beschränkung von 310 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (380 + 585 =) 965 m² des 4.088 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.20 des GV,
- * den Erwerb von 20 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und von 80 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV, die dauernde Beschränkung von 90 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 85 m² des 3.800 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.22 des GV,
- * den Erwerb von 20 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und von 25 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV, die dauernde Beschränkung von 20 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 20 m² des 1.590 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.23 des GV,
- * den Erwerb von 180 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und von 160 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV, die dauernde Beschränkung von 35 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 70 m² des 547 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.25 des GV,
- * den Erwerb von 585 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (355 + 515 =) 870 m² des 2.077 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.26 des GV,
- * den Erwerb von 280 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und von 325 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV, die dauernde Beschränkung von 175 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 205 m² des 1.954 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.27 des GV,
- * den Erwerb von 480 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (158 + 85 =) 243 m² des 723 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.28 des GV,
- * den Erwerb von 260 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und von 310 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV, die dauernde Beschränkung von 170 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 200 m² des 3.335 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.29 des GV,
- * den Erwerb von 775 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (510 + 785 =) 1.295 m² des 5.053 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.30 des GV,

- * den Erwerb von 110 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und von 190 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV, die dauernde Beschränkung von 160 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 160 m² des 4.416 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.31 des GV,
- * den Erwerb von 335 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und von 300 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV, die dauernde Beschränkung von 115 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 160 m² des 1.287 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.32 des GV,
- * den Erwerb von 680 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (580 + 910 =) 1.490 m² des 8.812 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.33 des GV,
- * die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (15 + 180 =) 195 m² des 8.905 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.34 des GV,
- * den Erwerb von 755 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (565 + 695 =) 1.260 m² des 2.852 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.35 des GV,
- * den Erwerb von 1.050 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und von 1.090 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV, die dauernde Beschränkung von 645 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 730 m² des 14.807 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.36 des GV,
- * den Erwerb von 670 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und von 730 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV, die dauernde Beschränkung von 465 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 515 m² des 57.299 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 29.04 des GV,
- * den Erwerb von 260 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und von 95 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV, die dauernde Beschränkung von 105 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (100 + 90 =) 190 m² des 1.856 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 29.05 des GV,
- * den vollständigen Erwerb des 46 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 29.06 des GV für den Straßenkörper der BAB 24,
- * den Erwerb von 50 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 90 m² des 3.384 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 29.09 des GV,

- * den Erwerb von 1.160 m² für den Straßenkörper der BAB 24, die dauernde Beschränkung von (120 + 280 =) 400 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (255 + 220 =) 475 m² des 6.430 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 29.22 des GV,
- * den Erwerb von 425 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 450 m² des 20.988 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 29.24 des GV,
- * den Erwerb von 275 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 240 m² des 1.688 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 29.30 des GV,
- * den Erwerb von 400 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 330 m² des 1.068 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 29.36 des GV,
- * die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 70 m² des 5.767 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 29.37 des GV,
- * den Erwerb von 10 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 140 m² des 228 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 30.05 des GV,
- * den Erwerb von 265 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 665 m² des 6.154 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 30.09 des GV sowie
- * die dauernde Beschränkung von 2.000 m² des 17.126 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 64.4 des GV für die LBP-Maßnahme E7/CEF „Nisthilfen für Vögel, Quartiere für Fledermäuse“ (lfd. Nr. 1116 des BV).

Von den betroffenen Flurstücken mit einer Gesamtgröße von 249.512 m² werden 21.594 m² (ca. 8,7%) dauerhaft beansprucht. Davon entfallen auf den von den Einwendern selbst geforderten Wirtschaftsweg 3.305 m² und 5.100 m² auf dauerhaft zu beanspruchende Flächen, die aber mit Einschränkungen waldbirtschaftlich nutzbar bleiben.

Entsprechend vorstehender Nr. IV.4.1.2 dieses PFB haben die Grundstückseigentümer dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung. Fragen nach der Höhe der Entschädigung und der Entschädigung in Land sind jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Evtl. besonders schwerwiegende existenzgefährdende Nachteile sind weder geltend gemacht worden noch offensichtlich.

Die von den Einwendern geforderte Wiederherstellung eines nördlich der BAB verlaufenden Wirtschaftsweges in vorhandener Breite und Befestigungsart war bereits in der ausgelegten Planung enthalten (s. lfd. Nr. 3 des BV in Verbindung mit den Blättern 28 und 29 der Lagepläne; vgl. Nr. I.6 dieses PFB).

Entsprechend LBP-Maßnahme A4 werden für die zu beseitigenden Waldaußenmäntel neue Waldaußenmäntel angelegt. Damit waren die geforderten Windschutzmaßnahmen teilweise bereits in den ausgelegten Planunterlagen enthalten. Evtl. darüber hinaus gehende Maßnahmen kann die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger nicht auferlegen, weil die dafür infrage kommenden Flächen nicht ausreichend aufwertungsfähig sind. Der Vorhabenträger betonte als Ergebnis seiner landschaftspflegerischen Begleitplanung, dass weitere Waldrandpflanzungen aus Gründen der Eingriffsminimierung in Dünensandbereiche nicht vorgesehen wurden. Zudem handele es sich bei den angrenzenden Wäldern um Mischbestände aus Kiefern und Laubholzarten.

Die geforderten Wildschutzmaßnahmen waren ebenfalls bereits weitgehend in der ausgelegten Planung enthalten. In den Lageplänen ist neben den hiermit planfestgestellten Abschnitten der BAB 24 und 10 durchgängig ein beidseitiger Wildschutzzaun vorgesehen (s. lfd. Nr. 1 des BV). Die vorhandenen Querungsmöglichkeiten für Wild werden durch das Straßenbauvorhaben nicht verschlechtert. Insbesondere wird das Bauwerk 1 (lfd. Nr. 386 des BV; s. auch Blatt 31 der Lagepläne) für den Biotopverbund wiederhergestellt. Darüber hinaus kann die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger keine weiteren Querungsbauwerke wie etwa eine Grünbrücke auferlegen.

Das Grundstück mit der lfd. Nr. 29.22 des GV wird nicht in zwei Teile geteilt. Neben dem Versickerbecken bleibt ein ca. 10 m breiter Grundstückstreifen im Eigentum der Einwender. Dieser Streifen ist als Verbindung zwischen den beiden größeren Teilflächen des Flurstücks und damit für Erschließungszwecke nutzbar. Die von den Einwendern gewünschte Nutzung des Versickerbeckens kann die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger nicht aufgeben. Darüber ist ggf. außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu befinden. Gegenstand der Planfeststellung ist die öffentliche Widmung des Versickerbeckens als Bestandteil des Straßenkörpers der BAB 24 (§ 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG in Verbindung mit lfd. Nr. 1 des BV).

IV.4.6 Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 28.37, 29.01, 29.07, 29.10, 29.11 und 30.18 des GV

Die Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 28.37, 29.01, 29.07, 29.10, 29.11 und 30.18 des GV (vgl. Nr. I.13.2 dieses PFB) wandten sich gegen die geplante Beanspruchung ihrer Waldflächen und forderten *„einen gleichwertigen Ersatz in Waldfläche. Wir regen an, in der Gemarkung Linum einen Lärmschutz parallel zur Autobahn zu errichten. Von großem Nutzen wäre auch eine autobahnbegleitende mehrreihige Anpflanzung. ...*

Für erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ... können wir durch vertragliche Regelungen Flächen zur Verfügung stellen. Die Renaturierung eines Feldsolls und eines temporären Gewässers, mehrreihige Windschutzpflanzungen, Wildobsthecken und Flächen für mehrere Hektar Streuobstwiese können zum Ausgleich und Ersatz erbracht werden.“

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich auf die Nrn. III.5.1, III.5.2 und III.9 dieses PFB und weist die Einwendungen – soweit sie nicht durch die hiermit festgestellte Planung erledigt sind – zurück. Sie überzeugte sich davon, dass nicht verzichtet werden kann auf

- * den Erwerb von 870 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (890 + 1.535 =) 2.425 m² des 15.003 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 28.37 des GV,
- * den Erwerb von 220 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und von 130 m² für eine Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 3 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB), die dauernde Beschränkung von 20 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 39 m² des 409 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 29.01 des GV,
- * den Erwerb von 120 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (13 + 45 =) 58 m² des 178 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 29.07 des GV,
- * den Erwerb von 530 m² für den Straßenkörper der BAB 24, die dauernde Beschränkung von 150 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (185 + 255 =) 440 m² des 1.965 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 29.10 des GV,
- * den Erwerb von 480 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 305 m² des 2.427 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 29.11 des GV sowie
- * den Erwerb von 260 m² für den Straßenkörper der BAB 24, die dauernde Beschränkung von 360 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (540 + 530 =) 1.070 m² des 6.437 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 30.18 des GV.

Von den betroffenen Flurstücken mit einer Gesamtgröße von 26.419 m² werden 3.140 m² (ca. 11,9%) dauerhaft beansprucht. Davon entfallen 530 m² auf dauerhaft zu beanspruchende Flächen, die aber mit Einschränkungen waldbwirtschaftlich nutzbar bleiben. Evtl. besonders schwerwiegende existenzgefährdende Nachteile sind nicht ersichtlich.

Entsprechend vorstehender Nr. IV.4.1.2 dieses PFB haben die Grundstückseigentümer dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung. Fragen nach der Höhe der Entschädigung und der Entschädigung in Land sind jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Die von den Einwendern vorgeschlagenen Flächen prüfte der Vorhabenträger auf ihre mögliche Eignung für die Kompensation der durch das Straßenbauvorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft. Im Ergebnis wurden die Flächen als nicht ausreichend geeignet eingestuft und eine Umplanung insoweit abgelehnt.

Wie in nachfolgender Nr. IV.5 dieses PFB entschieden, bestehen keine Ansprüche auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen oder immissionsschützende Bepflanzung (IV.5.10).

Im Übrigen ist die von den Einwendern befürchtete Nutzung des „Dechtower Weges“ durch Baufahrzeuge nicht Gegenstand der Planfeststellung.

IV.4.7 Eigentümer mehrerer Grundstücke in der Gemarkung Staffelde

IV.4.7.1 Wesentlicher Inhalt der Einwendungen

Die Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 31.21, 31.23, 31.25, 31.26, 32.08, 32.10, 32.11, 32.12, 32.15, 32.16, 32.17, 32.18, 32.19, 32.21, 32.22, 32.23, 32.24, 32.25, 32.26, 32.28, 32.29, 32.30, 32.31, 32.32, 32.33, 32.34, 32.35, 32.38, 32.41, 32.42, 33.01, 33.02, 33.03, 33.04, 33.15, 33.16, 33.17, 33.18, 33.20, 33.22, 33.27 und 33.29 des GV (vgl. Nr. I.13.2 dieses PFB) wandten sich gegen die geplante Beanspruchung ihrer Waldflächen und vor allem ihres Traubeneichensaatgutbestandes, der für den Lebensunterhalt maßgeblich sei. Im Erörterungstermin am 28.04.2010 betonten die Einwender, dass bei Inanspruchnahme des Traubeneichensaatgutbestandes eine Existenzgefährdung drohe.

„Gewachsene Waldbestände werden in erheblichem Maße aufgerissen und es besteht für einen langen Zeitraum die Gefahr von Dispositionen für biotische und abiotische Gefahren. Ich fordere daher für meine Waldflächen über 15 Jahre nach Fertigstellung des Ausbaus eine jährliche Bewertung der Randschäden durch einen unabhängigen Gutacher, damit mir diese Schäden ausgeglichen werden. Es sollte ein geeigneter Waldrand bepflanzt werden. ...

Obwohl die Gemarkung Staffelde in ganz erheblichem Ausmaße von dem Autobahnausbau betroffen ist, werden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ‚weit weg‘ in einem anderen Naturraum durchgeführt. Dies ist m.E. nicht i.S. des Naturschutzgesetzes. ... Des Weiteren biete ich selbst 1 ha Acker zur Aufforstung an. Auch biete ich 50 ha Kiefernwald zum Waldumbau mit Mischwald an. ... Bei dem ... von mir zu erwerbenden Grund und Boden schlage ich einen Flächenausgleich möglichst durch Waldflächen in den Gemarkungen Staffelde und Groß-Ziethen südlich der BAB 24 vor.“

IV.4.7.2 Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Zunächst stellt die Planfeststellungsbehörde klar, dass die zum Erwerb vorgesehenen (667 + 584 + 188 =) 1.439 m² großen Flurstücke mit den lfd. Nrn. 32.21, 32.22 und 32.23 des GV bereits als öffentliche Verkehrsfläche (hier: Teil des Straßenkörpers im Sinne von § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG) zur BAB 10 gehören. Für diese Flächen ist lediglich ein rückständiger Grunderwerb durchzuführen. Über diese Flächen verfügt bereits die öffentliche Hand, auch wenn im Grundbuch die Einwender noch als Eigentümer verzeichnet sind. D.h. die Einwender sind insoweit nicht in ihren Rechten als Grundstückseigentümer betroffen.

Der BGH ging in seinem Urteil vom 20.06.2008 (V ZR 149/07) davon aus, dass beim rückständigen Grunderwerb keine Enteignung, sondern vielmehr „die Bereinigung aus der DDR überkommener unzureichender Nutzungsverhältnisse an Grund und Boden“ gegeben ist. Diese Bereinigung wird als Inhalts- und Schrankenbestimmung (Artikel 14 Abs. 1 GG) gewertet und nicht als Enteignung (Artikel 14 Abs. 3 GG). Die betroffenen Grundstücke seien wirtschaftlich als leere Hülle zu betrachten. Sie seien vor dem 03.10.1990 genauso wenig handelbar gewesen wie danach. Das Eigentum sei durch die Rechtspraxis der DDR und die Widmung zum Verkehrsweg weitgehend überlagert gewesen. Der BGH spricht von einer „Aushöhlung des wirtschaftlichen Wertes“.

Der Vorhabenträger nahm die Einwendungen zum Anlass, die ausgelegte Planung der AS Kremmen nochmals zu prüfen. Im Ergebnis seiner Prüfung kam er zu dem Ergebnis, dass das Gewicht der geplanten, verkehrlich verbesserten AS Kremmen nicht so hoch ist, wie das Gewicht der drohenden Existenzgefährdung und des erheblichen Eingriffs in den forstlich wertvollen Traubeneichensaatgutbestand. Daraufhin erstellte der Vorhabenträger Deckblätter, in denen auf die zunächst geplante Veränderung des südlich der BAB 24 gelegenen Teils der AS Kremmen weitgehend verzichtet wird. Diese Deckblattplanung der AS Kremmen beschränkt sich auf Anpassungen der B 273 und der Verbindungsrampen an die 6-streifig auszubauende BAB 24. Damit wird der von den Einwendern besonders beanstandete unmittelbare Eingriff in den Traubeneichensaatgutbestand vermieden.

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich ergänzend auf die Nr. III.5.2 dieses PFB. Soweit die im Anhörungsverfahren aufrecht erhaltenen Einwendungen nicht ausgeräumt / erledigt sind, werden sie zurückgewiesen.

Der für die Einwender besonders wichtige Traubeneichensaatgutbestand bleibt in vollem Umfang erhalten. Die verbleibenden Beeinträchtigungen durch das hiermit festgestellte Straßenbauvorhaben bleiben unter der Schwelle der Erheblichkeit.

Im Einzelnen überzeugte sich die Planfeststellungsbehörde davon, dass nicht verzichtet werden kann auf

- * den Erwerb von 290 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (170 + 120 =) 290 m² des 3.482 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 31.21 des GV,

- * den Erwerb von 270 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (195 + 130 =) 325 m² des 4.413 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 31.23 des GV,
- * den Erwerb von 260 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (240 + 160 =) 400 m² des 7.094 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 31.25 des GV,
- * den Erwerb von 12 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (70 + 130 =) 200 m² des 1.306 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 31.26 des GV,
- * die dauernde Beschränkung von 210 m² für die Umverlegung des Gewässers II. Ordnung „Graben 3.2.7.3“ gemäß lfd. Nr. 602 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB) und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 82 m² des 12.782 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.08 des GV,
- * den Erwerb von 368 m² für den Straßenkörper der B 273 die dauernde Beschränkung von 327 m² für die Umverlegung des Gewässers II. Ordnung „Graben 3.2.7.3“ gemäß lfd. Nr. 602 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB) und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 392 m² des 9.785 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.10 des GV,
- * den Erwerb von 547 m² für den Straßenkörper der B 273, die dauernde Beschränkung von 341 m² für die Umverlegung des Gewässers II. Ordnung „Graben 3.2.7.3“ gemäß lfd. Nr. 602 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 368 m² des 10.127 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.11 des GV,
- * den Erwerb von 2.786 m² für den Straßenkörper der B 273, die dauernde Beschränkung von 142 m² für die Umverlegung des Gewässers II. Ordnung „Graben 3.2.7.3“ gemäß lfd. Nr. 602 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 457 m² des 28.098 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.12 des GV,
- * den Erwerb von 2.366 m² für den Straßenkörper der BAB 24, die dauernde Beschränkung von 301 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (386 + 698 =) 1.084 m² des 6.033 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.15 des GV,
- * den Erwerb von 995 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und der B 273 sowie die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (2 + 97 =) 99 m² des 1.094 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.16 des GV,
- * den Erwerb von 53 m² für den Straßenkörper der BAB 24, die dauernde Beschränkung von 10 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (15 + 33 =) 48 m² des 765 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.17 des GV,

- * den Erwerb von 739 m² für den Straßenkörper der BAB 24, die dauernde Beschränkung von 190 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (287 + 625 =) 912 m² des 13.067 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.18 des GV,
- * den Erwerb von 194 m² für den Straßenkörper der BAB 24, die dauernde Beschränkung von 82 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (125 + 269 =) 394 m² des 4.336 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.19 des GV,
- * den Erwerb von 304 m² für den Straßenkörper der BAB 24 des 13.692 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.24 des GV,
- * den Erwerb von 126 m² für den Straßenkörper der BAB 24 sowie die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 14 m² des 14.815 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.25 des GV,
- * den Erwerb von 136 m² für den Straßenkörper der BAB 24 sowie die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 145 m² des 1.040 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.28 des GV,
- * den Erwerb von 118 m² für den Straßenkörper der BAB 24 (AS Kremmen) des 383 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.29 des GV,
- * den Erwerb von 1.812 m² für den Straßenkörper der BAB 24 (AS Kremmen) und der B 273 sowie die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 145 m² des 1.957 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.30 des GV,
- * den Erwerb von 360 m² für den Straßenkörper der BAB 24 (AS Kremmen) sowie die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 143 m² des 1.300 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.31 des GV,
- * den Erwerb von 14 m² für den Straßenkörper der BAB 24 (AS Kremmen), die dauernde Beschränkung von 18 m² für eine private Zuwegung gemäß lfd. Nr. 3.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 28 m² des 187 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.32 des GV,
- * den Erwerb von 7 m² für den Straßenkörper der B 273, die dauernde Beschränkung von 109 m² für eine private Zuwegung gemäß lfd. Nr. 3.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 71 m² des 10.719 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.33 des GV,
- * den Erwerb von 546 m² für den Straßenkörper der B 273 und die dauernde Beschränkung von 136 m² für eine private Zuwegung gemäß lfd. Nr. 3.1 des BV aus dem 855 m² großen Flurstück mit der lfd. Nr. 32.34 des GV,
- * den Erwerb von 733 m² für den Straßenkörper der B 273, die dauernde Beschränkung von 254 m² für eine private Zuwegung gemäß lfd. Nr. 3.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 205 m² des 5.471 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.35 des GV,

- * den Erwerb von 375 m² für den Straßenkörper der BAB 24 sowie die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 264 m² des 4.514 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.38 des GV,
- * den Erwerb von 93 m² für den Straßenkörper der B 273 sowie die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 138 m² des 21.352 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.41 des GV,
- * den Erwerb von 72 m² für den Straßenkörper der BAB 24 sowie die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 183 m² des 3.010 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.42 des GV,
- * den Erwerb von 158 m² für den Straßenkörper der BAB 24 des 23.466 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 32.43 des GV,
- * den Erwerb von 1.028 m² für den Straßenkörper der BAB 24, die dauernde Beschränkung von 228 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (338 + 735 =) 1.073 m² des 7.346 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 33.01 des GV,
- * den Erwerb von 220 m² für den Straßenkörper der BAB 24, die dauernde Beschränkung von 90 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (126 + 300 =) 426 m² des 1.553 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 33.02 des GV,
- * den Erwerb von 180 m² für den Straßenkörper der BAB 24, die dauernde Beschränkung von 59 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (14 + 402 =) 416 m² des 969 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 33.03 des GV,
- * den Erwerb von 66 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 23 m² des 89 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 33.04 des GV,
- * den Erwerb von 303 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (170 + 183 =) 353 m² des 6.404 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 33.15 des GV,
- * den Erwerb von 297 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (173 + 240 =) 413 m² des 6.694 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 33.16 des GV,
- * den Erwerb von 337 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (190 + 273 =) 463 m² des 7.599 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 33.17 des GV,
- * den Erwerb von 47 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (84 + 80 =) 164 m² des 9.957 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 33.18 des GV,

- * den Erwerb von 80 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (26 + 37 =) 63 m² des 275 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 33.20 des GV,
- * den Erwerb von 2.065 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (933 + 1.374 =) 2.307 m² des 39.577 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 33.22 des GV,
- * den Erwerb von 1.134 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (481 + 189 =) 670 m² des 13.410 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 33.27 des GV sowie
- * den Erwerb von 200 m² für den Straßenkörper der BAB 24, die dauernde Beschränkung von 78 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (120 + 255 =) 375 m² des 3.620 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 33.29 des GV.

Von den vorstehenden Flurstücken mit einer Gesamtgröße von 362.432 m² werden 22.266 m² (ca. 6,1%) dauerhaft beansprucht. Davon entfallen 1.555 m² auf dauerhaft zu beanspruchende Flächen, die mit Einschränkungen waldwirtschaftlich nutzbar bleiben.

Entsprechend vorstehender Nr. IV.4.1.2 dieses PFB haben die Grundstückseigentümer dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung. Fragen nach der Höhe der Entschädigung und der Entschädigung in Land sind jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären. Evtl. besonders schwerwiegende existenzgefährdende Nachteile sind durch die Erhaltung des Eichensaatgutbestandes vermieden worden.

Für die von den Einwendern angesprochenen Probleme „Waldrand“ und „Kompensationsmaßnahmen“ gelten die Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde in vorstehender Nr. IV.4.3.3 dieses PFB entsprechend.

IV.4.8 Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 31.29 und 31.30 des GV

Die Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 31.29 und 31.30 des GV (vgl. Nr. I.13.2 dieses PFB) wandten sich gegen die geplante Beanspruchung ihrer Waldflächen und forderten die Gesamtübernahme ihres Grundstücks mit der lfd. Nr. 31.30 des GV sowie die Realisierung weiterer walddrechtlicher Kompensationsmaßnahmen in der Gemarkung Staffelde. Sie befürchteten zunehmende Kostenbelastungen durch die Verkehrssicherungspflicht für ihre Waldbäume nach dem geplanten Autobahnausbau.

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich auf ihre Entscheidungen in vorstehender Nr. IV.4.3.3 dieses PFB und weist die Einwendungen zurück. Sie überzeugte sich davon, dass nicht verzichtet werden kann auf

- * den Erwerb von 250 m² für den Straßenkörper der BAB 24 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (175 + 115 =) 290 m² des 6.578 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 31.29 des GV sowie
- * den Erwerb von 385 m² für den Straßenkörper der BAB 24, die dauernde Beschränkung von 125 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB) und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (145 + 225 =) 370 m² des 1.623 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 31.30 des GV.

Von den betroffenen Flurstücken mit einer Gesamtgröße von 8.201 m² werden (635 + 125 =) 760 m² (ca. 9,3%) dauerhaft beansprucht.

Wie im letzten Absatz in Nr. III.5 dieses PFB klargestellt, darf auf den vorübergehend benötigten Flächen ein Waldbrandschutzstreifen nur mit ausdrücklichem Einverständnis der Grundstückseigentümer (Waldbesitzer) angelegt werden.

IV.4.9 Eigentümer mehrerer Grundstücke in der Gemarkung Groß Ziethen

Die Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 33.26, 36.02, 36.06, 36.08, 36.09, 36.21, 36.22, 36.25 und 36.26 des GV (vgl. Nr. I.13.2 dieses PFB) rügten die negativen Folgen der geplanten Beanspruchung ihrer Waldflächen (hervorzuheben ist die zunehmende Windwurfgefährdung) und forderten die Realisierung weiterer waldrechtlicher Kompensationsmaßnahmen in Flur 4 der Gemarkung Groß Ziethen.

Zunächst stellt die Planfeststellungsbehörde klar, dass die zum Erwerb vorgesehenen (699 + 909 =) 1.608 m² großen Flurstücke mit den lfd. Nrn. 36.21 und 36.22 des GV bereits als öffentliche Verkehrsfläche (hier: Teil des Straßenkörpers im Sinne von § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG) zur BAB 10 gehören. Für diese Flächen ist lediglich ein rückständiger Grunderwerb durchzuführen. Über diese Flächen verfügt bereits die öffentliche Hand, auch wenn im Grundbuch die Einwender noch als Eigentümer verzeichnet sind. D.h. die Einwender sind insoweit nicht in ihren Rechten als Grundstückseigentümer betroffen.

Der BGH ging in seinem Urteil vom 20.06.2008 (V ZR 149/07) davon aus, dass beim rückständigen Grunderwerb keine Enteignung, sondern vielmehr „die Bereinigung aus der DDR überkommener unzureichender Nutzungsverhältnisse an Grund und Boden“ gegeben ist. Diese Bereinigung wird als Inhalts- und Schrankenbestimmung (Artikel 14 Abs. 1 GG) gewertet und nicht als Enteignung (Artikel 14 Abs. 3 GG). Die betroffenen Grundstücke seien wirtschaftlich als leere Hülle zu betrachten. Sie seien vor dem 03.10.1990 genauso wenig handelbar gewesen wie danach. Das Eigentum sei durch die Rechtspraxis der DDR und die Widmung zum Verkehrsweg weitgehend überlagert gewesen. Der BGH spricht von einer „Aushöhlung des wirtschaftlichen Wertes“.

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich auf ihre Entscheidungen in vorstehender Nr. IV.4.3.3 dieses PFB und weist die Einwendungen – soweit sie im Verlauf des Anhörungsverfahrens aufrecht erhalten wurden – zurück.

Sie überzeugte sich davon, dass nicht verzichtet werden kann auf

- * den Erwerb von 7 m² für den Straßenkörper der BAB 24, die dauernde Beschränkung von 36 m² für die Umverlegung der Telekommunikationsleitung gemäß lfd. Nrn. 8a.1, 8b.1 und 8c.1 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB) und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 31 m² des 7.380 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 33.26 des GV,
- * den Erwerb von 800 m² für den Straßenkörper der BAB 10 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (172 + 364 =) 536 m² des 26.125 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 36.02 des GV,
- * den vollständigen Erwerb des 82 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 36.06 des GV für den Straßenkörper der BAB 10,
- * den Erwerb von 3.331 m² für den Straßenkörper der BAB 10 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (411 + 1.152 =) 1.563 m² des 17.980 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 36.08 des GV,
- * den Erwerb von 163 m² für den Straßenkörper der BAB 10 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (108 + 235 =) 343 m² des 18.262 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 36.09 des GV,
- * den Erwerb von 11.804 m² für den Straßenkörper der BAB 10 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 273 m² des 16.536 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 36.25 des GV sowie
- * den Erwerb von 8.415 m² für den Straßenkörper der BAB 10 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 115 m² des 9.007 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 36.26 des GV.

Von den betroffenen Flurstücken mit einer Gesamtgröße von 95.372 m² sind 24.638 m² (ca. 25,8%) dauerhaft zu beanspruchen.

Obwohl dies ein erheblicher Anteil der beanspruchten Grundstücke ist, machten die Einwender evtl. existenzgefährdende Nachteile nicht geltend. Solche Nachteile sind nach den hier vorliegenden Gesamtumständen auch nicht offensichtlich und mussten deshalb nicht in die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde einfließen.

IV.4.10 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 40.05 des GV

Die Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 40.05 des GV (vgl. Nr. I.13.2 dieses PFB) wandten sich zwar nicht gegen den geplanten 6-streifigen Autobahnausbau und die damit verbundene Beanspruchung von 564 m² ihres 5.098 m² großen Grundstücks für den Straßenkörper der BAB 10 und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 201 m². Sie rügten aber eine ungenügende Berücksichtigung ihrer schützenswerten Belange. Im Ergebnis des Anhörungsverfahrens blieben Einwendungen gegen die auf dem Blatt 40 der Lagepläne (vgl. Nr. I.6 dieses PFB) dargestellte Zuwegung gemäß lfd. Nr. 640 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB) bestehen.

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich auf die Zusagen des Vorhabenträgers in Nr. III.11.18 dieses PFB und auf ihre Entscheidung in nachfolgender Nr. IV.4.11 dieses PFB.

Gemäß Nr. III.8.2 dieses PFB haben die Einwender – ergänzend zum aktiven Lärmschutz (hier: Lärmschutzwand gemäß lfd. Nr. 641 des BV) – Anspruch auf passiven Lärmschutz.

Die im Ergebnis des Anhörungsverfahrens aufrecht erhaltenen Einwendungen gegen die o.g. Zuwegung sind unbegründet. Die Zuwegung liegt nicht auf dem Grundstück der Einwender, so dass die Einwender dadurch lediglich mittelbar (hervorzuheben sind Immissionen) betroffen sein könnten. Eine solche Betroffenheit ist aber offensichtlich unerheblich und entschädigungslos hinzunehmen.

IV.4.11 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 40.12 des GV

Die Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 40.12 des GV (vgl. Nr. I.13.2 dieses PFB) wandten sich gegen die geplante dauerhafte Beschränkung von 400 m² ihres Grundstücks für die auf dem Blatt 40 der Lagepläne (vgl. Nr. I.6 dieses PFB) dargestellte Zuwegung gemäß lfd. Nr. 640 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB). Das bisher ungenutzte Flurstück mit der lfd. Nr. 40.13 des GV sei bereits über das Flurstück mit der lfd. Nr. 40.05 des GV erschlossen.

Aufgrund der Einwendungen wurde die zunächst geplante Beanspruchung des Grundstücks mit der lfd. Nr. 40.12 des GV überprüft. Dabei ergab sich, dass die Zuwegung gemäß lfd. Nr. 640 des BV keine öffentliche Straße ist. Der zunächst geplante Vollerwerb wurde deshalb in eine dauerhafte Beschränkung abgemildert.

Wie der Vorhabenträger in seiner Erwiderung klargestellt hat, dient die Zuwegung gemäß lfd. Nr. 640 des BV zwar auch der Erschließung des Flurstücks mit der lfd. Nr. 40.13 des GV. Dies war aber für die Planung der Zuwegung nicht entscheidungserheblich, weil sie – unabhängig davon – für die Unterhaltung des geplanten Lärmschutzwalls (lfd. Nr. 644 des BV) und als Trasse für die Verlegung der Leitungen gemäß lfd. Nrn. 645 und 649 des BV erforderlich ist. Darauf könne nicht verzichtet werden.

Im Ergebnis seiner planerischen Abwägung habe der Vorhabenträger die Zuwegung nicht auf dem benachbarten Grundstück mit der lfd. Nr. 40.05 des GV angeordnet, weil dieses Grundstück schwerer betroffen wäre. Das ergibt sich schon, weil seine Größe von 5.098 m² im Vergleich zum Grundstück der Einwender weitaus geringer ist. Zudem werden aus dem benachbarten Grundstück 564 m² für die BAB 24 beansprucht.

Die Planfeststellungsbehörde kann diese Entscheidung nicht beanstanden. Von dem Flurstück der Einwender mit einer Gesamtgröße von 52.175 m² wird nur ein unerheblicher Anteil von 400 m² (ca. 0,8%) dauerhaft beschränkt. Auf diese dauernde Beschränkung von 400 m² kann nicht verzichtet werden.

Entsprechend vorstehender Nr. IV.4.1.2 dieses PFB haben die Grundstückseigentümer dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung.

IV.4.12 Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 65.01, 65.02, 65.03 und 65.04 des GV

Die Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 65.01, 65.02, 65.03 und 65.04 des GV (vgl. Nr. I.13.2 dieses PFB) wandten sich gegen die geplante dauernde Beschränkung ihrer Grundstücke für die auf dem Blatt 65 der Maßnahmenpläne (vgl. Nr. I.11.6 dieses PFB) dargestellte LBP-Maßnahme E3 „Aufforstung“ gemäß lfd. Nr. 1207 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB). Für Kompensationszwecke sei die Beanspruchung unzulässig, weil die Kompensation leicht auf anderen in der Nähe gelegenen öffentlichen Flächen mit geringerer Bodenwertzahl realisiert werden könne.

Die landwirtschaftliche Nutzung der Grundstücke solle aus finanziellen Gründen erhalten bleiben, besonders weil die derzeit gezahlten Quadratmeterpreise für Ackerland zu niedrig seien. *„Zudem ist der ideelle Wert ... beträchtlich. Das Land ist seit 200 Jahren im Familienbesitz. Ich habe noch bis 1965 die von meinen Vorfahren zum Zwecke des Wirtschaftserhalts übernommene Hypothek abgezahlt. Deshalb besitze ich eine enge persönliche Bindung an die Grundstücke.“*

Zu diesen Einwendungen stellte der Vorhabenträger klar, dass die Bodenwertzahl (Ackerzahl) im betroffenen Bereich bei 35 in der von 1 bis 100 bezifferten Skala liegt und damit 8 Punkte über dem Durchschnitt des Altkreises Oranienburg, der mit 27 angegeben ist. Auf die geplante dauernde Beschränkung von (7.129 + 9.488 + 11.174 + 11.280 =) 39.071 m² (ca. 80%) der insgesamt (8.837 + 11.418 + 14.134 + 14.640 =) 49.029 m² großen Grundstücke könne nicht verzichtet werden.

„Die durch die Maßnahme betroffenen Flurstücksteile befinden sich in einem weitgehend ausgeräumten, agrarindustriell geprägten Landschaftsraum. Eine Anreicherung dieses Landschaftsraumes mit gliedernden und belebenden Landschaftsbildelementen ist deshalb eine vordringliche Aufgabe der Landschaftspflege gerade in diesem Gebiet. Der gültige Landschaftsrahmenplan des Landkreises Oberhavel (für das Gebiet des Altkreises Oranienburg verbindlich seit dem 20.10.1998) dokumentiert ebenfalls diese landschaftsökologischen und -ästhetischen Defizite und weist die Agrarflächen im Bereich der o.g. Flurstücke als Aufforstungsfläche aus.“

Die Eingriffe der Straßenbaumaßnahme entstehen u.a. durch beseitigte Waldflächen ... in unmittelbarer Trassennähe. Diese können nicht an gleicher Stelle ersetzt werden, weil auf den angrenzenden Grundstücken bereits Wald vorhanden ist. ... Der Vorhabenträger hat selbstverständlich die Möglichkeiten genutzt, bundeseigene Flächen, soweit sie geeignet sind, in den Kompensationsumfang der Gesamtmaßnahme einzubeziehen. ... Bundeseigene Flächen stehen jedoch nicht immer ... überall zur Verfügung. Auch die Nutzung von Flächen der Treuhandnachfolgeorganisation (BVVG) steht aufgrund von erheblicher Privatisierung in den letzten Jahren vor dem gleichen Problem ...

Die Aufforstungsfläche E3 befindet sich direkt an der BAB 10, womit nicht nur der räumliche Zusammenhang zwischen Eingriff und Kompensationsmaßnahme hergestellt wird, sondern auch die betriebsbedingten Emissionen der BAB abgepuffert werden. Aus den genannten Gründen ist der Vorhabenträger der Auffassung, dass die Belange der Landschaftspflege den Aufbau einer Waldparzelle gerade im Bereich der AS Oberkrämer rechtfertigen.“

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Erwiderung des Vorhabenträgers an, bezieht sich auf die Nr. IV.4.2 dieses PFB und bestätigt die LBP-Maßnahme E3. Die nach § 15 Abs. 3 BNatSchG erforderlichen Voraussetzungen für die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen liegen vor.

Die geltend gemachten Interessen der Grundstückseigentümer sind nicht so schwerwiegend, dass auf die Maßnahme verzichtet werden müsste. Vor allem bleibt das in den Einwendungen geäußerte Interesse am Verbleib der Grundstücke im Familienbesitz gewahrt, weil nur die zukünftige Nutzungsart der Grundstücke durch Aufforstung geändert wird. Das Eigentum an den Grundstücken verbleibt unverändert bei den bisherigen Grundstückseigentümern. Für die Nutzungsänderung steht den Grundstückseigentümern entsprechend Nr. IV.4.1.2 dieses PFB dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung zu.

Nachvollziehbar entschied sich der Vorhabenträger gegen eine Verlegung der LBP-Maßnahme E3 auf andere Flächen, weil E3 auf der geplanten Fläche sehr gut zur wald- bzw. naturschutzfachlichen Kompensation geeignet ist und darüber hinaus eine wichtige Puffer- / Trennfunktion zwischen der BAB 10 und dem Ortsteil Eichstädt der Gemeinde Oberkrämer übernehmen soll. Wie in Nr. IV.5.10 dieses PFB ausgeführt, zählt die Aufforstung zwar nicht zu den Lärmschutzmaßnahmen mit rechnerisch nachweisbarer Schutzwirkung. Im Ortsteil Eichstädt ist prognostisch auch nicht mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen zu rechnen. Dennoch wirkt eine Waldfläche im Vergleich zur bisher landwirtschaftlich genutzten Fläche als deutlich besseres Ausbreitungshindernis von Emissionen der BAB 10. Besonders wegen der subjektiv empfundenen emissionsmindernden Wirkung verwundert es nicht, dass einige Einwender aus dem Ortsteil Eichstädt sogar die Herstellung von Gehölzstreifen zwischen der BAB 10 und ihren Wohngrundstücken forderten (vgl. Nr. IV.5 dieses PFB).

IV.4.13 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 65.05 des GV

Die Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 65.05 des GV (vgl. Nr. I.13.2 dieses PFB) wandten sich gegen die geplante dauernde Beschränkung ihres gesamten Grundstücks für die auf dem Blatt 65 der Maßnahmenpläne (vgl. Nr. I.11.6 dieses PFB) dargestellte LBP-Maßnahme E3 „Aufforstung“ gemäß lfd. Nr. 1207 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB). Sie könnten mit einem Wald nichts anfangen. Deshalb solle der Vorhabenträger das Grundstück vollständig erwerben.

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich auf ihre Entscheidung in vorstehender Nr. IV.4.12 dieses PFB.

In der lfd. Nr. 1207 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB) wurde darauf hingewiesen, dass die durch Kompensationsmaßnahmen betroffenen Grundstückseigentümer gemäß § 19 Abs. 5 FStrG in Verbindung mit § 7 EntGBbg das Recht haben, einen Antrag auf Ausdehnung der Enteignung zu stellen, wenn sie – so wie die Einwender – davon ausgehen, dass das Restgrundstück oder der Restbesitz nicht mehr in angemessenem Umfang baulich oder wirtschaftlich genutzt werden kann. Über diese Ausdehnung der Enteignung ist aber außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu verhandeln (s. vorstehende Nr. IV.4.1.2 dieses PFB).

IV.4.14 Eigentümer des Grundstücks mit den lfd. Nrn. 66.01 und 66.03 des GV

IV.4.14.1 Wesentlicher Inhalt der Einwendungen

Die Eigentümer des Grundstücks mit den lfd. Nrn. 66.01 und 66.03 des GV (vgl. Nr. I.13.2 dieses PFB) wandten sich gegen die geplante dauernde Beschränkung von 1.487 m² und die vorübergehende Beanspruchung von 10 m² ihres Grundstücks für die auf dem Blatt 66 der Maßnahmenpläne (vgl. Nr. I.11.6 dieses PFB) dargestellte LBP-Maßnahme E5b „Renaturierung/Wiederherstellung von Laichgewässern“ gemäß lfd. Nrn. 1204 und 1205 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB).

„Die Inanspruchnahme des privaten Grundstückes ... im Rahmen der o.a. Baumaßnahme ist unzulässig. Die Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Grundstücksinanspruchnahme ist nicht nachgewiesen, zumal die beabsichtigte Inanspruchnahme zu einer ‚Zerstückelung‘ des Gesamtgrundstückes ... führt ... Nach ständiger Rechtsprechung ... hat eine naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme ... neben den naturschutzrechtlichen Eingriffsvoraussetzungen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu genügen. Außerdem dürfen die mit der Maßnahme verbundenen nachteiligen Folgen für den betroffenen Grundeigentümer nicht außer Verhältnis zum beabsichtigten Erfolg stehen. Der grundrechtliche Eigentumsschutz gebietet es, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Grundstücksflächen oder auf Grundstücken, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zu verwirklichen.“

Der Vorhabenträger hat es unterlassen, die privaten Interessen von betroffenen Dritten sorgfältig in seine Abwägungsentscheidung einzustellen und dies entsprechend schriftlich zu dokumentieren. Der Vorhabenträger hat es unterlassen, vor der Festsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ... auf Grundstücken privater Dritter vorrangig zu prüfen, ob nicht Grundstücke, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zur Verfügung stehen oder ob Grundstücke für naturschutzrechtliche Zwecke erworben werden können. Der Vorhabenträger hat es unterlassen genau zu verifizieren, ob der mit der Maßnahme beabsichtigte (öffentliche) Erfolg das private Interesse betroffener Dritter derart überwiegt, dass eine Inanspruchnahme privater Grundstücke verhältnismäßig und damit zulässig wäre.“

IV.4.14.2 Erwidernng des Vorhabenträgers

„In den umfangreichen landschaftspflegerischen Begleitplänen (Unterlagen 12.1 bis 12.3) sind die durch den Straßenbau entstehenden bau- und betriebsbedingten Eingriffe detailliert ermittelt und die erforderlichen Maßnahmen zur Kompensation beschrieben und aufgelistet worden.“

„Bei der geplanten Kompensationsmaßnahme handelt es sich um die Ersatzmaßnahme E5(3b) zur Renaturierung von insgesamt 7 Laichgewässern. Eines dieser vorhandenen Laichgewässer befindet sich auf dem in Rede stehenden Flurstück. Die vorgesehene Ersatzmaßnahme ist im Blatt 66 der Unterlage 12.3.3.2 dargestellt und im zugehörigen Maßnahmenblatt beschrieben. ...

Bei dem Kleingewässer handelt es sich um eines der wenigen ökologisch potentiell wertvollen Strukturelemente in der ansonsten weitgehend ausgeräumten Agrarlandschaft. Durch die unmittelbar angrenzende Ackerfläche unterliegt das Kleingewässer deren schädlichen Bewirtschaftungseinflüssen ... und weist somit gegenwärtig nur einen eingeschränkten naturschutzfachlichen Wert auf. Gerade hier lässt sich mit der Schaffung von wiesenartigen Pufferzonen rund um das Kleingewässer mit verhältnismäßig geringem Aufwand eine deutliche Verbesserung der ökologischen Qualität des Biotops bewirken. Durch die relative räumliche Nähe des Biotops zur Autobahntrasse (ca. 600 m) und somit zum Ort des Eingriffs wird die Maßnahme auch einem grundsätzlichen Erfordernis einer landschaftspflegerischen Maßnahme gerecht. Diese sollte möglichst in einem nachvollziehbaren räumlichen Zusammenhang zum Ort des ökologischen Eingriffs stehen.

Das vorhandene Kleingewässer befindet sich im Randbereich des Flurstücks und ist derzeit von einem äußerst schmalen Uferstreifen umgeben. Bei der Maßnahme E5(3b) handelt es sich um die Herstellung eines zukünftig 10 m breiten Schutzstreifens zum vorhandenen Laichgewässer. Eine ‚Zerstückelung‘ des Gesamtgrundstücks findet nicht statt. ...

Bei den Teilflächen handelt es sich um insgesamt 1.497 m² einer 42.560 m² großen Gesamtfläche (ca. 3,5%). Eine außer Verhältnis stehende Beanspruchung kann der Vorhabenträger nicht erkennen, zumal das Laichgewässer schon jetzt vorhanden und der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen ist.

Die Ersatzmaßnahme E5(3b) ist aufgrund ihrer Besonderheit nur an den Stellen durchführbar, wo sich schon jetzt Laichgewässer befinden. Eine Nutzung von Grundstücken der öffentlichen Hand (bundeseigene Grundstücke) scheidet in diesem Fall aus. Der grundrechtliche Eigentumsschutz bleibt im Übrigen gewährleistet, weil die Grundstücksteilfläche auch weiterhin im Eigentum der bisherigen Eigentümer verbleibt. Wie in der lfd. Nr. 1204 des BV geregelt, werden die Eigentümer für die Wertminderung der in Anspruch genommenen Fläche entschädigt.“

IV.4.14.3 Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der vorstehenden Erwidernung des Vorhabenträgers an, bezieht sich auf die Nr. IV.4.2 dieses PFB und bestätigt die LBP-Maßnahme E5b (vgl. Maßnahmenblatt im Anhang 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.11.1 dieses PFB). Die nach § 15 Abs. 3 BNatSchG erforderlichen Voraussetzungen für die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen liegen vor. Die für E5b vorgesehene Fläche ist naturschutzfachlich hervorragend zur Aufwertung der mit dem hiermit festgestellten Straßenbauvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft geeignet. Der Vorhabenträger erläuterte nachvollziehbar, dass eine vergleichbare Aufwertung nur auf vereinzelt kleinen eingriffsnahen Flächen möglich ist, so dass alternativ weder einvernehmlich zur Verfügung gestellte Grundstücksflächen noch Grundstücke im Eigentum der öffentlichen Hand beansprucht werden konnten. Durch E5b werden vorrangig Eingriffe in ein besonders geschütztes Feuchtbiotop und zugleich auch die im Artenschutzfachbeitrag (vgl. Anhang 9 zum Erläuterungsbericht des LBP) beschriebenen Beeinträchtigungen von Amphibienlebensräumen kompensiert. Das geltend gemachte Interesse der Grundstückseigentümer an unveränderter (landwirtschaftlicher) Nutzung ihres Grundstücks hat gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung der LBP-Maßnahme E5b weniger Gewicht.

IV.4.15 Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 1.17 und 1.19 des GV

Die Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 1.17 und 1.19 des GV (vgl. Nr. I.13.2 dieses PFB) wandten sich gegen die geplante dauerhafte Beschränkung von $(154 + 102 + 15 + 63 =) 334 \text{ m}^2$ ihrer Grundstücke und boten stattdessen den Vollerwerb an.

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich auf vorstehende Nr. IV.4.1.2 dieses PFB. Danach werden durch diesen PFB zwar dem Grunde nach Ansprüche auf Entschädigung für die Grundstücksbeanspruchung zuerkannt. Fragen nach der Höhe der Entschädigung und der geforderten Ausdehnung der Enteignung sind jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

IV.5 Immissionsschutz

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich von der grundsätzlichen Richtigkeit der Emissions- und Immissionsuntersuchungen (vgl. vor allem Nr. I.8 dieses PFB). Sie bezog die – vom Straßenbauvorhaben verursachten – Immissionsbelastungen in ihre Abwägung und Entscheidungsfindung ein.

Die hiermit planfestgestellten Schutzvorkehrungen gewährleisten einen ausreichenden Immissionsschutz. Darüber hinaus gehende 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 (vgl. insbesondere Nr. IV.3 dieses PFB).

Die für den Immissionsschutz zuständige Fachbehörde, hier das **Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg**, hatte im Ergebnis des Anhörungsverfahrens keine Bedenken mehr gegen die Ergebnisse der schalltechnischen und luftschadstofftechnischen Untersuchungen.

Wesentlicher Inhalt der Einwendungen:

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin, die Städte Neuruppin und Nauen, das Amt Temnitz, die Gemeinde Oberkrämer, die Bürgergemeinschaft Klein Ziethen e.V., der Gemeinnutzverein Oberkrämer e.V. und mehrere Einzel- bzw. Listeneinwender, vor allem aus den benachbarten schutzwürdigen Bereichen

- * „Neue Straße“ 4a, 9b, 9c, 11 im Ortsteil Dabergotz,
- * „Dorfstraße“ 45 im Ortsteil Stöffin,
- * „Feldbergstraße“ 3 im Ortsteil Langen,
- * „Bruno-Hans-Bürgel-Straße“ 5, 7, 8, 10, 12, 15, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 32c, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 48, 51 und 52, „Friedrich-Engels-Straße“ 6, 6a, 7, 7a, 7b, 7c, 7e, 8, 8a, 9, 10, 11, 11a, 12 und 12a im Ortsteil Fehrbellin,
- * „Dechtower Weg“ 1 im Ortsteil Linum,
- * „Hauptstraße“ 34A und „Mühlenring“ 36 im Ortsteil Flatow,

- * „Am Dorfplatz“ 1, 4, 5, 6, 11a und 12, „Am Rehgraben“ 2, 6, 12, 14, 16, 20, 24, 25, 27, 29 und 32/34, „Feldweg“ 1B und 2, „Hasensprung“ 3, 4/5, 20, 21, 23, 24, 25 und 27, „Kirschallee“ 2, 4, 8, 10, 12, 14 und 16, „Kremmener Weg“ 3, 4, 4A, 5 und 15, „Steinweg“ 1, 3, 4 und 5, „Wolfslaker Straße“ 1, 3, 5 und 6, „Ziegeleiweg“ 1, 5, 7 und 10 sowie „Zu den Wiesen“ 1, 2 und 3 im Ortsteil Klein Ziethen,
- * „Am Krämerwald“ 7 im Ortsteil Wolfslake,
- * „Am Krämerwald“ 8b im Ortsteil Neu Vehlefanzen,
- * „Hirtenweg“ 6, „Koppelweg“ 4 sowie „Wiesenweg“ 4, 6, 20 und 21 im Ortsteil Vehlefanzen,
- * „Perwenitzer Weg“ 35 im Ortsteil Eichstädt,

befürchteten als Folge des hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhabens Immissions- (vor allem Lärm-) Belästigungen und damit verbundene gesundheitliche Beeinträchtigungen.

Es wurden Zweifel an der den schalltechnischen und luftschadstofftechnischen Untersuchungen zugrundeliegenden Verkehrsprognose geäußert (s. Nr. IV.3.2 dieses PFB) und im Wesentlichen folgendes eingewandt:

Dabergotz:

„Das Schlafen bei offenen Fenstern ist schon jetzt nicht mehr möglich. Mit großer Sorge sehen wir dem Ausbau der BAB 24 auf sechs Spuren ohne geplante Lärmschutzmaßnahmen für unseren Bereich entgegen und fordern eine Änderung dieser Planungen. ...

Es mutet ja geradezu grotesk an, einigen Anwohnern Schallschutzfenster und ggf. finanzielle Entschädigungen für den dann nicht mehr zu nutzenden Außenbereich anzubieten. Dafür hat doch niemand ein Haus gebaut. Was ist mit den anderen Menschen in diesem Gebiet? Hört der Lärm schlagartig hinter diesen Häusern auf? Es kann doch nur so sein, dass für einen Schutz aller Betroffenen gesorgt wird. ... Bei einer Maßnahme mit diesem finanziellen Umfang, die das weitere Leben von Generationen beeinflussen wird, muss doch die Aufwand-Nutzen-Rechnung außer Kraft gesetzt werden. Es kann doch nicht nur um die Vorteile für Autobahnnutzer gehen. ...

Die Errichtung eines Lärmschutzwalles mit der Begründung der notwendigen Fällung von Gehölzen abzulehnen, ohne die eine Erweiterung der Autobahn ... sowieso nicht möglich sein wird, ist doch fadenscheinig. Die Abwägung, Baumfällung oder die Menschen auf Dauer permanentem Lärm auszusetzen, muss doch wohl im Sinne der Menschen ausfallen! Bäume können, was so oft bei Baumaßnahmen notwendig ist und praktiziert wird, neu- und nachgepflanzt werden und erfüllen nach relativ kurzer Zeit wieder ihren Zweck.

Wir fordern die planenden Behörden hiermit eindringlich auf, sich zum Wohle der Menschen zu entscheiden und alles Mögliche dafür zu tun, die Lasten und Auswirkungen dieser Erweiterung nicht nur den Autobahnanwohnern aufzubürden!

Alle bisher durchgeführten Schallschutzmessungen und Untersuchungen entspringen einem elektronischen Rechenprogramm, sind Vermutungen einer Entwicklung. Ein wirkliches Urteil kann man sich nur durch eigenes Erleben bilden.“

„... beanstande ich insbesondere die Planungen für den Umbau der AS Neuruppin, in deren südlichem Bereich keine aktiven Schallschutzmaßnahmen (Schallwände oder -wälle) für die dortigen Wohnhäuser der Gemeinde Dabergotz vorgesehen sind. Ausgleichend hierfür besteht für eine Gebäudeseite unseres Einfamilienhauses ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen ... Unberücksichtigt bleiben die Giebelseiten, wo sich im oberen Stockwerk die Fenster der Schlaf- und Kinderzimmer befinden. Weshalb hier die Lärmbelästigung geringer sein soll als an der Hausfront, ist für uns nicht nachvollziehbar. Bei entsprechenden Windrichtungen (nördlichen und östlichen) sind diese Gebäudeseiten ebenfalls direkt dem Schall ausgesetzt und somit mindestens genauso stark betroffen, wie die der Autobahn zugewandte Gebäudeseite. Sofern keine aktiven Schallschutzmaßnahmen realisiert werden, fordern wir eine Berücksichtigung der Giebelseiten unseres Wohnhauses für die vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen.

Des Weiteren möchte ich darauf hinweisen, dass die für die o.g. Maßnahmen zugrundeliegenden Richtwerte ausschließlich im Wege einer theoretischen Berechnung ermittelt wurden. Hierbei wurden Pkw mit einer Geschwindigkeit von 130 km/h und Lkw mit 80 km/h berücksichtigt. Diese Werte entsprechen in keiner Weise den tatsächlichen Verhältnissen, insbesondere im Schwerlastverkehr wird auf der Autobahn regelmäßig im oberen Motorendrehzahlbereich mit durchschnittlich 90 km/h gefahren. Zum Nachweis lade ich jeden Planer und Verantwortlichen zu einer gemeinsamen Testfahrt auf der BAB 24 ein. Wir vertreten auch die Auffassung, dass durch Messungen vor Ort bei Winden aus nördlicher und östlicher Richtung eine weit höhere Lärmbelästigung nachgewiesen wird, als die in den Planungsunterlagen veranschlagten Rechenergebnisse ...

Auch sollten bereits verlässliche Verkehrsuntersuchungen berücksichtigt werden, wonach der Güterkraftverkehr (Lkw-Verkehr) bis 2015 um 50% und der Pkw-Verkehr um 20% zunehmen wird. Mit dem erhöhten Verkehrsaufkommen wäre auch ein erheblicher Anstieg der Lärmbelästigung verbunden, welcher mit aktiven Schallschutzmaßnahmen sicherlich besser eingeschränkt werden kann. Dies würde für die betroffenen Dabergotzer Familien bedeuten, dass ihnen ein gewisses Maß an Lebensqualität erhalten bliebe oder sogar zurückgewonnen werden könnte. Der Anspruch unserer Gesellschaft auf wachsende Mobilität darf auf keinen Fall zu Lasten der Gesundheit ihrer Bürger gehen, auch wenn nur Einzelne davon betroffen wären.“

„Die in der Planfeststellung aufgeführten als auch unberücksichtigten Baumaßnahmen zum Ausbau der BAB 24 sowie der einhergehenden Annäherung der AS Neuruppin um ca. 80 m an den Ort Dabergotz würde den schon jetzt an meinem Grundstück/Haus gemessenen und um 1,5 dB(A) überschrittenen Grenzwert an Lärmimmission nochmals erhöhen. Die in der Planfeststellung aufgeführte Ablehnung der Errichtung eines aktiven Lärmschutzes in Nähe der Autobahn aus Gründen des ungünstigen Verhältnisses von Aufwand und Wirkung ... begründet meinen Einwand insbesondere. Die als Sichtschutz dienenden Gehölze nutzen keinem, der permanent durch überschrittenen Verkehrslärm daran erinnert wird, an der Autobahn zu leben. Hierbei müssen die Bedürfnisse ... der an der Autobahn lebenden Menschen eine besondere Rolle in der Planung einer solchen Baumaßnahme einnehmen, auch unter der Prämisse einer Verteuerung des Ausbaus. Zu geringe finanzielle Mittel dürfen nicht zu Lasten Betroffener gehen.

Den Ausbau der BAB 24 unter Missachtung des Naturschutzes zu planen und dennoch die Errichtung eines Lärmschutzwalles aus Sicht des Naturschutzes abzulehnen, widerspricht meinem bisherigen Rechtsverständnis. ...

Das Ausbleiben eines aktiven Lärmschutzes würde für mich zu einer unzumutbaren Einschränkung der bisherigen Lebensqualität führen, da ich beispielsweise nachts mit geöffnetem Fenster schlafe ... Die Nutzung des Grundstücks zur Entspannung und Erholung auf der Terrasse oder im Garten ist bei dem dann vorhandenen Geräusch- und Lärmpegel unmöglich. Der Verzicht eines aktiven Lärmschutzes würde auch den Wert des Grundstückes mindern. Schadensersatzforderungen wären die Folge. ...

In der Planfeststellung unberücksichtigt blieb auch ... der ... Umbau des Beschleunigungsstreifens zum Anschluss an die BAB 24. Hierbei würden besonders die beim Beschleunigen der Fahrzeuge auftretenden Motorengeräusche zu einer weiteren Erhöhung des Lärmpegels beitragen. ...

Da der Grund des Ausbaus der Autobahn in der zu erwartenden Steigerung insbesondere des Lkw-Verkehrs liegt, wird der zu erwartende Verkehrslärm (hier wiederum besonders nachts) in der Praxis einen weit höheren Wert erreichen als in der Planfeststellung errechnet.

Für mich unzureichend ist auch der in der Planung vorgesehene Lärmschutz direkt am Haus. Hierbei wurden nur die Fenster berücksichtigt, die eine direkte Sicht auf die Autobahn ermöglichen. Unberücksichtigt blieben hierbei die Türen und Fenster, bei denen der Verkehrslärm nicht unmittelbar in einem Winkel von 90 Grad einwirkt, so dass die Geräusche der Autobahn ungehindert in die am Haus seitlich gelegenen Fenster eindringen können. ...

Zu bemerken sei noch, dass bei der Einsicht in die Unterlagen der Planfeststellung zum Ausbau der BAB 24 keine Berücksichtigung der Einhaltung der Vorgaben des Lärmpegels nach europäischen Richtlinien zu verzeichnen war.“

Stöffin:

„Mein Grundstück ... liegt ... in Sichtweite zur BAB 24 ... Durch die Erhöhung des Fahrzeugaufkommens wird sich die Belastung durch Lärm bzw. Feinstaub deutlich erhöhen. Die vorgesehenen Maßnahmen gegen Schallemissionen sind nicht ausreichend. ... Infolge der Feinstaubbelastung sind gesundheitliche Auswirkungen in Bezug auf die Atemwege nicht auszuschließen. Des Weiteren wird durch den Ausbau und der damit verbundenen Erhöhung der Verkehrsbelastung der Wert meines Grundstücks beeinträchtigt.“

Langen:

„Beim Bau der BAB 24/BAB 10 von Berlin nach Hamburg wurde im damaligen Gebiet der DDR entlang der Autobahn der aktive Lärmschutz für die Bereiche der Orte nicht gebaut. Diese fehlenden aktiven Lärmschutzmassnahmen sind beim anstehenden Ausbau der BAB 24/BAB 10 und hier insbesondere für den Ortsteil ‚Langen‘ zwingend erforderlich. ...

An der BAB 24 sind Grenzwertüberschreitungen in der Gemeinde Langen vorhanden und nach dem Ausbau der BAB 24 werden noch höhere Grenzwertüberschreitungen für die Gemeinde Langen auftreten. Diesen Überschreitungen ist nach BImSchG vorrangig durch aktive Lärmschutzmaßnahmen zu begegnen.

Seit Bestehen der BAB 24 zwischen Berlin und Hamburg wird die gesamte Ortslage ‚Langen‘, die als Wohngebiet eingestuft wurde, durch den Lärm von der Autobahn extrem belästigt. Seit Jahrzehnten muss die Bevölkerung von Langen diese enorme Lärmbelastung ertragen und wird dadurch in ihrer Lebensqualität und Gesundheit stark geschädigt. Durch den Lärm von der BAB 24 ist der Aufenthalt im Freien unerträglich und in den Gebäuden ist ein lärmfreies wohnen und schlafen bei geöffneten Fenstern nicht möglich. ...

Auch die vorliegenden Messungen der Firma Pfeiffer-Consult KG vom Jahr 2004 zur Planfeststellung für den 6-streifigen Ausbau der BAB 24 ergeben im Bereich Langen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte des Nachts an 75 Gebäudeseiten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei Süd-, Südwest- und Westwinden, die an den meisten Tagen im Jahr in Langen vorherrschen sowie bei ungünstigen Witterungen, die Geräusche von der Autobahn noch erheblich lauter sind und die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte dementsprechend höher ausfallen, als an den Tagen an denen die Messungen für die Planfeststellung vorgenommen wurden.

Nach dem 6-streifigen Ausbau der BAB 24 wird durch das verstärkte Verkehrsaufkommen und einer höheren Durchschnittsgeschwindigkeit der Fahrzeuge die Lärmbelastung für die Ortslage ‚Langen‘ erheblich zunehmen und die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte werden sich stark erhöhen. Ohne aktiven Lärmschutz werden die Immissionsgrenzwerte sowohl am Tag als auch in der Nacht an einer erheblichen Anzahl von Wohngebäuden und Außenbereichen in der Gemeinde Langen überschritten. ...

Als Lärmschutzmaßnahme für den Ortsteil Langen ist ein Lärmschutzwall aus Überschussmassen sowie eine Lärmschutzwand in entsprechender Länge erforderlich. ... Die im Gutachten für die Planfeststellung des 6-streifigen Ausbaus der BAB 24 erhobene Begründung des Landschaftsschutzes gegen einen Lärmschutzwall im Bereich Langen kann nicht hingenommen werden, denn dann dürfte die Autobahn in diesem Bereich gar nicht 6-streifig ausgebaut und verbreitert werden. ...

Das EU-Umweltrecht/Schallschutzrecht ist in der Planung nicht enthalten. ...

Nach Sicht der Unterlagen der jetzigen Planungsunterlagen gegenüber der Planungsunterlagen aus dem Jahr 2004 stelle ich fest, dass bei nicht geänderter Planung an der BAB 24 im Bereich Fehrbellin Ortsteil ‚Langen‘ die gleiche Pfeiffer-Consult Planungsgesellschaft bei den gleichen ... RLS 90 zu anderen schalltechnischen Untersuchungsergebnissen kommt. Da sich der Lärm bei nicht geänderter Planung nicht verändert, bitte ich Sie um eine schriftliche Erklärung dieser unterschiedlichen Untersuchungsergebnisse bei den Verkehrslärmemissionen.“

„In Ihrer schalltechnischen Untersuchung haben Sie Ausgangsdaten für den Verkehr auf der BAB 24/BAB 10 eingegeben, die nicht den Verkehrsverhältnissen nach dem 6-streifigen Ausbau ... entsprechen. So geben Sie bei den Ausgangsdaten die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw mit 130 km/h an. ... Nach Aufhebung des Tempolimits 130 km/h wird auf der BAB 24/BAB 10 schneller gefahren. Die Höchstgeschwindigkeit für Pkw wird sich auf mindestens ca. 150 km/h erhöhen.

Für Lkw gehen Sie bei den Ausgangsdaten von einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h aus. Nach Auskunft vom Landesumweltamt Brandenburg beträgt jedoch die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit beim Lkw Verkehr zwischen 90-100 km/h. ... Schon allein die höheren Geschwindigkeiten beim Pkw- und Lkw-Verkehr gegenüber Ihren Ausgangsdaten für die schalltechnischen Untersuchungen ergeben höhere Verkehrslärmimmissionen nach dem Ausbau der BAB 24/BAB 10 als nach Ihren Annahmen. ...

Auf dem Autobahnabschnitt zwischen Neuruppin-Süd und Neuruppin wurde bereits ein Streifen mit dem sogenannten Flüsterasphalt verlegt. Zum aktiven Lärmschutz ist der doppellagige offenporige Asphalt (sogenannter Flüsterasphalt) auch auf dem Autobahnabschnitt zwischen Fehrbellin und Neuruppin-Süd erforderlich. Bei der Anhörung zur Planfeststellung am 28.04.2010 in Neuruppin haben sich Ihre Vertreter vom Landesamt für Bauen und Verkehr zu weiteren Gesprächen über die Verlegung des sogenannten Flüsterasphalts auf der BAB 24 bereiterklärt.

Zur Reduzierung der Verkehrslärmimmissionen und zur Sicherheit des Verkehrs ... sollte die bisherige Tempobegrenzung von 130 km/h auf der BAB 24/BAB 10 nicht aufgehoben werden.“

Fehrbellin:

„... sind für den Ortsbereich Fehrbellin ... trotz Überschreitung der Immissionsgrenzwerte keine Lärmschutzbauwerke vorgesehen. Dagegen erheben wir Einspruch ... und fordern ... aktive Lärmschutzmaßnahmen. Des Weiteren zweifeln wir die von Ihnen vorgelegten Immissionsmessungen hinsichtlich der festgestellten Werte als auch der durch den Ausbau der BAB 24 zu erwartenden Lärmimmissionen an. Wir gehen von einem starken Anstieg der Lärmimmissionen nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen aus.“

Flatow:

„... wurde zwar die Ausführung einer Schallschutzwand ... vorgesehen, jedoch ist unseres Erachtens nach zum einen die Ausführung der Schallschutzwand und das hieraus resultierende Schalldämmmaß nicht ausreichend. Zum zweiten ist die geplante Länge nicht ausreichend. Vielmehr müsste eine komplette Ausführung der Schallschutzwand von der neuen AS Kremmen bis über die ‚Kuhhorster Brücke‘ hinaus ausgeführt werden, um einen ausreichenden Schutz vor dem fast dreiseitig (an dieser Stelle beschreibt die Autobahntrasse annähernd einen Halbkreis um Flatow ...) anfallenden stärkeren Lärm des zunehmenden Autobahnverkehrs zu gewährleisten.“

Klein Ziethen:

„Nach Akteneinsicht ist festzustellen, dass Schallschutzmaßnahmen im Bereich westlich der Wolfslaker BAB-Brücke, nördlich der BAB 10 in Richtung des angrenzenden Ortsteils Klein-Ziethen nicht vorgesehen sind. Dies ist nur mit einer unzureichenden Sachverhaltsaufklärung der planenden Behörde erklärbar. Die Hauptlärmbelastung, welche vom Betrieb der BAB ausgeht, stellt sich im Bereich des Ortsteils Klein-Ziethen gerade aus dieser Richtung ein. An der weit überwiegenden Zahl der Tage im Jahr ist die in Klein-Ziethen auftretende Windrichtung Süd bis West, also gerade von dem Autobahnteilstück ausgehend, für das keine schallschützenden Maßnahmen vorgesehen sind.“

Im Herbst 2003 sind vom Verein in Klein-Ziethen mit geeichten Messgeräten Schallmessungen durchgeführt worden. Die Messungen ergaben, dass Immissionsgrenzwerte für reine und allgemeine Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebiete in der Zeit von 22:00 - 6:00 Uhr von 49 dB(A) weit überschritten werden. ... Wir fordern Sie hiermit auf, zusätzliche und geeignete Schallschutzmaßnahmen im bezeichneten Bereich, ausgehend von der Wolfslaker BAB-Brücke in westlicher Richtung bis zum Rastplatz im angrenzenden Wald einzuplanen. Es liegt damit nahe, als geeignete Schallschutzmaßnahme für Klein Ziethen einen Erdwall mit einer aufgesetzten schallabsorbierenden Schallschutzwand vorzusehen.“

„Den Unterlagen ist zu entnehmen, dass z.B. hierfür der überschüssige Mutterboden angehäuft werden kann, der sonst umständehalber abtransportiert und auf Halde gelagert wird. Die Transport- und Lagerkosten könnten somit gespart werden. Des Weiteren sind die vorgesehenen Ersatzpflanzungen in unmittelbarer Nähe der Strecke vorzunehmen und zwar dort, wo sie als zusätzliche Schallschutzmaßnahme wirksam eingesetzt werden können und zur Erhaltung des Landschaftsbildes. ...“

Da bei bestimmten Wetterlagen, wie klare windstille Nächte, sich im Bereich Klein-Ziethen eine sogenannte Lärmglocke bildet, so dass das Gefühl entsteht die Autobahn fährt unmittelbar an der Haustür vorbei, fordern wir zusätzlich eine ganztägige oder zumindest nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 20:00 bis 8:00 Uhr ... von 100 km/h ... Dies wäre auch wegen der Nähe zum Autobahnkreuz Havelland aus Sicherheitsgründen zu befürworten ...

Die für die Lärmimmission verwendeten Ausgangsdaten entsprechen leider nicht mehr der heutigen Praxis, da die Durchschnittsgeschwindigkeit bei Lkw mit 100 km/h deutlich über den erlaubten 80 km/h liegt. ... Weiter ist festzustellen, dass in dem Gutachten über die Lärmimmission die Wetterlage mit westlicher Windrichtung außer acht gelassen wurde. Somit kann die vorgesehene Planung sich nicht auf das Gutachten berufen und die von uns geforderte Lärmschutzmaßnahme unberücksichtigt lassen. Wie aus den Unterlagen zu entnehmen ist, handelt es sich ausschließlich um ein Rechenmodell mit idealisierten Ausgangsdaten ..., dass für die ganze Bundesrepublik Deutschland gültig sein soll. Die gegebenen Einzelanforderungen und die örtlichen Gegebenheiten werden in keinem Fall berücksichtigt. ...

Für den Wohnbereich Kirschallee in der Gemeinde Oberkrämer, OT Klein-Ziethen, existiert ein Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP1 ‚Kirschallee‘), der am 01.11.1994 rechtskräftig festgesetzt wurde ... Danach sind die dort errichteten Einfamilienhäuser in einem reinen Wohngebiet errichtet worden ...“

„Wir würden es begrüßen, wenn die Schallschutzmaßnahmen im Bereich ab Brücke Wolfslake in westlicher Richtung für ca. 4 km verstärkt werden (Maßnahmen an der nördlichen Fahrspur). Eine kostengünstige Schallschutzmaßnahme wäre die Errichtung eines ca. 8 m hohen Erdwalls, der ggf. entsprechend bepflanzt werden könnte. Die Kosten für einen solchen Erdwall sollen sich nach unseren Internetrecherchen bei einer Länge von 4 km auf ca. 2 Mio. Euro belaufen.

Ferner wäre es sicherlich sinnvoll, in diesem Bereich (der auf beiden Seiten dicht bebaut ist) einen geräuschkindernden Fahrbahnbelag aufzubringen. ... wir ... gehen ... davon aus, dass die Mehrkosten durchaus tragbar sein würden. Ein solcher Fahrbahnbelag soll eine Geräuschreduktion um ca. 6 dB(A) ermöglichen. ...

Bereits derzeit bei vierspurigem Autobahnbetrieb ist die Lärmbelästigung an Tagen mit ungünstiger Windrichtung (West bis Süd - was die Hauptwindrichtung in unserer Region ist) erheblich. Die derzeitige Lärmbelästigung haben wir bei Erwerb des Grundstücks bereits ‚einkalkuliert‘, da die Autobahn ja bereits im Jahre 2001, als wir das Haus gebaut haben, bestanden hatte. Eine Verschlechterung des Geräuschpegels ist jedoch nicht zumutbar.“

Wolflake:

„... wir wenden uns gegen die Planfeststellungsunterlagen für den 6-streifigen Ausbau der BAB 10, da das Konzept zum Schutz besonders vor Lärm und Luftschadstoffen, aber auch vor Erschütterungen und anderen Beeinträchtigungen für uns bei weitem nicht ausreichend ist. Das Vorhaben ist aus unserer Sicht wegen hoher Grenzwertüberschreitungen nicht zulassungsfähig. ... Wir fordern Sie auf, alle technisch erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Einhaltung der Grenzwerte für alle betroffenen Anwohner, auch für uns, zu gewährleisten, bevor angekündigte passive Schallschutzmaßnahmen ergriffen werden. ... Die augenblickliche Belastung durch Lärm von der Autobahn ist jetzt schon sehr hoch, durch die prognostizierte Zunahme des Verkehrs gehen wir von einer noch höheren Lärmbelastung aus. ... Die weiten Schallabstrahlungen bei bestimmten Wetterlagen und bei stärkeren Mitwindsituationen sind in der Abwägung zu berücksichtigen! ...

Sie gehen in der Planung von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 130 km/h aus. Es gibt aber auf diesem Stück der BAB 10 keinerlei Begrenzung! ... Wir fordern eine Begrenzung der Geschwindigkeit, die eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung zur Folge hat! Und wir fordern eine realistische Annahme der Geschwindigkeiten für die Planung!

Die BAB 10 durchtrennt die Gemeinde Oberkrämer. Die Belastung des Ortsgebietes Neu-Vehlefanze mit seinen Wohngebieten Klein-Ziethen, Wolflake und Neu Vehlefanze kommt vor allem von dem Teilstück der Autobahn, das zwischen der AS Oberkrämer und dem AD Havelland liegt. Offenporiger Asphalt muss als aktive Lärmschutzmaßnahme im gesamten PFB zum Einsatz kommen. ... Sie gehen bei Ihrer Lärmberechnung zudem nur von der Belastung innerhalb der Gebäude aus. Die Belastung beim Aufenthalt im Garten oder gar im angrenzenden Wald ist deutlich höher und beeinträchtigt in hohem Maße unsere Lebensqualität vor allem in der Freizeit (Garten, Sport, Erholung). Damit ist eine Nutzung des Gartens stark eingeschränkt. Wir fordern Sie auf, auch die Belastung außerhalb der Gebäude auf den Grundstücken darzulegen und geeignete Maßnahmen für deren Minderung zu ergreifen!

Unsere Nachtruhe wird bereits jetzt stark von Lärm gestört. Es steht zu erwarten, dass diese Belastung mit der Erweiterung weiter anwächst ... Wir befürchten außerdem eine Beeinträchtigung unserer Gesundheit. Als Anwohner sind wir von den zu hohen, errechneten Schadstoffimmissionen betroffen. ... Mit zunehmender Belastung durch Lärm, Schadstoffe und Erschütterungen, die von der ausgebauten BAB 10 ausgehen und nicht genügend an ihren Entstehungsorten eingedämmt werden, verringert sich auch der Wert unseres Hauses und unseres Grundstückes. Deshalb fordern wir ein umfassendes, wirksames Schutzkonzept!

Wolflake liegt am Nordrand des Regionalparks Krämerwald. Der Ort und seine Umgebung sind touristische Naherholungsziele auch für die nahe Hauptstadt. Der Ort und seine Umgebung sind daher besonders schützenswert. Wir fordern südlich der BAB 10 ... eine ausreichend hohe Lärmschutzwand zu errichten, um den Erholungsort Krämerwald und den Ortsteil Wolflake ... effektiv zu schützen. Die Lärmschutzwand oder -wall darf nicht kurz hinter der Brücke enden, sondern muss bis auf die Höhe des Ortsteils Neu-Vehlefanze weitergeführt werden. Darüber hinaus müssen ... in den Bereichen nördlich und südlich der BAB 10 ... immissionsfilternde Gehölzbestände gepflanzt werden ...

Wir fordern die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung! Der schalltechnischen Untersuchung fehlen Aussagen zu weiteren Lärminderungsmaßnahmen und zur Prüfung von Alternativen im Lärmschutzkonzept mit unterschiedlicher Lage und Höhe von Lärmschutzwänden und -wällen, mit dem Einbau von sogenanntem ‚Flüster-Asphalt‘, mit Geschwindigkeitsbeschränkungen und anderen Maßnahmen. Auch die Veränderung von Lage und Höhe der Gradienten ist zu prüfen. ... Dazu sind beim Lärm die Richtwerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) einzuhalten. Dazu gehört ... ein effektives Schutzkonzept auch an den Auf- und Abfahrten.“

Neu Vehlefan:

„... ist die Anlage eines sog. PWC mit einer Vielzahl von Stellplätzen für Pkw und Lkw in Höhe des km 158 geplant. Obwohl sowohl mit dem Bau als auch dem Betrieb des PWC ein erhöhtes Immissionsaufkommen zwangsläufig einhergehen wird, sind lärmschutztechnische Maßnahmen aufgrund der sog. Verhältnismäßigkeit im Kleinsiedlungsgebiet Neu-Vehlefan nicht vorgesehen. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt überschreiten die Lärmimmissionen die in der Verkehrslärmschutz-Verordnung als zulässig festgestellten Werte. Fälschlicherweise ist den Planunterlagen zu entnehmen, dass es sich bei meinem Einfamilienhaus um ein Wochenendhaus handeln würde. Das ist nachweislich nicht der Fall, wie aus dem Melderegister der Gemeinde ersichtlich ist. Vielmehr befindet sich in Neu-Vehlefan mein unmittelbarer Lebensmittelpunkt.

Bereits zum jetzigen Zeitpunkt ist es aufgrund der Lärmbelastigung regelmäßig nicht möglich, nachts die Fenster zu öffnen. Während des Wochenendverkehrs und während der Hauptreisezeiten ist die Lärmbelastigung auch am Tage kaum noch zumutbar. Diese Immissionen werden bei einem 6-streifigen Ausbau noch erheblich zunehmen, so dass die Lebensqualität in diesem Siedlungsgebiet erhebliche Einschränkungen erfahren wird. Mit dem Betrieb der o.g. Rastanlage werden während des gesamten Nachtzeitraumes Fahrbewegungen zu verzeichnen sein, die aufgrund der unmittelbaren baulichen Nähe zu meinem Wohnhaus zu weiteren nicht zumutbaren Einschränkungen führen werden. Bei den Lärmmessungen ging man davon aus, dass die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von Pkw in diesem Streckenabschnitt bei 130 km/h und die von Lkw bei 80 km/h liegen werde. Diese Werte sind angesichts der Realität blanker Hohn. Weder halten sich die Fahrer von Pkw noch die von Lkw an die gesetzlich vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten, so dass hier von erheblich höheren Immissionen ausgegangen werden muss. ...

Insgesamt sind die Planungen bzw. die für mich daraus zu befürchtenden Auswirkungen so unter keinen Umständen hinnehmbar. Nicht nur aus Gründen der Attraktivität dieser Region, sondern insbesondere aus Gründen der mit dem Ausbau der Autobahn in meinem Abschnitt zu befürchtenden gesundheitlichen Beeinträchtigungen sind die Planungen dringend zu überdenken und abzuändern. Sieht man den Aufwand, der aus Naturschutzgründen mit vollstem Verständnis meinerseits geboten und vorgesehen ist, und vergleicht diesen mit dem für Kleinsiedlungsgebiete eben nicht vorgesehenen, stellt man sich als Steuer zahlender Bürger ernsthaft die Frage, ob hier der Gesetzgeber den verfassungsmäßigen Auftrag, Leib und Leben des Bürgers zu schützen, tatsächlich wahrnimmt bzw. ob in der Abwägung von Naturschutz und Grundrechtsschutz des Bürgers mit der gebotenen Sensibilität und Sorgfalt vorgegangen wird.“

Vehlefan:

„Wir bewohnen seit mehr als 12 Jahren ein eigenes Reihenendhaus in der Wohnsiedlung ‚Schäfergarten‘ (einem reinen Wohngebiet) im Ortsteil Vehlefan der Gemeinde Oberkrämer. Diese Siedlung liegt nördlich der BAB 10 ... östlich (vor) der AS Oberkrämer. Die Entfernung zwischen unserem Wohngebäude/Grundstück und der BAB 10 beträgt ca. 1 km (Luftlinie). Die Siedlung ist im Verhältnis zur BAB 10 im Niveau leicht erhöht. ...

Bereits in den vergangenen 12 Jahren sind wir außergewöhnlich starken Beeinträchtigungen durch verschiedene Immissionen (Lärm, Schadstoffe) ausgesetzt, die auch von der BAB 10 ausgehen ... Diese Immissionen sind an allen Tagen eines Jahres zu allen Tageszeiten in und vor unserem Haus deutlich und langandauernd - oft über Stunden und Tage - vernehmbar. In Abhängigkeit von den Witterungsbedingungen (Windrichtung, Windstärke, Feuchtigkeit, Regen und dgl.) ist die Lärmbelastung stark oder extrem stark. Bei Wind aus nördlichen Richtungen ist der Autobahnlärm an dieser Stelle nur gering. Sehr häufig müssen die Türen und Fenster unseres Hauses geschlossen werden, um ungestörtes Arbeiten und Schlafen im Haus zu ermöglichen. Der Lärm ist im Hausinneren auch bei geschlossenen Fenstern und Türen noch deutlich und störend vernehmbar. Im Außenbereich - auf der Südwestseite des Hauses im Garten und auf der Terrasse, aber auch auf der Ostseite vor der Eingangstür und im Vorgarten - sind die Geräusche permanent so stark, das der Lärm uns gesundheitsschädigend beeinträchtigt. Selbst Gespräche werden sehr häufig von dem Lärm übertönt. Die von der Autobahn ausgehende Lärmbelastung ist an schätzungsweise 250 Tagen im Jahr so stark, dass sie eine wesentliche Beeinträchtigung der Lebensverhältnisse und die Gefährdung unserer Gesundheit darstellt. Messungen, die wir von Fall zu Fall zu unterschiedlichen Tageszeiten und unter verschiedenen Bedingungen über längere Zeit mit einem Messgerät (Voltcraft 100) an der Terrassentür und auf der Terrasse unseres Hauses durchgeführt haben, haben Ergebnisse mit Werten zwischen 50,5 bis und 53 dB(A) erbracht. Selbst unter günstigen Bedingungen hält sich der Schallpegel immer wieder konstant zwischen 48 und 52 dB(A).

Das Verkehrsaufkommen auf der BAB 10 ist bereits seit Jahren am Tage wie während der Nacht konstant sehr hoch. ... Schwankungen in der Höhe des Verkehrsaufkommens hatten nach unseren Beobachtungen keinen erkennbaren Einfluss auf die Stärke der Lärmbelastung.

... muss davon ausgegangen werden, dass die Planungsunterlagen auf ausschließlich theoretischen Berechnungen basieren und dass auf sorgfältige Untersuchungen der konkreten Umstände an Ort und Stelle, insbesondere auf qualifizierte Messungen der Immissionen verzichtet worden ist. Dabei stehen die nachstehend (stichwortartig) aufgeführten Unterlassungen ... im Vordergrund der Betrachtung:

- * Verzicht auf jede Lärmschutzeinrichtung nördlich der BAB 10 ... östlich der AS Oberkrämer ...*
- * Verzicht auf die sorgfältige und über einen langen Zeitraum durchzuführende Ermittlung, Untersuchung und zutreffende Bewertung der Besonderheiten im ‚Schäfergarten‘ und der unzumutbaren Beeinträchtigung der hier Wohnenden durch die Immissionen, die von der BAB 10 schon jetzt ausgehen und in Zukunft verstärkt ausgehen werden.*
- * Verzicht auf Langzeitmessungen der Lärm- und Schadstoffimmissionen ... in der reinen Wohnsiedlung ‚Schäfergarten‘.*
- * Verzicht auf die ... Ausdehnung der Lärmbelastungszonen mit einem Lärmpegel von über 50 dB(A) in dieser Region ... bis nördlich der Wohnsiedlung ‚Schäfergarten‘.*
- * Verzicht auf die Darstellung und genaue Beschreibung der Art, der Eigenschaften und der Wirkungen des Fahrbahnbelags, der im Zuge des geplanten Ausbaus der BAB 10 auf die Fahrbahnoberfläche aufgebracht ... wird.*
- * Verzicht auf die Darstellung von (notwendigen) Überlegungen in Bezug auf die Begrenzung der Geschwindigkeit auf dem Abschnitt der BAB 10 südlich von Bärenklau bis südlich von Klein Ziethen und Erläuterung zum bisherigen und künftigen Verzicht auf Geschwindigkeitsbegrenzungen in dieser Zone. ...*
- * Verzicht auf die Angabe des Zeitraums, der für die Ausführung der Ausbauarbeiten an der BAB 10 in den einzelnen Abschnitten in Anspruch genommen werden wird und in dem die Belastung und Beeinträchtigung der Bürger ... bereits durch die mit den Baumaßnahmen verbundenen Immissionen zunehmen wird. ...*

Nach allem beantragen und fordern wir,

- 1. den Verzicht auf den Ausbau der BAB 10 auf der Grundlage der bisherigen Planung,*
- 2. die ... gravierende Änderung der Planung,*

3. *die Errichtung einer optimalen Lärmschutzeinrichtung nördlich der BAB 10 ... durch das Aufstellen einer gekrümmten Lärmschutzwand von 10 m Höhe (östlich und westlich der AS Oberkrämer, durchgehend von südlich des Ortsteiles Bärenklau bis südlich der Ortschaft Klein Ziethen) oder durch den Bau eines Lärmschutzwalles mit Anpflanzungen in denselben Ausmaßen, insbesondere in der gleichen Höhe,*
4. *die Aufbringung eines modernen schallschluckenden Fahrbelags (Flüsterasphalt) auf allen sechs Fahrbahnen der BAB 10,*
5. *die Festlegung und Anordnung einer ständigen einschneidenden Geschwindigkeitsbegrenzung auf diesem BAB 10-Abschnitt, ...“*

„Wir wohnen seit ... 1996 in dem Hirtenweg ... Nun soll die Autobahn ca. 2 m höher gelegt werden, ohne Flüsterasphalt und Schutzwall, der schätzungsweise 12 m hoch sein müsste, das kann nicht sein. Wir sind extra nach Vehlefanzen gezogen wegen der reinen Luft und der ruhigen Umgebung. Wir können wegen diversen Lärmbelastungen nur noch eingeschränkt unseren Garten nutzen, auch müssen wir des Nachts unsere Fenster geschlossen halten. Wenn diese Baumaßnahme ohne Berücksichtigung der erheblichen Mängel an dem Lärmschutz durchgesetzt wird, sind für uns erhebliche gesundheitliche Probleme vorsehbar. Wenn wir das gewusst hätten, wären wir in Berlin weiter wohnhaft geblieben. Durch die erheblichen Lärmbelastungen ist unser Reiheneckhaus schon deutlich in seinem Wert gefallen ...“

Eichstädt:

„Die vorliegende Planung berücksichtigt nicht ausreichend den Umstand, dass die Autobahntrasse auf einem Geländeneiveau verläuft, welches höher liegt als die angrenzenden Ortschaften. Da sich zwischen der Autobahn und den angrenzenden Ortschaften - insbesondere der Ortsteile Eichstädt, Neu Vehlefanzen und vor allem Bärenklau - mehr oder weniger freie Feldflur befindet, die lediglich von einzelnen Gehölzen durchsetzt ist, kann sich der Schall hier ungehindert und ungebrochen ausbreiten. In Anbetracht der Tatsache, dass in der hiesigen geografischen Lage Windrichtungen aus westlicher bzw. nordwestlicher Strömung vorherrschend sind, wird quasi kontinuierlich der Lärm der Tag und Nacht befahrenen Autobahn zu den Wohngebäuden herübergetragen.

Insoweit bei den zur Einsicht ausgelegten Planungsunterlagen lediglich ein rechnerisch ermitteltes, lineares Lärmausbreitungsprofil berücksichtigt ist, welches zeichnerisch in absolut parallel zum Fahrbelagrand der Autobahn verlaufenden Lärmzonen seinen Ausdruck findet, der unter Berücksichtigung der Lärmschutzgrenzwerte die Bereiche der bewohnten Hausgrundstücke im Gemeindegebiet nicht weitgehend tangieren soll, so stellt dieses einen wirklichkeitsfremden Schematismus dar.

Bereits die jetzt vorhandene vierspurige Autobahn erzeugt Lärmemissionen, die selbst bei Windstille und erst recht bei Westwindlage ein Lärmpotenzial erzeugt, das für nahezu das gesamte Jahr die Grenze des Zumutbaren überschreitet und zwar nicht nur bei Gebäuden, die direkt neben der Trasse liegen, sondern auch bei solchen, die etwas außerhalb der in den Planungsunterlagen rein schematisch berechneten Zone liegen. ... Zur Ermittlung der konkreten Lärmbeeinträchtigung sind ... in den o.a. Ortsteilen langfristig Lärmmessungen und Aufzeichnungen vorzunehmen, damit insoweit ein den Tatsachen entsprechendes Lärmausbreitungsprofil erstellt werden kann, welches bereits von der jetzigen nur 4-spurigen Autobahn ausgeht. ...

Die Lärmsituation wird sich ... weiter verschlechtern. Die Wohn- und Erholungssituation der Haus- und Gartengrundstücke im Gemeindegebiet würde damit in nicht mehr zumutbarer Weise beeinträchtigt werden, ganz abgesehen davon, dass durch eine zunehmende und permanente Beschallung auch während der Nachtstunden auch Gesundheitsgefahren durch Schlafstörungen etc. nicht ausgeschlossen werden können. Die insoweit aus den Planungsunterlagen ersichtlichen Vorkehrungen zum Lärmschutz sind völlig ungenügend. Neben einem lärmschluckenden Asphaltbelag ist daher unbedingt zu postulieren, dass ein durchgehender Lärmschutzwall beiderseits der Autobahntrasse, beginnend in Höhe der Ortslage Neu Vehlefanzen bis hin zur Ortslage Bärenklau zu errichten ist. ... ist zu monieren, dass die ohnehin zu spärlich angelegten Lärmschutzeinrichtungen nur auf einer Seite ... noch dazu führen werden, dass diese den Schall reflektieren ...

An dieser Stelle ist auch anzumerken, dass offensichtlich bei der Planung nicht berücksichtigt wurde, dass ... große Teile der Ortslagen ... reine bzw. allgemeine Wohngebiete ... sind. ...

Einhergehend mit den oben bezeichneten Lärmmissionen erfolgt auch ein mehr oder weniger parallellaufender Eintrag von Luftschadstoffen, die zweckmäßigerweise ebenfalls an Ort und Stelle zurückgehalten werden müssen. In diesem Zusammenhang ist vor allem auf den in Höhe Ortslage Neu Vehlefanzen geplanten Rastplatz (PWC) einzugehen: ... Da bereits ein sehr großer Lkw-Parkplatz direkt an dem Autohof am Autobahnabzweig ‚Oberkrämer‘ befindlich ist, entstünde zusammen mit dem geplanten Rastplatz auf relativ kurzer Distanz eine überaus hohe Dichte an parkenden Fahrzeugen, vor allem Lkw, deren Lärm- und Schadstoffemissionen sich bei der bereits dargestellten Luftströmung ... nachteilig auswirken. ... Sowohl durch den Abrieb von Reifen und Fahrbahndecke als auch durch den Winterdienst mit Streusalz werden erhebliche Mengen an kontaminiertem Schmutzwasser erzeugt, die mehr oder weniger ungehindert in den Bereich neben der Autobahn geleitet werden. Da infolge der bindigen Lehmböden eine Weiterleitung als sogenanntes Schichtwasser über größere Distanzen bis hin zu den anliegenden Feldern und Wäldern zu befürchten ist, kann es hier zu Schädigungen kommen, für die nicht ausreichend Vorsorge durch geeignete Vorfluter und Auffangbecken geschaffen ist. Hier ist insbesondere ein verbesserter Gewässerschutz für die Teich- und Seenlandschaft zwischen den Ortsteilen Eichstädt (‚Rötepfuhl‘ und sogenannte ‚Fenne‘) und Vehlefanzen (‚Mühlenteiche‘) zu fordern.

Vor allem ist durch geeignete technische Vorkehrungen sicher zu stellen, dass nicht im Zusammenwirken mit den bereits vorstehend genannten negativen Auswirkungen über einen sogenannten Synergismus eine weitere Schädigung der Umwelt insbesondere von Fauna und Flora erfolgt. Weiterhin ist nicht ausreichend berücksichtigt, dass das Landschaftsschutzgebiet ‚Nauen/Brieselang/Krämer‘ ... tangiert wird.

Bereits jetzt führt die exponierte Lage der Autobahn dazu, dass auch Lichtemissionen von Scheinwerfern aber auch sogenannten Rundumleuchten bei Schwertransporten etc. bis in die Ortslagen erkennbar sind und ... eine wenigstens zweireihige Begleitpflanzung durch Pappeln und entsprechendes Untergehölz geschaffen wurde. Da ... diese Begleitbepflanzung durch die Verbreiterung der Fahrbahn beseitigt wird, ohne dass neben dem neuen Rand der Autobahn entsprechende Ersatzpflanzungen vorgenommen werden, wird das Landschaftsbild ... geschändet. Dieses führt ... auch zum Wertverlust der in näherer Umgebung gelegenen Wohngrundstücke. ... ist hier zu postulieren, dass ... ein wenigstens 50 bis 100 m breiter Vegetationsstreifen geschaffen wird, der mit ortstypischen Laub- und Nadelgehölzen dicht zu bepflanzen ist. Letztlich ist zu berücksichtigen, dass ... entsprechende Vegetationsstreifen helfen, die Emissionen der Autobahn vor Ort zu binden, damit diese nicht in die angrenzenden Gebiete hineingetragen werden.“

Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde:

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

Das Straßenbauvorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes – hervorzuheben ist hier besonders der Lärmschutz – vereinbar.

Die vorgesehenen Maßnahmen stellen sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG). Der Vorrang des aktiven vor dem passiven Lärmschutz wurde bereits in den vom Vorhabenträger erstellten schalltechnischen Untersuchungen umfassend beachtet.

Unter Einbeziehung der aktiven Schutzvorkehrungen verbleiben nur an den in Nr. III.8.2 dieses PFB genannten Gebäuden Grenzwertüberschreitungen, wobei die Grenzwertüberschreitungen in der Nacht mit passiven Maßnahmen vermeidbar sind.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind Schutzvorkehrungen nicht personenbezogen zu ermitteln. Welche Maßnahmen zur Sicherung der Nutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren oder Nachteile notwendig sind, ist auf der Grundlage objektiver Umstände und Gegebenheiten zu beurteilen. Die danach gebotene grundstücksbezogene Betrachtungsweise lässt es nicht zu, die Frage der Erheblichkeit von den wandelbaren konkreten Nutzungsverhältnissen zu einem bestimmten Zeitpunkt abhängig zu machen (BVerwG, Urteil vom 09.11.2006 - 4 A 2001.06).

Die grundstücksbezogene Betrachtungsweise verlangt zwar zu beachten, dass der Grad der Schutzwürdigkeit des betroffenen Grundstücks von der Art seiner zulässigen Nutzung abhängt (vgl. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV), schließt aber die Berücksichtigung besonderer Umstände in der Person des jeweiligen Eigentümers oder Nutzers aus. Welche Lärm- oder sonstigen Einwirkungen subjektiv als Störung empfunden werden, ist nicht ausschlaggebend. Besondere Empfindlichkeiten, gesundheitliche Indispositionen oder andere persönliche Eigenheiten haben außer Betracht zu bleiben. Was der Nachbarschaft an Beeinträchtigungen zugemutet werden kann, ist vielmehr anhand eines typisierenden und generalisierenden Maßstabes zu bestimmen, der an das Empfinden eines Durchschnittsmenschen anknüpfen darf (BVerwG, Beschlüsse vom 18.08.2005 - 4 B 19.05 und vom 05.10.2005 - 4 BN 39.05).

IV.5.1 Immissionen während der Bauausführung

Während der Bauausführung ist der Vorhabenträger gemäß Auflage in Nr. III.8.1 dieses PFB zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen verpflichtet.

Da die Details der Bauausführung im hiermit abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren noch nicht bekannt sind, können die Schutzanforderungen nur in dieser allgemeinen Form benannt werden.

Besondere Umstände des Einzelfalls, die bereits jetzt eine Anordnung spezieller Schutzvorkehrungen erfordern könnten, sind nicht ersichtlich.

Da die BAB 24 und 10 bereits als erhebliche Lärmquellen vorhanden sind und übliche Baumaschinen keinen größeren Lärm erzeugen als vorbeifahrende Lkw, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass der Lärm während der Bauausführung grundsätzlich nicht negativ verändert wird. In Baustellenbereichen mit deutlich reduzierter Geschwindigkeit nimmt der durchschnittliche Lärmpegel während der Bauausführung sogar ab.

IV.5.2 Entstehungsvoraussetzungen für Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen

Der Begriff der „schädlichen Umwelteinwirkungen“ des § 41 Abs. 1 BImSchG wird durch § 3 Abs. 1 BImSchG näher spezifiziert. Danach sind „schädliche Umwelteinwirkungen“ Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Allerdings lösen nicht jeder Nachteil und jede Belästigung das Auflagengebot aus. Es bleiben solche Beeinträchtigungen außer Betracht, die den Grad des „Erheblichen“ nicht erreichen. Verkehrslärm ist erheblich, wenn er der jeweiligen Umgebung mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 29.01.1991 - 4 C 51.89).

Mit dem Begriff des „Zumutbaren“ wird nicht die Schwelle bezeichnet, jenseits derer sich ein Eingriff als „schwer und unerträglich“ und deshalb im enteignungsrechtlichen Sinne als unzumutbar erweist. Der Begriff bezeichnet vielmehr noch im Vorfeld der Enteignungsschwelle die einfachgesetzliche Grenze, bei deren Überschreiten dem Betroffenen eine nachteilige Einwirkung auf seine Rechte billigerweise nicht zugemutet werden kann. Die Zumutbarkeitsschwelle wird dabei durch die Anforderungen der §§ 41 ff. BImSchG bestimmt.

Die aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene 16. BImSchV konkretisiert die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau und den Betrieb von Straßen aus der gesetzlichen Verpflichtung ergeben, nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Die Planfeststellungsbehörde hat ihrer Entscheidung die Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG in Verbindung mit der 16. und 24. BImSchV zugrunde gelegt. 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).

Der Tatbestand des § 41 BImSchG reicht nicht weiter als die 16. BImSchV, die nach § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG zur Durchführung des § 41 und des § 42 Abs. 1 und 2 BImSchG erlassen worden ist (BVerwG, Urteil vom 17.03.2005 - 4 A 18.04). Dementsprechend enthält die 16. BImSchV zugleich die konkreten Vorgaben für die rechtliche Beurteilung des lärmbezogenen Nutzungskonflikts zwischen Straße und Nachbargrundstück. Diese Regelungen sind für die Beurteilung von Zumutbarkeit und Unzumutbarkeit des Lärms für die Planfeststellungsbehörde verbindlich (BVerwG, Urteil vom 26.02.2003 - 9 A 1.02).

D.h. Lärm unterhalb der Immissionsgrenzwerte gilt als zumutbar. Die Grenze gesundheitlicher Gefahren wird durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht erreicht. An derjenigen schützenswerten Bebauung, wo die für das jeweilige Gebiet geltenden Immissionsgrenzwerte prognostisch nicht überschritten werden, lassen sich deshalb Gesundheitsgefährdungen für die Lärmbetroffenen ausschließen.

Die von einigen Einwendern angesprochene Richtlinie 2002/49/EG und die Regelungen zu ihrer Umsetzung (Sechster Teil „Lärminderungsplanung“ des BImSchG; Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Verordnung über die Lärmkartierung - vom 06.03.2006, BGBl. I S. 516) enthalten darüber hinaus keine weiteren Schutzvorgaben.

Im Rahmen der Abwägung hätte sich die Planfeststellungsbehörde zwar auch mit der Relevanz eines etwa bestehenden Lärminderungsplans auseinander zu setzen und ggf. dessen Aussagen zu berücksichtigen (BVerwG, Urteil vom 23.11.2005 - 9 A 28.04). Im Ergebnis des Anhörungsverfahrens sind aber keine für das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben entscheidungsrelevanten Aussagen aus Lärminderungsplänen bekannt geworden.

Gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV ergibt sich die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Lassen sich sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete keiner der vier Schutzkategorien des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zuordnen oder handelt es sich um Gebiete und Anlagen, für die keine Festsetzungen in Bebauungsplänen bestehen (unbeplanter Innenbereich, § 34 BauGB), so ist die Schutzbedürftigkeit aus einem Vergleich mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlagen und Gebieten zu ermitteln.

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, so dass hier gelegene Wohnhäuser weniger schutzbedürftig sind als Wohngebiete (BVerwG, Urteil vom 26.02.2003 - 9 A 1.02).

IV.5.3 Berechnungsverfahren

IV.5.3.1 Anwendbarkeit der DIN 18005

Die von einzelnen Einwendern genannte DIN 18005 behandelt den Schallschutz im Städtebau und enthält lediglich schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung bei neu hinzukommender Bebauung im Bereich bereits vorhandener Emissionsquellen. Diese Werte sind bei der Bauleitplanung nach dem Baugesetzbuch (BauGB in der Neufassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004, BGBl. I S. 2414; zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12.04.2011, BGBl. I S. 619) und der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990, BGBl. I S. 133; zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22.04.1993, BGBl. I S. 466) den verschiedenen schutzbedürftigen Nutzungen für den Beurteilungspegel zuzuordnen. Mit ihrer Einhaltung oder Unterschreitung soll bei der städtebaulichen Planung ein angemessener Schutz vor Lärmbelastigungen berücksichtigt werden. Für die straßenrechtliche Planfeststellung können diese Orientierungswerte wegen fehlender rechtlicher Verbindlichkeit nicht angewandt werden.

Rechtsgrundlage der Lärmvorsorge bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist allein das Bundes-Immissionsschutzgesetz, wonach gemäß § 41 Abs. 1 sicherzustellen ist, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsrgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die gemäß § 43 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) legt den Anwendungsbereich und die Grenzwerte für die zu schützenden Gebiete fest. Allein diese Grenzwerte sind für die Straßenbauverwaltung verbindlich.

IV.5.3.2 Ausgangsdaten

Die im Anhörungsverfahren geäußerten Bedenken in Bezug auf die Ausgangsdaten in den schalltechnischen Untersuchungen (vgl. lfd. Nr. 1.8 dieses PFB) sind unbegründet.

Die Daten der Verkehrsprognose sind entsprechend Nr. IV.3.2 dieses PFB nicht zu beanstanden. Die Emissionen der Parkplatz/WC-Anlagen sind in die Berechnung eingeflossen.

Bei Lärmberechnungen für Straßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung (s. auch nachfolgende Nr. IV.5.5 dieses PFB) ist nicht, wie einzelne Einwender meinen, 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 die gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 2 StVO jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von ≥ 130 km/h für Pkw und bis zu 80 km/h für Lkw in Ansatz zu bringen sind. Für Pkw sind damit alle Geschwindigkeiten (also auch oberhalb von 130 km/h) berücksichtigt.

Evtl. Geschwindigkeitsüberschreitungen bei Lkw können nicht in die Berechnung einbezogen werden. Verkehrswidrigem Verhalten ist mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken (vgl. BVerwG, Beschluss vom 04.09.2003 - 4 B 76.03).

Zur Lage der Immissionsorte erläuterte der Vorhabenträger:

„In den Ergebnistabellen der schalltechnischen Untersuchung vom 01.12.2008, Unterlage 11.2, beziehen sich die in Spalte 7 (orthogonaler Abstand Immissionsort - Achse Verkehrsweg) und Spalte 8 (Höhe des Immissionsortes über der Achse des Verkehrsweges) angegebenen Abstände auf die Mitte der äußeren geplanten rechten Richtungsfahrbahn der BAB.

In der schalltechnischen Untersuchung vom 13.11.2009 beziehen sich die in Spalte 6 und 7 angegebenen Abstände zwischen BAB und dem Immissionsort auf die Mitte der geplanten Autobahnachse.

Die unterschiedlichen Abstände begründen sich darauf, dass die verwendeten Ausgangsdaten (schalltechnische Untersuchung vom 01.12.2008) aus der topografischen Karte mit dem Maßstab 1:10.000 digitalisiert worden sind und daher nicht die Genauigkeit der nun verwendeten Daten (schalltechnische Untersuchung vom 13.11.2009) hatten.

Als Grundlage der überarbeiteten ‚Schalltechnischen Untersuchung‘ (Deckblattplanung) vom 13.11.2009 wurden folgende Ausgangsdaten verwendet:

Die Gebäudedaten und das digitale Geländemodell (DGM 25) wurden von der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg ... in digitaler Form im Koordinatensystem Gauß - Krüger 42/83 zur Verfügung gestellt. Die höhenmäßige Anpassung der Gebäudegrundhöhen erfolgte auf Grundlage des mitgelieferten digitalen Geländemodells. Die Planungsdaten der BAB wurden vom Straßenplaner ebenfalls im Koordinatensystem Gauß - Krüger 42/83 zur Verfügung gestellt und digitalisiert. Weiterhin wurden Katasterpläne mit den Gebäudeumrissen vom Kataster- und Vermessungsamt des Landkreises Ostprignitz-Ruppin ... in digitaler Form zur Verfügung gestellt. Diese Daten wurden ins Koordinatenverzeichnis Gauß - Krüger 42/83 transformiert. Die digitalen Gebäudedaten von der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg und vom Kataster- und Vermessungsamt des Landkreises Ostprignitz-Ruppin wurden im Computer eingelesen und auf Genauigkeit zueinander geprüft. Die Gebäude passten einwandfrei. Mit diesen präzisierten Ausgangsdaten wurden die schalltechnischen Berechnungen durchgeführt und die dargestellten Abstände in den Ergebnistabellen der schalltechnischen Untersuchung vom 13.11.2009 ausgewiesen.“

IV.5.3.3 Beurteilungspegel

§ 2 Abs. 1 der 16. BImSchV legt zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Immissionsgrenzwerte fest, die der Beurteilungspegel nicht überschreiten darf. Dieser Beurteilungspegel ist gemäß § 3 Satz 1 der 16. BImSchV nach Anlage 1 der Verordnung zu berechnen. Wie aus dieser Anlage zu ersehen ist, handelt es sich bei dem Beurteilungspegel um einen Mittelungspegel. Er wird auf der Grundlage des prognostizierten durchschnittlichen Verkehrsaufkommens ermittelt. Diese Methode gewährleistet zuverlässige Ergebnisse und ist für Betroffene regelmäßig günstiger als Messungen (s. auch nachfolgende Nr. IV.5.3.7 dieses PFB).

Für die Berechnung enthält Anhang 1 folgende Vorgaben:

In dem Diagramm 1 ist der Mittelungspegel in Abhängigkeit von der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke und dem maßgebenden Lkw-Anteil dargestellt. Die für die einzelnen Straßengattungen maßgebende stündliche Verkehrsstärke und die maßgebenden Lkw-Anteile sind in der Tabelle A zusammengestellt.

Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke ergibt sich aus der der Planung zugrunde liegenden, über alle Tage des Jahres ermittelten, durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke; und zwar getrennt für die Zeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr und für die Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr.

Soweit keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen, wird dieser Wert nach den in der Straßenplanung gebräuchlichen Modell- oder Trendprognosen bestimmt. Im vorliegenden Fall verfügt der Vorhabenträger über Datenmaterial, das unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung zur Ermittlung der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke in Kfz/h bzw. des maßgebenden Lkw-Anteils in Prozent am Gesamtverkehr herangezogen werden kann. Nach Ziffer 4.11.2 der RLS-90 kann auf die Anwendung der Tabelle 3 verzichtet werden, wenn – wie auf der BAB 24 – geeignete projektbezogene Untersuchungsergebnisse vorliegen, die zur Ermittlung u.a. des mittleren Lkw-Anteils herangezogen werden können. Dazu wird auf die schalltechnische Untersuchung (vgl. Nr. 1.8 dieses PFB) verwiesen.

IV.5.3.4 Dauerschallpegel

Auch ist die Frage, ob der Straßenverkehrslärm durch den Dauerschallpegel oder mit Hilfe von Maximalpegeln zu bestimmen ist, höchstrichterlich geklärt. Dass § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV als Grenzwerte energieäquivalente Dauerschallpegel ansetzt, ist von der Ermächtigung in § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG gedeckt (BVerwG, Urteil vom 18.03.1998 - 11 A 55/96). Dem Stand der Lärmwirkungsforschung entspricht es, den Stärke, Dauer und Häufigkeit der Schallereignisse berücksichtigenden Dauerschallpegel als geeignetes und praktikables Maß für die Beurteilung von Straßenverkehrslärm anzusehen. Maximalpegel bleiben als gesonderte Größe bei der Lärmschutzuntersuchung außer Betracht.

Der Lärmschutz im Straßenbau braucht sich grundsätzlich nicht an möglichen Spitzenbelastungen, sondern nur an der vorausschätzbaren Durchschnittsbelastung auszurichten. Es gehört zu den Wesensmerkmalen eines Mittelungspegels, dass der tatsächliche Lärmpegel zu bestimmten Zeiten höher, zu anderen Zeiten niedriger liegt. Diese Folge ist normimmanent und verletzt nicht höherrangiges Recht (BVerwG, Urteile vom 21.03.1996 - 4 A 10.95 und vom 23.11.2001 - 4 A 46.99).

Allerdings gehen Maximalpegel (Geräuschspitzen) nicht durch das Mittelungsverfahren unter. Die in den Planunterlagen errechneten Mittelungspegel berücksichtigen störende Geräusche und Geräuschspitzen in besonderem Maße. Diese haben einen erheblichen Einfluss auf die Höhe des Dauerschallpegels.

IV.5.3.5 RLS-90

Für die rechnerische Ermittlung der vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmimmissionen sind die RLS-90 das einschlägige fachtechnische Regelwerk (OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 13.03.2008 - 7 D 34/07.NE). Die RLS-90 sind durch die 16. BImSchV als anzuwendendes Rechenverfahren eingeführt (VGH Hessen, Urteil vom 01.07.2010 - 4 C 2302/09.N).

Nach § 3 Satz 1 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 zu berechnen, welche auf die RLS-90 verweist. Die in den hier verwendeten RLS-90 vorgegebene Art der Ermittlung des Beurteilungspegels wurde aufgrund umfangreicher Messreihen, reiflicher Überlegungen und ausreichender Erfahrungen ausgewählt. Nach der vorherrschenden Meinung beschreibt der Beurteilungspegel der RLS-90 die Lärmwirkung auf den Menschen (immer noch) in geeigneter Weise.

Das mit Ergebnissen vieler Messungen bewiesene Rechenmodell der RLS-90 stellt eine Konvention zur Gleichbehandlung aller Verkehrslärmsituationen dar. Es geht – zu Gunsten der Betroffenen – stets von einer Mitwind-Situation aus. Auch andere Komponenten der RLS-90 sind so gewählt, dass in der überwiegenden Zahl der Fälle der errechnete Beurteilungspegel über dem Ergebnis von Messungen des Mittelungspegels liegt. Die nach der RLS-90 berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (ca. 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und / oder Temperaturinversionen (die zu der von den Einwendern angesprochenen „Lärmglocke“ führen können), die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können – besonders in Bodennähe und in Abständen über etwa 100 m – niedrigere Schallpegel auftreten.

Das Berechnungsverfahren berücksichtigt keine Zusatzdämpfung durch Bewuchs. Bereits beim Berechnungsansatz wird von einer ungehinderten Schallausbreitung – wie bei einer Wiesenlandschaft – ausgegangen. D.h. die lärmindernde Wirkung von dichtem Pflanzenbewuchs bleibt unberücksichtigt. Ferner wird das vorhandene Geländemodell berücksichtigt (s. vorstehende Nr. IV.5.3.2 dieses PFB). Reflektionen werden berücksichtigt, wenn der Schall auf ständig vorhandene Flächen neben einer Straße (wie z.B. Hausfassaden) trifft.

Eine Verstärkung der berechneten Pegel aufgrund örtlicher Gegebenheiten kann somit nicht erwartet werden. Derartige Befürchtungen sind unbegründet.

Die Korrekturfaktoren für die unterschiedlichen Fahrbahnbeläge (hier: 0 und -2 dB(A)) berücksichtigen die durchschnittlichen Witterungsverhältnisse eines Jahres.

IV.5.3.6 Nicht berechnete Immissionsorte

Der Vorhabenträger ist nicht verpflichtet, für die gesamte schützenswerte Bebauung – auch in größerer Entfernung zum Straßenbauvorhaben – die Einzelbeurteilungspegel zu ermitteln. Dies wird insbesondere nicht durch immissionsschutzrechtliche Vorschriften gefordert. Es genügt vielmehr, wenn der Vorhabenträger anhand von Einzelberechnungen für die nächstgelegenen Immissionsorte plausibel darlegt, dass an den (nicht berechneten) weiter entfernt gelegenen Immissionsorten prognostisch keine Immissionsgrenzwertüberschreitungen auftreten werden. Sofern – wie hier – keine außergewöhnlichen Schallausbreitungsverhältnisse gegeben sind, nimmt der Lärm mit zunehmender Entfernung zum Emissionsort (hier vor allem die BAB 24 und 10) ab. Somit liegen die Beurteilungspegel an den – weiter entfernt gelegenen – nicht berechneten Immissionsorten unter den berechneten Beurteilungspegeln. Immissionsgrenzwertüberschreitungen sind ausgeschlossen.

Unabhängig davon bezog die Planfeststellungsbehörde die Immissionen an den nicht berechneten Immissionsorten in ihre planerische Abwägung / Entscheidung ein (s. auch nachfolgende Nr. IV.5.6 dieses PFB).

Zum besseren Verständnis zeigen die Übersichtslagepläne mit Isophonendarstellung (vgl. Nr. I.8.4 dieses PFB) Geländestreifen auf beiden Seiten der BAB, in denen Grenzwertüberschreitungen möglich sind. Die Geländestreifen sind neben der BAB

- * 10 bis zu ca. 760 bis 780 m und
- * 24 bis zu ca. 650 bis 700 m

breit. Das heißt, in noch größerem Abstand von den BAB ist der berechnete Autobahnlärm unterhalb der in reinen und allgemeinen Wohngebieten geltenden Immissionsgrenzwerte und damit kleiner als 49 dB(A).

IV.5.3.7 Berechnung oder Messung?

Eine Schallmessung ist entsprechend der 16. BImSchV für die Ermittlung der Lärmsituation nicht anwendbar.

Die Auswirkungen des geplanten Straßenbauvorhabens (hier insbesondere: 6-streifiger Ausbau der BAB 24 von km 204,675 bis km 236,921 und der BAB 10 von km 153,675 bis km 161,625) könnten erst nach seiner Realisierung gemessen werden, so dass der vom Gesetzgeber geforderte vorbeugende Lärmschutz nicht möglich wäre.

Gegen ein Messverfahren spricht ferner, dass dessen Ergebnisse nur eine Momentaufnahme darstellen. Die Ergebnisse von Messverfahren sind schwer nachprüfbar und sehr stark abhängig von der jeweiligen Witterungslage (z.B. Wind- und Temperatureinflüsse) sowie Verkehrsschwankungen. Die Einwender beschreiben teilweise selbst, dass die Höhe des Lärms deutlich variiert (z.B. zwischen „nur gering“ und „gesundheitsschädigend“).

Die Berechnung der Werte aufgrund des prognostischen Verkehrsaufkommens ist weitaus zuverlässiger und genauer. Bei Messungen wird nur eine kurzfristige Situation erfasst, die hinsichtlich Verkehrsmenge und -zusammensetzung, Windverhältnissen und anderen Faktoren erhebliche Veränderungen erfährt. Demgegenüber basieren die Rechenmethoden auf langfristigen empirischen Untersuchungen. Berechnungen sind somit – im Gegensatz zu Messungen – imstande, allgemein gültige und vergleichbare Ergebnisse zu liefern.

Unabhängig davon stehen die von einigen Einwendern ermittelten Messergebnisse des bereits vorhandenen Lärms neben der BAB 10 grundsätzlich nicht im Widerspruch zu den Berechnungsergebnissen.

Neben dem oben Gesagten ist vor allem zu beachten, dass der gemessene Lärm ein Summenpegel über alle Lärmquellen ist. Die Einwender weisen teilweise selbst darauf hin, dass sie neben der 6-streifig auszubauenden BAB 10 durch andere Lärmquellen wie z.B. „Schule, Kindertagesstätte und Parkplatz“ belastet sind. Hinzu kommen andere Straßen. Unter Einbeziehung der anderen Lärmquellen ist es nachvollziehbar, dass der gemessene Lärm höher als der berechnete Autobahnlärm ist. Wie in nachfolgendem Unterpunkt IV.5.3.8 klargestellt, braucht der Vorhabenträger die anderen Lärmquellen aber grundsätzlich nicht in seine Entscheidungsfindung (zur Dimensionierung des Lärmschutzes) einbeziehen.

IV.5.3.8 Summenpegel

Es ist grundsätzlich nicht geboten, aus dem – von dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und von weiteren Lärmquellen (hier vor allem anderer Straßen) herrührenden – Verkehrslärm einen „Summenpegel“ zu berechnen.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Schienenwegen sicher zu stellen, dass der Beurteilungspegel einen der dort genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet. Dabei kommt es, wie sich aus § 1 der Verordnung und ihrer Entstehungsgeschichte ergibt, allein auf den von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm an. Die Beurteilungspegel sind für jeden Verkehrsweg gesondert zu berechnen.

Für Straßen ergibt sich dies aus Anlage 1 der 16. BImSchV. Diese Anlage lässt in die Berechnung nur Faktoren eingehen, welche sich auf die jeweilige neue oder zu ändernde Straße beziehen. Auswirkungen, die von anderen Verkehrswegen ausgehen, bleiben unberücksichtigt.

Für den Bau von öffentlichen Straßen gilt das Bundes-Immissionsschutzgesetz wie § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG klarstellt nur „nach Maßgabe der §§ 41 bis 43“. Beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer Straße ist es nicht geboten, vorhandenen Verkehrslärm in die Beurteilung einzubeziehen, obwohl es aus der Sicht des Betroffenen ohne Bedeutung ist, ob die ihn beeinträchtigenden Verkehrswege in einem Verfahren geplant werden oder ob eine neue Straße zu bereits vorhandenen Verkehrswegen hinzutritt.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV wollen – wie sich aus § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, § 41 Abs. 1 und § 3 Abs. 1 BImSchG ergibt – bereits vor erheblichen Belästigungen schützen. Sie markieren nicht den Übergang zur Gesundheitsgefährdung, sondern sind bewusst niedriger angesetzt (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005 - 4 A 5.04).

Im Urteil vom 21.03.1996 - 4 C 9/95 - betonte das BVerwG, dass der Staat durch seine Entscheidungen keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen darf, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslösen. Dies gebieten die in Artikel 2 Abs. 2 Satz 1 oder Artikel 14 Abs. 1 Satz 1 GG enthaltenen Gewährleistungen. § 41 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG ermächtigen den Verordnungsgeber – was selbstverständlich ist – nicht, durch seine Berechnungsverfahren grundrechtswidrige Eingriffe zuzulassen. Der Gesetzgeber hat Artikel 2 Abs. 2 Satz 1 GG zu beachten. Er darf durch sein Verhalten die Gesundheit des Einzelnen nicht verletzen. Dem Staat obliegt darüber hinaus im Schutzbereich des Artikel 2 Abs. 2 Satz 1 GG eine grundrechtliche Schutzpflicht. Er verstieße gegen diese verfassungsrechtliche Pflicht, ließe er es zu, dass durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrswegs eine die menschliche Gesundheit gefährdende Verkehrslärmbelastung entsteht, und sei es auch nur durch die Erhöhung einer bereits vorhandenen Vorbelastung. Der zum Schutz verpflichtete Staat darf sich dieser Verpflichtung auch nicht dadurch entziehen, dass er summierte Immissionen bereits konzeptionell unbeachtet lässt. Vielmehr gebietet die grundrechtliche Schutzpflicht dem Staat, sich durch geeignete Maßnahmen schützend vor den Einzelnen zu stellen, wenn für diesen die Gefahr einer Schädigung der körperlichen Unversehrtheit besteht. Diese Verpflichtung trifft ihn erst recht, wenn der Eingriff auf seinem eigenen Verhalten beruht.

Verantwortlich für die Wahrung der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze ist der Träger des Vorhabens, das neu verwirklicht oder verändert werden soll. Für den Tatbestand der Grundrechtsverletzung ist unerheblich, ob der gesundheitsgefährdende Lärm von nur einer Anlage oder von mehreren Verkehrseinrichtungen ausgeht (VGH Hessen, Urteil vom 23.12.2003 - 2 A 2815/01).

Eine Gesamtlärbetrachtung könnte geboten sein, wenn das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben in Zusammenwirkung mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist (BVerwG, Urteil vom 09.11.2006 - 4 A 2001.06). Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird vom BVerwG und vom Bundesgerichtshof bei Gebieten, die auch zum Wohnen bestimmt sind, mit 70 bis 75 dB(A) tagsüber und 60 bis 65 dB(A) nachts markiert (BVerwG, Beschluss vom 22.12.2004 - 4 B 75.04).

Hiervon ausgehend hat der Plangeber dann, wenn sich die Vorbelastung in dem kritischen Bereich oberhalb dieser Werte bewegt, im Hinblick auf den gebotenen Schutz vor Gesundheitsgefahren abwägend zu prüfen, ob Erhöhungen des Verkehrslärms überhaupt hingenommen werden können, auch wenn sie in der Relation zur bereits gegebenen Vorbelastung an sich nur marginal sind (OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 17.04.2009 - 7 D 110/07.NE).

Auch marginale Lärmerhöhungen können unzumutbar sein, wenn die Lärmvorbelastung ihrerseits bereits von so hoher Intensität ist, dass sie sich dem Grad der Gesundheitsgefährdung nähert oder diesen gar erreicht, wenn sie sich mithin der Grenze nähert, bei der verfassungsrechtliche Schutzanforderungen greifen (OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 13.03.2008 - 7 D 34/07.NE).

Gesundheitsgefährdende Lärmeinwirkungen durch Summation des vorhandenen Lärms (vor allem) anderer Straßen mit dem Lärm des hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhabens können schon ohne Berechnung ausgeschlossen werden.

In nachstehendem Unterpunkt IV.5.7 ist erläutert, dass das Ergebnis der Addition zweier Lärmpegel höchstens 3 dB(A) über dem größeren Pegel liegt. Liegt der Pegel einer zweiten Schallquelle um 10 dB(A) oder mehr unter dem Pegel einer anderen (gleichartigen) Schallquelle, ist der Summenpegel weitgehend gleich dem höheren Pegel.

In der hiermit festgestellten Planung werden Immissionsgrenzwertüberschreitungen (u.a. durch Einsatz aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen) grundsätzlich vermieden. Summiert man Lärmereignisse unterhalb der Immissionsgrenzwerte zu ähnlichen Lärmereignissen, kann die Schwelle der Gesundheitsgefährdung (s.o.) weder erreicht noch überschritten werden. Insoweit ist festzustellen, dass sich evtl. in der Nachbarschaft der BAB 24 und 10 vorhandene (potenziell) gesundheitsgefährdende Lärmereignisse nicht ursächlich auf das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben zurückführen lassen.

Dies wird letztlich auch durch die Messergebnisse einiger Einwender bestätigt. Die gemessenen Lärmpegel bis zu 53 dB(A) liegen weit unterhalb der o.g. Schwelle zur Gesundheitsgefährdung.

IV.5.4 Umfang der aktiven und / oder passiven Lärmschutzmaßnahmen

Vorab wird klargestellt, dass Lärmschutzmaßnahmen nur für die Nachbarschaft im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Merkmale: Zuordnung zu einem bestimmten Personenkreis, regelmäßiger und nicht nur vorübergehender Aufenthalt) angeordnet werden können.

Bei der Verminderung des Lärms auf den Ausbreitungswegen, d.h. auf den Wegen von der Schallquelle zum Empfänger, wird zwischen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen unterschieden. Aktiv nennt man Maßnahmen an den Verkehrswegen, also am unmittelbaren Entstehungsort. Passive Maßnahmen sind schalltechnische Verbesserungen an schutzwürdigen Gebäuden.

Der Betroffene hat prinzipiell einen Anspruch auf „Vollschutz“ durch aktive Schutzmaßnahmen, von dem aber nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG Abstriche möglich sind. Die nach dieser Vorschrift gebotene Verhältnismäßigkeitsprüfung muss sich auf der Grundlage einer für die Planfeststellungsbehörde mit begrenzten Spielräumen verbundenen planerischen Abwägung vollziehen. Bestandteil der Abwägung ist namentlich die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen. Typischerweise haben solche Maßnahmen, bezogen auf die Schutzwirkung, ihre Stärken und Schwächen, verursachen verschieden hohe Kosten und tangieren andere Belange in unterschiedlicher Weise. Die daraus folgenden Zielkonflikte lassen sich nur planend bewältigen. Deshalb ist der Planfeststellungsbehörde auch und gerade für die Auswahlentscheidung über das Schallschutzkonzept ein Abwägungsspielraum eingeräumt. Anders als das allgemeine Planungsermessen besteht er freilich 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 vorzunehmen. 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 (BVerwG, Urteil vom 03.03.2004 - 9 A 15.03).

Grundsätzlich ist zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende aktive Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sogenannter Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. 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. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch 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 entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (BVerwG, Urteil vom 13.05.2009 - 9 A 72.07).

IV.5.4.1 Aktive Maßnahmen

Zu den aktiven Maßnahmen gehören:

- a) die den Lärm berücksichtigende Planung,
- b) Einschnitts- und Troglagen,
- c) Teil- und Vollabdeckungen,
- d) lärmindernde Straßenoberflächen,
- e) Lärmschutzwälle und -wände.

Zu a)

Gegenstand des hiermit festgestellten Straßenbauvorhabens ist der 6-streifige Ausbau der bisher 4-streifigen BAB 24 und 10. Eine erhebliche Vergrößerung des Abstandes zur schützenswerten Bebauung ist in diesem Rahmen ausgeschlossen, weil eine Verlegung der BAB ein anderes Vorhaben wäre.

Bei einer einseitigen (asymmetrischen) Ausbauvariante könnte die Lärmquelle „BAB“ zwar einseitig um wenige Meter von der schützenswerten Bebauung wegrücken. Dies ergäbe in denjenigen Bereichen minimale Lärminderungseffekte, wo sich auf der gegenüberliegenden Seite keine oder zumindest deutlich weniger schützenswerte Bebauung befindet.

Auf S. 6 in Nr. 2.2.2 des Erläuterungsberichts (vgl. Nr. I.1 dieses PFB) begründete der Vorhabenträger aber die gewählte symmetrische Ausbauvariante. Die Planfeststellungsbehörde kann nicht beanstanden, dass die Belange des Immissionsschutzes hinter die dort genannten Belange zurückgestellt wurden.

Zu b) und c)

Die Höhenlage der BAB 24 und 10 ist grundsätzlich durch den Bestand vorgegeben. Eine erhebliche Vergrößerung der Einschnitts- und Troglagen scheidet aus. Unerhebliche Veränderungen im Bereich weniger Zentimeter haben keine nachweislichen Lärminderungseffekte.

Teil- und Vollabdeckungen sind aus Kostengründen bereits in einem frühen Planungsstadium ausgeschieden.

Zu d)

Lärmindernde Fahrbahnoberflächen können gemäß Fußnote zu Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV Verwendung finden, wenn ihre dauerhafte Lärminderung aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen nachgewiesen ist. Diese Voraussetzung ist bisher nur bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten > 60 km/h erfüllt. Soweit auf den hiermit planfestgestellten Straßenabschnitten Höchstgeschwindigkeiten > 60 km/h zulässig sind, hat der Vorhabenträger in seiner Planung übliche lärmarme Fahrbahnoberflächen mit einem Korrekturwert von -2 dB(A) vorgesehen (vgl. auch Nr. III.8.2 dieses PFB).

Straßenoberflächen mit noch höherer Lärminderungswirkung durch Einsatz sogenannter „Flüsterasphalte“ können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

Neuere bautechnische Entwicklungen haben zwar eine dauerhafte Lärminderung offenerporiger Asphalte bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten über 60 km/h nachgewiesen. Beim hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhaben wäre deren Herstellung und die Absicherung ihrer geräuschkindernden Langzeitwirkung jedoch gegenüber den planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen mit erheblichen Nachteilen verbunden. Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich auf die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2004 vom 18.10.2004 (Az.: S13/14.86.22-11/22Va04) aus nachvollziehbaren Erwägungen heraus benannten Voraussetzungen für den Einsatz offenerporiger Asphalte, die hier nicht erfüllt sind. Insbesondere wird der „Flüsterasphalt“ wegen der damit verbundenen Mehraufwendungen abgelehnt.

Zu e)

Als aktive Schutzvorkehrungen dienen die in Nr. III.8.2 dieses PFB genannten Lärmschutzwälle und -wände.

Eine Erhöhung des Lärms durch Reflektion an den Lärmschutzwällen und -wänden ist nicht zu befürchten. Die Lärmschutzwände werden straßenseitig hochabsorbierend hergestellt. Nachweisbare Schallreflektionen sind bei hochabsorbierenden Lärmschutzwänden wie auch bei Lärmschutzwällen ausgeschlossen.

Unter Einbeziehung vorstehender Lärmschutzvorkehrungen verbleiben prognostisch noch an den in Nr. III.8.2 dieses PFB genannten Gebäuden (je nach Berechnungspunkt) Immissionsgrenzwertüberschreitungen in folgendem Umfang:

Bereich	Punkt-Nrn.	Grenzwertüberschreitung maximal [in dB(A)]
Stöffin und Stöffiner Berg	10, 14	Nacht: 1,6
Dabergotz	01, 33, 34, 41, 44b, 45	Nacht: 1,2
Langen	014, 017, 018, 020, 021, 023, 024, 026, 029, 033, 036, 037, 040, 041, 043, 044, 046, 047, 052, 055, 058, 061, 063, 065, 066, 068, 069, 072, 077, 080, 100	Nacht: 2,7
Fehrbellin	0301, 0304, 0306, 0309, 0314, 0318, 0322, 0326, 0330, 0333, 0398, 0402, 0405, 0410, 0418, 0421, 0422, 0425, 0426, 0428, 0432, 0433, 0436, 0437, 0440, 0441, 0444, 0491, 0495, 0503, 0506, 0516, 0524	Nacht: 2,6
Linum	0961, 0964, 0965	Tag: 1,7 Nacht: 5,1
Wolfslake	1, 6, 10, 18, 22, 25, 32, 33, 35, 37, 41, 42, 45, 50, 53, 55, 56, 58, 59, 60, 62, 68, 69, 71, 72, 73, 74, 86, 90, 91, 92, 136, 166, 169, 170, 172, 173	Nacht: 4,2
Vehlefanzen und Karlsruhe	159, 166, 167, 168, 169, 171, 173, 186	Tag: 2,6 Nacht: 5,9

Die Planfeststellungsbehörde bezog in ihre Entscheidung über den Umfang des aktiven Lärmschutzes die vergleichsweise hohe Vorbelastung der schutzwürdigen Bebauung durch den bereits vorhandenen Lärm der 4-streifigen BAB 24 und 10 ein und stellt fest, dass zusätzliche Lärmschutzwälle und/oder -wände sowohl bezogen auf die jeweils konkrete schutzwürdige Bebauung im Einzelfall als auch unter Beachtung der erzielbaren Gesamtwirkungen mit unverhältnismäßigen Aufwendungen verbunden wären.

Aus § 41 Abs. 2 BImSchG ergibt sich, dass es nicht ausreichen würde, wenn beim Ausbau einer vorhandenen Strecke die aktiven Schallschutzmaßnahmen generell so bemessen würden, dass sie nur den Lärmzuwachs kompensieren, der durch das planfestgestellte Vorhaben verursacht wird. In Übereinstimmung mit § 41 Abs. 1 BImSchG begründet ein Streckenausbau, der (wie hier der 6-streifige Ausbau der BAB 24 und 10) die Voraussetzungen des § 1 der 16. BImSchV erfüllt, eine darüber hinaus gehende Sanierungsverpflichtung des Planungsträgers. Trotz ihrer Vorbelastung können die Streckenanlieger des Ausbaubereiches sich im Falle der Grenzwertüberschreitung nunmehr darauf berufen, durch den zu erwartenden Lärmanstieg schädlichen Umwelteinwirkungen ausgesetzt zu sein. Das Ziel, nach dem Ausbau die Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV einzuhalten, steht allerdings unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG. Sind aktive Schallschutzmaßnahmen unverhältnismäßig teuer, müssen sich die Streckenanlieger auf passiven Lärmschutz verweisen lassen. Die tatsächliche und/oder plangegebene Vorbelastung wirkt sich im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung insoweit schutzmindernd aus. Denn eine vorgefundene, rechtmäßig verursachte Vorbelastung muss an sich grundsätzlich als zumutbar hingenommen werden. Es war nicht die Intention des Gesetz- und Ordnungsgebers, diesen Rechtsgrundsatz außer Kraft zu setzen. Aus diesem Grunde ist beim Ausbau vorhandener Strecken der Vorbelastung im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung in ausgewogener Weise Rechnung zu tragen (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000 - 11 A 42.97).

Mit zunehmendem Abstand zwischen Emissions- und Immissionsort nimmt die Schutzwirkung von Lärmschutzwänden und -wällen ab.

Der Vorhabenträger erläuterte zutreffend (s. S. 11 ff. im Erläuterungsbericht der schalltechnischen Untersuchung; vgl. Nr. I.8.1 dieses PFB), dass beispielsweise eine 4 m hohe Lärmschutzwand in einer Entfernung von ca. 400 m gerade noch 3 dB(A) Pegelminderung bewirkt. Wie in nachfolgender Nr. IV.5.7 dieses PFB erläutert, entspricht dies in etwa der menschlichen Hörschwelle.

Für die in größerer Entfernung von den BAB gelegene Bebauung sinkt die Lärminderungswirkung mit zunehmendem Abstand weiter ab.

Soweit unter Einbeziehung der Lärmschutzwälle/-wände an der dahinter gelegenen schützenswerten Bebauung prognostisch noch geringe Immissionsgrenzwertüberschreitungen in der Nacht verbleiben, kann die Planfeststellungsbehörde nicht beanstanden, dass der Vorhabenträger eine weitere Erhöhung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen vor allem wegen der damit verbundenen Kosten abgelehnt hat. Während der Nachtzeit lässt sich in den betroffenen Wohngebäuden der Lärm oberhalb des Immissionsgrenzwerts durch passive Schutzvorkehrungen (z.B. Lärmschutzfenster mit schallgedämmten Lüftern) vermeiden (s. unten).

Ergänzend zu den vorstehenden Erwägungen, die bereits für sich die Ablehnung weiterer aktiver Lärmschutzmaßnahmen rechtfertigen, bezog der Vorhabenträger in seine Entscheidungsfindung über aktive Lärmschutzmaßnahmen naturschutzfachliche Belange ein. Die dagegen gerichteten Beanstandungen einiger Einwender sind unbegründet.

Dem Interesse potentieller Immissionsbetroffener an der Herstellung eines Lärmschutzwalls zum Schutz der Ortslage Langen durfte mit hohem Gewicht das Interesse am Erhalt des dort anzutreffenden besonders schützenswerten Niedermoorbodens gegenübergestellt werden.

Den Einwendern ist allerdings insoweit zu folgen, dass dem teilweise vom Vorhabenträger angesprochenen Erhalt einzelner Gehölze in der Abwägung zwischen passivem Lärmschutz und aktivem Lärmschutz durch Wälle kein hohes Gewicht zukommt. Dies hat der Vorhabenträger jedoch nicht verkannt. Die Ablehnung zusätzlicher Lärmschutzwälle wurde vielmehr – wie die Ausführungen auf den S. 11 ff. im Erläuterungsbericht der schalltechnischen Untersuchung zeigen – maßgeblich auf das ungünstige Kosten-Nutzen-Verhältnis im jeweiligen Einzelfall gestützt.

Zu a) bis e)

Zusammenfassend kann die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger nicht aufgeben, weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen zu ergänzen. Es ist nicht zu beanstanden, dass der Vorhabenträger insoweit dem passiven Schallschutz den Vorrang eingeräumt hat.

Sollte an den beiden Stellen mit Überschreitung des Immissionsgrenzwertes am Tage eine schützenswerte Nutzung vorhanden sein, besteht hier entsprechend Nr. III.8.2 dieses PFB während der Tagzeit ein Anspruch auf Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigungen durch Lärmeinwirkungen. Ein aktiver Lärmschutz ist jeweils offensichtlich unverhältnismäßig.

IV.5.4.2 Passive Maßnahmen

Zu den passiven Maßnahmen zählen

- * Lärmschutzfenster und -türen sowie lärmgedämpfte Lüfter,
- * Verstärkung an Außenwänden und Dächern.

Die Voraussetzungen für die Entstehung von Ansprüchen auf passive Schutzmaßnahmen (zur Vermeidung von Immissionsgrenzwertüberschreitungen in der Nacht) sind in vorstehender Nr. III.8.2 dieses PFB festgelegt.

Durch die passiven Maßnahmen lassen sich die rechnerisch möglichen Grenzwertüberschreitungen in der Nacht vermeiden.

IV.5.5 Forderung nach Geschwindigkeitsreduzierungen auf den BAB

Der schalltechnischen Untersuchung (s. Berechnungsergebnisse „Emissionspegel“; vgl. lfd. Nr. I.8.2 dieses PFB) wurden die gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 2 StVO jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von ≥ 130 km/h für Pkw und bis zu 80 km/h für Lkw zugrunde gelegt. Diese Höchstgeschwindigkeiten sind als Planungsgrundlage Maßstab für die Nutzung der hiermit festgestellten Straßenabschnitte.

Die vereinzelt geforderten Reduzierungen der – der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegten – zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für Pkw und Lkw könnten als verkehrsbehördliche Anordnungen u.a. auf § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO gestützt werden. Nach dieser Bestimmung dürfen Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm oder Abgasen angeordnet werden.

Bei diesem Straßenbauvorhaben liegen die Voraussetzungen derartiger Anordnungen jedoch nicht vor. Bereits durch die auf der Grundlage der 16. BImSchV hiermit planfestgestellten Schutzvorkehrungen ist grundsätzlich gewährleistet, dass die Immissionen prognostisch unterhalb der Schwelle des „Zumutbaren“ – auch im Sinne der StVO – bleiben.

Zudem wären Geschwindigkeitsreduzierungen regelmäßig nicht mit dem – schon durch das Fernstraßenausbaugesetz vorgegebenen – maßgeblichen Ziel der hiermit festgestellten Straßenplanung vereinbar. Durch die 6-streifige Verbreiterung sollen bestehende Einschränkungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den BAB 24 und 10 beseitigt und eine hochleistungsfähige Verbindung für den großräumigen Verkehr (hervorzuheben ist die Verbindung zwischen Berlin und Hamburg bzw. Rostock) geschaffen werden. Zu beseitigen sind besonders auch die bisher auf der BAB 24 aus Verkehrssicherheitsgründen abschnittsweise angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen.

IV.5.6 Verbleibende Schallimmissionen

Auf den gemäß dieses PFB 6-streifig auszubauenden BAB 24 sowie 10 und auf den als notwendige Folgemaßnahmen anzupassenden Straßenabschnitten wird Lärm emittiert. Der Verordnungsgeber legte auf der Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der 16. BImSchV fest, welche Lärmereignisse er nicht mehr als zumutbar ansieht.

Soweit die Anspruchsvoraussetzungen der 16. BImSchV erfüllt waren, sind Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen (s.o.). Maßnahmen zur weiteren Verringerung der mit diesem Straßenbauvorhaben verbundenen Immissionen lehnte der Vorhabenträger im Ergebnis seiner planerischen Überlegungen nachvollziehbar ab. Dabei stützte er sich besonders auf den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit.

Zunächst betont die Planfeststellungsbehörde, dass sich der vorhandene Lärm der 4-streifigen BAB 24 und 10 nach ihrem 6-streifigen Ausbau voraussichtlich nicht wesentlich erhöhen wird. Die prognostizierten Verkehrsstärken nach dem 6-streifigen Ausbau liegen nur wenig über den bereits vorhandenen Verkehrsstärken (vgl. auch Nr. IV.3.2 dieses PFB). In Bereichen, die zukünftig durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden (vgl. Nr. III.8.2 dieses PFB), nimmt der Lärm sogar nach dem 6-streifigen Ausbau ab.

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich davon, dass im Rahmen der hiermit festgestellten Planung das Ziel der Vermeidung bzw. Verminderung von Immissionen angemessen berücksichtigt wurde. Die verbleibenden Immissionen – vor allem unterhalb der Erheblichkeitsschwelle – wurden in die planerische Abwägung / Entscheidung einbezogen (s. auch nachfolgende Nr. IV.5.10 dieses PFB).

Soweit die Einwender durch die Straßenplanung wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Nutzbarkeit und Verwertbarkeit allein wegen der Lage ihrer Grundstücke zu den BAB 24 und 10 befürchten, sind diese Nachteile nach ständiger Rechtsprechung entschädigungslos hinzunehmen (zur Hinnahmeverpflichtung von Wertminderungen als Ausfluss der Sozialbindung des Eigentums nach Artikel 14 GG s. auch BVerwG, Beschluss vom 05.03.1999 - 4 A 7/98 und Urteil vom 23.02.2005 - 4 A 5.04).

In seinem Urteil vom 24.05.1996 (4 A 39/95) geht das Bundesverwaltungsgericht davon aus, dass in solchen Fällen ausschließlich Lagenachteile vorliegen, die eine Minderung des Grundstückswertes nur deshalb zur Folge haben, weil der Markt ein derartiges Grundstück anders bewertet als ein Grundstück, das keine unmittelbare Belegenheit zu einer (viel befahrenen) Straße hat. Diese Wertminderung, die keine Folge einer förmlichen Enteignung ist, erfasse § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG nicht. Das schließe selbstverständlich nicht aus, dass die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange Wertminderungen zu bedenken habe, die das Vorhaben auslösen wird. Aber es hindere nicht, diese Bedenken durch gegenläufige öffentliche Belange zu überwinden, ohne dass dies gleichzeitig eine Pflicht zum finanziellen Ausgleich begründet. Insbesondere erkläre es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundeigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Immissionsgrenzwerte liegt, welche durch die 16. BImSchV festgesetzt sind.

Bei dem hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhaben sind die verbleibenden Immissionen unterhalb der Immissionsgrenzwerte entschädigungslos hinzunehmen. Die für das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben sprechenden öffentlichen Belange überwiegen (s. vorstehende Nr. IV.3 dieses PFB).

IV.5.7 Zusätzliche Erläuterungen zu schalltechnischen Berechnungen

Schall ist Luft, die schwingt. Je heftiger die Luft in Schwingungen versetzt wird, um so lauter ist es.

Empfindet der Mensch Schalleindrücke als störend oder belästigend, spricht man nicht mehr von Schall sondern von Lärm.

In den Planunterlagen werden die Begriffe „Emission“ und „Immission“ verwendet.

Emissionen werden von einer Emissionsquelle ausgesendet.

Immissionen unterscheiden sich von Emissionen dadurch, dass sie sich an dem Schutzgut orientieren, auf das eingewirkt wird. Für die konkrete Beurteilung der sich aus einer schädlichen Einwirkung (Immission) ergebenden Gefahr kommt es auf das Maß der Einwirkung beim Schutzgutträger an.

Beim Rechnen mit dB(A) ist zu beachten, dass es sich um logarithmische Größen handelt. Damit wird ausgedrückt, um wie viel höher die Schallintensität der Schmerzgrenze ($130 \text{ dB(A)} = 10^{13} = 10.000.000.000.000 = \text{zehn Billionen}$) im Verhältnis zur Hörschwelle ($0 \text{ dB(A)} = 10^0 = 1$) ist. Wird der Schallpegel um 10 dB(A) erhöht, entspricht das einer Verzehnfachung der Schallintensität. Eine Erhöhung um 20 dB(A) entspricht bereits einer hundertfachen, 30 dB(A) einer tausendfachen Vergrößerung der Schallintensität.

Die Differenz von 3 dB(A) wird von der Rechtsprechung als gerade noch vom menschlichen Gehör wahrnehmbar bezeichnet. Erst eine Pegelveränderung von 10 dB(A) empfindet der Mensch als Halbierung oder Verdoppelung der Lautstärke.

Wegen der logarithmischen Natur des menschlichen Gehörs ergibt die Summe zweier gleich starker Schallpegel lediglich eine Zunahme um 3 dB(A) (z.B. in vereinfachter Schreibweise: $50 \text{ dB(A)} + 50 \text{ dB(A)} = 53 \text{ dB(A)}$).

Addiert man zwei ungleiche Schallpegel, dann ist die Zunahme des jeweils größeren Schallpegels stets kleiner als 3 dB(A) .

Der Unterschied von rund 15 dB(A) bei der Summation zweier Lärmpegel führt nach den einschlägigen technischen Regeln lediglich dazu, dass der höhere Pegel um allenfalls 0,1 dB(A) erhöht wird (OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 05.02.2003 - 7A D 77/99.NE). Es ist davon auszugehen, dass bei einer Überlagerung von zwei Schallpegeln, die um 15 dB(A) oder mehr differieren, der Wert des höheren Schallpegels praktisch kaum verändert wird und bei einer Differenz von 20 dB(A) eine rechnerische Erhöhung völlig ausscheidet. Selbst eine Differenz von nur 10 dB(A) führt im Ergebnis lediglich dazu, dass der höhere Pegel um deutlich weniger als 0,5 dB(A) zu erhöhen ist (vgl. Diagramm V der Anlage 1 zur 16. BImSchV; OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 13.03.2008 - 7 D 34/07.NE).

Auf den Verkehr bezogen bedeutet dies, dass eine Verdopplung der Kfz-Anzahl (in den Unterlagen mit DTV = „durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge“ bezeichnet) lediglich eine Erhöhung des Schallpegels um 3 dB(A) verursacht. Umgekehrt sinkt der Pegel bei einer Halbierung auch nur um 3 dB(A).

Wendet man dies auf die in den Planunterlagen verwendeten Verkehrsprognosen an, so kommt man zu der Schlussfolgerung, dass sich die hiermit planfestgestellten Lärmschutzansprüche auch dann kaum verändern würden, wenn (was angesichts ihrer Aktualität unwahrscheinlich ist) die für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrszahlen in der Zukunft deutlich überschritten würden.

IV.5.8 Schutz vor Luftschadstoffen

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.

Darüber hinaus lassen sich Schadstoffemissionen aber auch durch die Verbesserung des Verkehrsflusses reduzieren. Im Vergleich zu den vorhandenen 4-streifigen BAB 24 und 10 soll sich der Verkehrsfluss auf dem geplanten 6-streifigen Querschnitt verbessern. Die bisher noch zu häufig auftretenden Stauerscheinungen und zähfließenden Verkehre sollen nahezu vollständig entfallen.

Das hiermit festgestellte Straßenbauvorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung / Lufthygiene zu vereinbaren.

Zur Beurteilung der Risiken, die im Nahbereich der BAB 24 und 10 durch Abgasimmissionen auftreten können, bediente sich der Vorhabenträger eines standardisierten Ermittlungs- und Bewertungsverfahrens, das in dem „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – MLuS“, Ausgabe 2002 (eingeführt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 17/2002 vom 16.09.2002 - S 13/14.83.10-01/38 Va 02), geänderte Fassung 2005 (eingeführt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 6/2005 vom 12.04.2005 - S 13/14.83.10-01/10 Va 05) beschrieben worden ist.

Die Gesamtbelastung, bestehend aus Vorbelastung und Zusatzbelastung wurde in Unterlage 11.5 (vgl. Nr. I.8.6 dieses PFB) dokumentiert.

Der Vorhabenträger ermittelte in seiner luftschadstofftechnischen Untersuchung, dass die in der damals geltenden Zweiundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (22. BImSchV - Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft in der Fassung der Bekanntmachung vom 04.06.2007, BGBl. I S. 1006) enthaltenen Immissionsgrenzwerte prognostisch nicht erreicht oder überschritten werden. In die Untersuchung sind auch die Vorgaben der damals geltenden Dreiunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (33. BImSchV; Verordnung zur Verminderung von Sommersmog, Versauerung und Nährstoffeinträgen vom 13.07.2004, BGBl. I S. 1612) eingeflossen.

Die Ergebnisse dieser luftschadstofftechnischen Untersuchung zeigen, dass auch die in der Neununddreißigsten 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.

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.

Die Nutzung angrenzender landwirtschaftlicher Flächen für den Anbau von Nahrungsmitteln (einschließlich Bioprodukte) unterliegt damit aus gesundheitlichen Gründen keinen Einschränkungen.

IV.5.9 Optische Immissionen

Die von einigen Einwendern geltend gemachten Beeinträchtigungen ihrer Grundstücke durch die optische Wirkung des hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhabens besonders in der Nacht sind entschädigungslos hinzunehmen.

Das Interesse der Einwender, von optischen Immissionen verschont zu bleiben, ist schon deshalb unerheblich, weil die bereits vorhandenen Vorbelastungen nur wenig verändert werden. Der bau- und anlagebedingt zu erwartende Verlust von optisch wirksamem Autobahnbegleitgrün wird durch umfangreiche Pflanzmaßnahmen unmittelbar entlang der BAB 24 und 10 weitgehend kompensiert (s. nachfolgende Nr. IV.5.10 dieses PFB).

In Bereichen, die künftig durch Lärmschutzwälle oder -wände geschützt werden, nehmen die optischen Immissionen nach Realisierung des hiermit planfestgestellten Vorhabens sogar deutlich ab.

IV.5.10 Immissionsschützende Bepflanzung

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich auf die Nrn. III.4.5 und III.8.3 dieses PFB. Soweit die Forderungen nach immissionsschützender Bepflanzung der BAB 24 und 10 nicht durch die hiermit festgestellte Planung erledigt sind, werden sie zurückgewiesen.

Die spezifische naturschutzrechtliche Zielsetzung von Kompensationsmaßnahmen verwehrt es der Planfeststellungsbehörde nicht, in Fällen, in denen sich dies anbietet oder gar aufdrängt, Kompensationsmaßnahmen zu ergreifen, die zugleich geeignet sind, verkehrsbedingte Lärmeinwirkungen und Luftverunreinigungen gering zu halten oder gar zu vermeiden, wenn der mit ihnen verfolgte naturschutzrechtliche Kompensationszweck dabei keinen Schaden nimmt. Je nach den tatsächlichen Umständen des Einzelfalls kann der Planfeststellungsbehörde daher aus dem fachplanungsrechtlichen Gebot der Abwägung aller betroffenen öffentlichen und privaten Belange (§ 17 Satz 2 FStrG) die Aufgabe erwachsen, naturschutzrechtliche Maßnahmen und immissionsschutzrechtliche Schutzauflagen zu koordinieren und aufeinander abzustimmen. Besteht eine aus naturschutzfachlicher Sicht und im Hinblick auf den Kostenaufwand gleichwertige Alternative, kann es abwägungsfehlerhaft sein, wenn die Planfeststellungsbehörde die naturschutzrechtliche Maßnahme an der Stelle verwirft, an der sie zugleich Zwecken des Immissionsschutzes dienen würde (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.11.2001 - 4 A 46/99).

Obwohl die von einigen Einwendern geforderte streifenartige Bepflanzung neben der BAB häufig subjektiv lärmindernd wirkt, gehört sie nicht zu den berücksichtigungsfähigen Lärmschutzmaßnahmen. Abhängig von ihrer Größe und Dichte ist die lärmindernde Wirkung von Bepflanzungen zeitlich veränderlich. Weil sich die lärmindernde Wirkung von Bepflanzungen zudem nicht allgemeingültig mit hinreichender Genauigkeit bestimmen lässt, berücksichtigt das vom Vorhabenträger verwendete Berechnungsverfahren eine evtl. lärmindernde Wirkung von Pflanzenbewuchs nicht. Bereits beim Berechnungsansatz wird (zugunsten der Lärmbetroffenen) von einer ungehinderten Schallausbreitung – wie bei einer Wiesenlandschaft – ausgegangen (s. auch vorstehende Nr. IV.5.3.5 dieses PFB).

Trotzdem wirken Bepflanzungen zwischen den BAB und schutzwürdiger Bebauung immissionsmindernd. In den von einigen Einwendern genannten Bereichen mit „freier Feldflur“ mindern Bepflanzungen erheblich die optischen Immissionen. Daneben gibt es geringe positive Wirkungen in Bezug auf Schadstoffe und verbleibende Schallimmissionen unterhalb der Immissionsgrenzwerte.

Aus diesem Grund hatte der Vorhabenträger bereits mehrere autobahnahe Bepflanzungen in seiner ausgelegten Planung vorgesehen. Der bau- und anlagebedingt zu erwartende Verlust von Autobahnbegleitgrün wird durch umfangreiche Pflanzmaßnahmen unmittelbar entlang der BAB 24 und 10 weitgehend kompensiert. Die bisher vorhandene immissionsschützende Wirkung des Autobahnbegleitgrüns soll wieder hergestellt werden.

Hervorzuheben sind die LBP-Maßnahmen

- * V4 „Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Biotope“,
- * G/A1 „Pflanzung autobahnbegleitender Gehölzbestände“,
- * A4 „Autobahnbegleitende Waldrandvorpflanzung“ und
- * E3 „Aufforstung“.

IV.6 Bedenken zur Entwässerung

Die von einigen Einwendern geäußerten Bedenken in Bezug auf die schadlose Ableitung des Straßenoberflächenwassers sind unbegründet.

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich auf die Nrn. III.2 sowie III.3 dieses PFB und bestätigt folgende Erwiderung des Vorhabenträgers:

„Durch den 6-streifigen Ausbau der bereits hochbelasteten 4-streifigen BAB wird ein zurzeit unzureichend dimensioniertes, zum Teil fehlendes und nicht mehr umweltgerechtes Entwässerungssystem dem aktuellen Stand der Technik angepasst.

In besonders belasteten Streckenabschnitten oder besonders sensiblen Bereichen wie z.B. im Bereich der Rastanlagen ‚Ziethener Luch‘ und ‚Krämerforst‘ sowie im Bereich der ‚Vehlefanzer Stauseen‘ wird das Oberflächenwasser der Fahrbahn gefasst und geschlossen über Straßenabläufe einem Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken einschließlich Tauchwand zugeführt. Nach der Reinigung des Oberflächenwassers von Leichtflüssigkeiten und Schlammstoffen wird es gedrosselt über das Regenrückhaltebecken der Vorflut zugeführt.

In den übrigen Bereichen erfolgt eine offene Entwässerung über belebte Bodenzonen (vor allem Bankett, Böschung und Sickermulden) ins Grundwasser.

Die Umweltverträglichkeit (ausreichende Reinigung) der geplanten Entwässerung wurde entsprechend Bewertungsverfahren nach dem Merkblatt DWA-M 153 ‚Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser‘ nachgewiesen.“

IV.7 Bedenken zum LBP

IV.7.1 Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz

IV.7.1.1 LBP-Maßnahmen E4 und E5

Das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz beanstandete die im LBP vorgesehene Kompensation für Eingriffe in nach § 30 BNatSchG in Verbindung mit § 32 BbgNatSchG geschützte Biotop. Die im LBP (hier Teilabschnitt BAB 24 von km 204,675 bis 217,000; vgl. Nr. I.9 dieses PFB) vorgesehenen Maßnahmen E4 „Uferbepflanzung an Gräben / Kanälen“ und E5 „Renaturierung / Wiederherstellung eines Laichgewässers / Anlage eines Gehölzsaumes“ seien für die Kompensation des Verlustes von 13.400 m² aufgelassenen Graslandes feuchter Standorte, 700 m² Hochstaudenfluren feuchter bis nasser Standorte und 1.000 m² reicher Feuchtwiese nicht geeignet.

Hierauf erwiderte der Vorhabenträger:

„Bei allen betroffenen geschützten Biotopen handelt es sich um Biotop feuchter Standorte. Da zur Kompensation keine geeigneten Flächen für eine gleichartige Wiederherstellung der betroffenen Biotop zur Verfügung stehen, wurden die oben genannten Ersatzmaßnahmen in Abstimmung mit dem Landesumweltamt und der unteren Naturschutzbehörde entwickelt.“

Durch die mit der Pflanzung erreichte Beschattung der Gewässer wird die Entwicklung von Makrophyten im Gewässer eingeschränkt. Hierdurch werden ein kontinuierliches Strömungsmilieu und geringe pH-Schwankungen gewährleistet sowie die Sedimentation verringert. Eine geringere sommerliche Erwärmung bedingt auch gleichbleibend günstige Sauerstoffbedingungen. Durch die Bepflanzung wird weiterhin der Eintrag von Nährstoffen aus angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen vermindert. Neben dem Ziel, die Wasserqualität zu verbessern, wird mit den linearen Gehölzbeständen auch der Biotopverbund aufgewertet. Mit der Sanierung eines Kleingewässers wird ein Amphibienlebensraum aufgewertet. Durch die angrenzende Gehölzbepflanzung wird eine Pufferzone geschaffen, die künftig den Nährstoffeintrag in das Gewässer deutlich verringert. Der Gehölzsaum dient weiterhin als Sommer- und Winterlebensraum für Amphibien und ist Rückzugsraum für Arten der Feldflur.“

Da die betroffenen geschützten Biotop zudem einer starken Vorbelastung durch die BAB unterliegen und insbesondere für die Fauna nur von untergeordneter Bedeutung sind, ist durch die genannten Ersatzmaßnahmen der Eingriff in geschützte Biotop vollständig kompensiert.“

Die Planfeststellungsbehörde kann den Bedenken zur Kompensation der Eingriffe in nach § 30 BNatSchG in Verbindung mit § 32 BbgNatSchG geschützte Biotop nicht folgen.

Von den Verboten des § 30 Absatz 2 BNatSchG könnte eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Ausgeglichen wäre nach § 15 Absatz 2 Satz 2 BNatSchG eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

Weil keine für den Ausgleich der Beeinträchtigungen geeigneten Flächen gefunden wurden und damit Versuche einer Wiederherstellung der beeinträchtigten geschützten Biotop in gleichartiger Weise kaum Aussicht auf Erfolg hatten, lässt sich nicht beanstanden, dass dem LBP eine Ausnahme von den Verboten des § 30 Absatz 2 BNatSchG nicht zugrunde liegt.

Deshalb wird in Nr. III.4.4.2 dieses PFB eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 1 BNatSchG gewährt.

Im LBP ist vorgesehen, die Eingriffe in die geschützten Biotop zu ersetzen. Ersetzt ist nach § 15 Absatz 2 Satz 3 BNatSchG eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

So wie die mit der Bodenversiegelung verbundenen Eingriffe nicht nur durch Entsiegelung ersetzt werden können, sondern auch durch sonstige bodenverbessernde Maßnahmen wie z.B. Waldumbau (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2004 - 9 A 11.03), so können Eingriffe in Biotop nicht nur durch Herstellung dieser Biotop ersetzt werden, sondern auch durch Verbesserung der natürlichen durch den Biotopverlust beeinträchtigten Funktionen.

Der Vorhabenträger geht nachvollziehbar davon aus, dass Biotop feuchter Standorte zu ersetzen sind. Dafür sind gleichwertige – nicht dagegen gleichartige – natürliche Funktionen zu schaffen bzw. zu verbessern. Im Rahmen der geplanten Maßnahmen E4 und E5 sollen Biotop feuchter Standorte geschaffen / aufgewertet werden. Auch wenn diese Biotop nicht die gleiche natürliche Ausstattung wie die beeinträchtigten Biotop haben, durfte der Vorhabenträger aber von deren grundsätzlicher Gleichwertigkeit im Sinne von § 15 Absatz 2 Satz 3 BNatSchG ausgehen. Die quantitative Gleichwertigkeit wird durch einen Flächenzuschlag erreicht.

Unter Einbeziehung der multifunktionalen Kompensationswirkungen der übrigen LBP-Maßnahmen sieht die Planfeststellungsbehörde (zu ihrer naturschutzfachlichen Einschätzungsprärogative vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2004 - 9 A 11.03) die Eingriffe in nach § 30 BNatSchG in Verbindung mit § 32 BbgNatSchG geschützte Biotop als kompensiert an.

IV.7.1.2 LBP-Maßnahme E7/CEF

Soweit die vom Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz zur im LBP (hier Teilabschnitt BAB 24 von km 217,000 bis 233,900; vgl. Nr. I.10 dieses PFB) vorgesehenen Maßnahme E7/CEF „... Quartiere für Fledermäuse“ geäußerten Bedenken nicht durch die hiermit festgestellte Planung erledigt sind, folgt ihnen die Planfeststellungsbehörde nicht.

Weil sich die zu fällenden Bäume in stark vorbelasteten Randbereichen der vorhandenen BAB 10 und BAB 24 befinden, verwundert es nicht, dass im Ergebnis fledermauskundlicher Untersuchungen (s. „Fachbeiträge Fledermäuse“ in den Anhängen zu den Erläuterungsberichten des LBP; vgl. Nrn. I.9.1, I.10.1 und I.11.1 dieses PFB) „unter besonderer Beachtung von trassennahen Räumen“ keine Fledermausquartiere nachgewiesen wurden. Insofern besteht auch keine Verpflichtung zur Herstellung von Ersatzquartieren.

Der Vorhabenträger wies beim Erörterungstermin am 28.04.2010 darauf hin, dass die Maßnahme E7/CEF nur vorsorglich wegen der dynamischen Veränderungen von Natur und Landschaft in den LBP aufgenommen wurde. Damit solle dem nicht gänzlich auszuschließenden Risiko Rechnung getragen werden, dass bis zum Baubeginn noch Fledermausquartiere im Beeinträchtigungsbereich des Bauvorhabens gefunden werden. Dieser Vorsorgeansatz wird ergänzt durch die Nebenbestimmungen 7 und 8 in der Nr. III.4.1 dieses PFB.

Mit diesen Regelungen bestehen ausreichende Schutzvorkehrungen, um evtl. artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen vorzubeugen (vgl. auch Nr. III.4.3 dieses PFB). Vor allem bleibt – unabhängig davon ob die Fledermauskästen angenommen werden – durch die fachgerechte Umsetzung evtl. Stammabschnitte mit Fledermausquartieren deren weitere Nutzung bis zum natürlichen Verfall möglich.

IV.7.1.3 LBP-Maßnahme V1

Die Planfeststellungsbehörde bemerkt, dass die zur LBP-Maßnahme V1 (s. Anhang 1 zum Erläuterungsbericht des LBP „Teilabschnitt: BAB 24 von km 233,900 bis 236,921 (Ende der BAB 24) und BAB 10 von km 153,675 bis 161,625“; vgl. Nr. I.11.1 dieses PFB) geäußerten Bedenken gegenstandslos sind.

Die beim Erörterungstermin am 28.04.2010 vom Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz geforderte Bermenbreite von 1,50 m war bereits in Nr. 658 des BV (vgl. Nr. I.7 dieses PFB) festgelegt. Details dazu finden sich im Maßnahmenblatt V1 (u.a. in der Prinzipdarstellung).

Die Prinzipdarstellung im Maßnahmenblatt V1 entspricht dem Regelfall in Tabelle 2 „Grundlösungen für fischotter-/bibergerechte Fließgewässerunterführungen“ im Anhang zum Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung, Abteilung 4, Nr. 3/2008 - Straßenbau - vom 22.04.2008 „Planung von Maßnahmen zum Schutz des Fischotters und Bibers an Straßen im Land Brandenburg“ (Amtsblatt für Brandenburg Nr. 19 vom 14.05.2008 S. 1233).

Danach sind bei mittleren naturschutzfachlichen Anforderungen mit einer Unterföhrungslänge über 15 m beide Uferstreifen $\geq 1,5$ m breit und 1 Uferstreifen auf mindestens 1,5 m Breite über HW_{10} (Pegel Hochwasser mit 10-jähriger Eintrittswahrscheinlichkeit; in der Prinzipdarstellung des Maßnahmenblattes V1 mit „HP“ abgekürzt) anzulegen.

IV.7.1.4 LBP-Maßnahme E5a und E5b

Das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz beanstandete den im LBP vorgesehenen Kompensationsumfang von E5a / E5b (s. Anhang 1 zum Erläuterungsbericht des LBP „Teilabschnitt: BAB 24 von km 233,900 bis 236,921 (Ende der BAB 24) und BAB 10 von km 153,675 bis 161,625“; vgl. Nr. I.11.1 dieses PFB). Der Grünlandverlust von 2,44 ha könne durch die geplanten 1,18 ha nicht kompensiert werden.

Hierauf erwiderte der Vorhabenträger:

„Die geplanten Pufferstreifen um die Kleingewässer sind gegenüber den Grünlandflächen als ökologisch höherwertig einzustufen. Die gesamte Kompensationsfläche von insgesamt 1,18 ha setzt sich zwar aus sieben Teilflächen zusammen, demgegenüber ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich die Verlustfläche von 2,44 ha ebenfalls aus mehreren, räumlich getrennten Grünlandflächen zusammensetzt. Durch die Anlage von Pufferstreifen um 7 in Intensiväckern gelegenen sollartigen Kleingewässern werden diese Gewässer als Lebensraum sowohl für Amphibien als auch für andere in Kleingewässern lebenden Faunengruppen wie z.B. Libellen sowie auch für wassergebundene Pflanzenarten aufgewertet, indem Einträge aus angrenzender landwirtschaftlicher Nutzung verringert werden. Die Kleingewässer liegen zwar inmitten der Feldflur, sind aber in ihrer Gesamtheit als Trittsteinbiotope zu betrachten, die eine Grundlage für den Erhalt und die Entwicklung stabiler Populationen von auf Kleingewässer angewiesenen Arten sind. In diesem Zusammenhang tritt die nachteilige ökologische Wirkung einer Splittung der Kompensationsfläche in Teilflächen in den Hintergrund.

Die Breite von 10 m Pufferzone um die Kleingewässer orientiert sich an der in EU-Stilllegungsrichtlinien angegebenen Mindestbreite an Gewässern. Diese Regelung soll die Anlage eines Pufferstreifens im Ackerbau bei gleichzeitigem Erhalt einer Stilllegungsprämie ermöglichen. Die durch das Bauvorhaben in Anspruch genommenen Grünlandflächen sind landwirtschaftlich relativ intensiv genutzt und weisen deshalb eine eingeschränkte floristische Artenvielfalt auf.“

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt im Sinne der Bedenken des Landesamtes für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, dass der Kompensationsumfang von E5a / E5b im Vergleich zum Grünlandverlust auf 2,44 ha zu knapp bemessen ist.

Nachvollziehbar geht der Vorhabenträger zunächst davon aus, dass die beeinträchtigten Grünlandflächen wegen ihrer Nachbarschaft zu hochbelasteten BAB und ihrer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung nur eine mittlere natürliche Wertigkeit haben. Im Rahmen von E5a / E5b wird eine – im Vergleich dazu – höherwertige Fläche hergestellt, die sich vor allem durch die schützenden Findlinge bzw. größeren Steine naturnäher entwickeln kann. E5a / E5b kann somit bis zu ca. $(1,5 * 1,18 =) 1,77$ ha Grünland kompensieren.

Der Wertigkeitsunterschied rechtfertigt aber nicht die Schlussfolgerung, der Grünlandverlust auf 2,44 ha könne vollständig durch E5a / E5b kompensiert werden.

Dies räumte der Vorhabenträger beim Erörterungstermin am 28.04.2010 selbst ein und verwies wegen der Differenz auf die multifunktionalen Kompensationswirkungen der übrigen LBP-Maßnahmen.

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich davon, dass unter Würdigung der multifunktionalen Kompensationswirkungen im hiermit festgestellten LBP kein Kompensationsdefizit verbleibt. Ergänzende Maßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

Auf den einzelnen Maßnahmenflächen werden sich planmäßig diverse natürliche Funktionen entwickeln, deren Kompensationswirkungen durch die abstrakte Bilanzierung im LBP (hier vor allem auf den S. 143 bis 149 im Erläuterungsbericht des LBP „Teilabschnitt: BAB 24 von km 233,900 bis 236,921 (Ende der BAB 24) und BAB 10 von km 153,675 bis 161,625“) nicht vollständig erfasst sind und auch nicht bis in alle Details erfasst werden können. Die Bilanzierung bildet funktionale Schwerpunkte ab, wobei zugunsten von Natur und Landschaft erhebliche multifunktionale Kompensationswirkungen der LBP-Maßnahmen unberücksichtigt geblieben sind, so dass sich das Gesamtkonzept trotz vorstehender Differenz von ca. $(2,44 - 1,77 =) 0,67$ ha Grünland als ausgewogen erweist.

IV.7.1.5 Bauzeitenregelung für Turmfalken

Der vom Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz im Zeitraum vom 20.03. bis 31.08. geforderte Stillstand aller Bauarbeiten zwischen ca. km 226+700 und 227+000 der BAB 24 kann dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

Gemäß LBP-Maßnahme V3b/CEF (s. Anhang 1 zum Erläuterungsbericht des LBP „Teilabschnitt: BAB 24 von km 217,000 bis 233,900“; vgl. Nr. I.10.1 dieses PFB) werden zwischen ca. km 226+600 bis 227+100 der BAB 24 Abrissarbeiten nur im Zeitraum vom 01.09. bis 19.03. durchgeführt. Beim Erörterungstermin am 28.04.2010 erklärte der Vorhabenträger, dass unter den Begriff „Abrissarbeiten“ alle mit Emissionen oberhalb der bisherigen Vorbelastung (durch die BAB) verbundenen Arbeiten wie z.B. Abriss, Fahrbahnzerstörung und Entfernung fallen.

Darüber hinaus gehende Schutzvorkehrungen lehnte der Vorhabenträger aber nachvollziehbar ab.

Der Turmfalke erobert als Kulturfolger zunehmend auch Stadtlandschaften als Lebensraum. Mit etwa 180 bis 250 jährlich brütenden Turmfalkenpaaren ist der Turmfalke die häufigste Greifvogelart Berlins (Quelle: NABU Berlin). Das setzt voraus, dass der Turmfalke wenig empfindlich gegenüber den städtischen Immissionen ist. Nur durch seine geringe Immissionsempfindlichkeit ist erklärbar, dass sich seine Horststandorte bis zu 50 m an die vorhandene hochbelastete BAB 24 annähern.

Lässt sich der Turmfalke aber weder durch großstädtische Immissionen noch durch Immissionen nahegelegener hochbelasteter BAB stören, besteht kein Anlass, ihn nicht nur vor Emissionen oberhalb der bisherigen Vorbelastung (durch die BAB) sondern auch vor den weniger emissionsträchtigen Straßenbauarbeiten zu bewahren.

IV.7.2 Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Die untere Naturschutzbehörde des Landkreises Ostprignitz-Ruppin forderte die Errichtung eines ottergerechten Durchlasses im Kreuzungsbereich L 16 / Gewässer I. Ordnung „Fehrbelliner Wasserstraße“ (alt: „Wustrauer Rhin“), weil in diesem Bereich eine hohe Anzahl von Fischotter-Totfunden zu beklagen sei.

Auch wenn ein solcher Durchlass naturschutzfachlich als Schutzvorkehrung für den Fischotter sinnvoll sein sollte, kann dem Vorhabenträger seine Herstellung nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens aufgegeben werden.

Der Kreuzungsbereich L 16 / Gewässer I. Ordnung „Fehrbelliner Wasserstraße“ (alt: „Wustrauer Rhin“) ist nicht Gegenstand des hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhabens. Er liegt ca. 250 m westlich der auszubauenden BAB 24.

Der Vorschlag hätte somit nur im LBP näher geprüft werden können. Dazu wäre der Vorhabenträger verpflichtet gewesen, wenn für die – mit dem geplanten Straßenbauvorhaben verbundenen – Eingriffe in Natur und Landschaft ein Kompensationsdefizit bestünde oder wenn der vorgeschlagene Durchlass offensichtlich besser zur Kompensation geeignet wäre, als die im LBP enthaltenen Maßnahmen.

Zunächst weist der LBP kein Kompensationsdefizit auf (vgl. auch Nr. III.4.5 dieses PFB).

Die im LBP für die Kompensation der mit dem 6-streifigen Ausbau verbundenen Zerschneidungswirkungen vorgesehenen Maßnahmen (hervorzuheben sind zusätzliche und vergrößerte Querungsmöglichkeiten der BAB 24 und 10 im Vergleich zum Istzustand) sind sehr gut geeignet. Bezogen auf die anderen Kompensationsmaßnahmen ist eine bessere Eignung der vorgeschlagenen Schutzvorkehrungen für den Fischotter ebenfalls nicht ersichtlich.

Unabhängig von Vorstehendem regt die Planfeststellungsbehörde an, die Errichtung eines ottergerechten Durchlasses im Kreuzungsbereich L 16 / Gewässer I. Ordnung „Fehrbelliner Wasserstraße“ (alt: „Wustrauer Rhin“) als Kompensationsmaßnahme bei zukünftigen – den Naturraum betreffenden – Straßenbauvorhaben zu prüfen.

IV.7.3 Hegegemeinschaft „Am Glien“

Im Ergebnis des Anhörungsverfahrens forderte die Hegegemeinschaft „Am Glien“ eine Wildüberführung der BAB 10, um einer Isolation der Wildbestände innerhalb der durch die ringförmige BAB 10 eingeschlossenen Flächen entgegenzuwirken.

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich davon, dass die vorhandenen Querungsmöglichkeiten für Wild durch das Straßenbauvorhaben nicht verschlechtert werden. Zusätzliche Querungsmöglichkeiten kann die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger nicht auferlegen, weil sich die vorhandene Zerschneidungswirkung der 4-streifigen BAB 10 durch ihren 6-streifigen Ausbau kaum erhöht.

Durch das – anstelle eines vorhandenen Durchlasses (Rechteckquerschnitt 1600/1000 vollständig unterhalb der Wasseroberfläche) geplante – Brückenbauwerk 75a (s. lfd. Nr. 658 des BV; vgl. Nr. 1.7 dieses PFB) mit einer lichten Weite von 11,0 m und einer lichten Höhe von $\geq 2,94$ m über HHW ist sogar eine spürbare Verbesserung zu erwarten.

Im Übrigen ist der Vorhabenträger zu einer Sanierung der vorhandenen sehr großen Zerschneidungswirkungen der BAB 10 bei Gelegenheit des hiermit festgestellten Straßenbauvorhabens nicht verpflichtet.

V. Hinweise

V.1 Nicht gegen die Straßenplanung gerichtete Stellungnahmen

Folgende Träger öffentlicher Belange haben sich im Anhörungsverfahren beteiligt und keine gegen die Straßenplanung gerichteten Stellungnahmen abgegeben oder aufrecht erhalten:

- * Eisenbahn-Bundesamt
- * Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht des Landes Brandenburg
- * Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- * Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH
- * Polizeipräsidium Potsdam, Schutzbereich Ostprignitz-Ruppin
- * Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe Brandenburg
- * Landesamt für Arbeitsschutz
- * Landesamt für Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung
- * Landesbetrieb Forst Brandenburg
- * Brandenburgischer Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen
- * Industrie- und Handelskammer Potsdam
- * Gemeinsame Landesplanungsabteilung
- * Regionale Planungsgemeinschaft „Havelland-Fläming“
- * Regionale Planungsgemeinschaft „Prignitz-Oberhavel“
- * Landkreis Havelland
- * Stadt Oranienburg
- * Stadt Kremmen
- * Amt Lindow (Mark)
- * Gemeinde Löwenberger Land
- * Gemeinde Zehdenick
- * Gemeinde Fehrbellin
- * Gewässerunterhaltungsverband „Oberer Rhin/Temnitz“
- * DB Services Immobilien GmbH

- * Osthavelländische Trinkwasserversorgung und Abwasserbehandlung GmbH
- * Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH
- * GDF SUEZ E&P DEUTSCHLAND GMBH
- * Vattenfall Europe Transmission GmbH
- * Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co.KG
- * Arcor AG & Co.KG
- * Vodafone AG & Co.KG
- * Versatel Ost GmbH
- * Toll Collect GmbH
- * GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
- * Deutsche BP AG

V.2 Hinweise für die Auslegung des Straßenbauplanes

V.2.1 Formlose Einsichtnahme in den Straßenbauplan

Die Planfeststellungsbehörde wird

- * den Städten Kremmen, Nauen, Neuruppin, Oranienburg und Zehdenick,
- * den Gemeinden Fehrbellin, Löwenberger Land und Oberkrämer sowie
- * den Ämtern Lindow (Mark) und Temnitz

jeweils eine Ausfertigung des festgestellten Straßenbauplanes übersenden und dabei bitten, den Plan zur Einsichtnahme formlos bereit zu halten, damit die Betroffenen die Möglichkeit zur Einsichtnahme in den festgestellten Straßenbauplan erhalten.

V.2.2 Öffentliche Bekanntmachung

Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 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 der Hinweis auf die Auslegung nach § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 74 Abs. 4 Satz 2 VwVfG zunächst im Amtsblatt des Landes Brandenburg und anschließend in den örtlichen Tageszeitungen sowie ortsüblich in dem Bereich bekannt gemacht werden, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird.

Die ortsübliche Bekanntmachung wird von

- * den Städten Kremmen, Nauen, Neuruppin, Oranienburg und Zehdenick,
- * den Gemeinden Fehrbellin, Löwenberger Land und Oberkrämer sowie
- * den Ämtern Lindow (Mark) und Temnitz

veranlasst (einschließlich Ort und Zeit der Auslegung der Planunterlagen).

Auf die im Beschluss enthaltenen Auflagen wird hingewiesen.

Nach der öffentlichen Bekanntmachung werden eine Ausfertigung des PFB mit Rechtsbehelfsbelehrung und eine Ausfertigung des festgestellten Straßenbauplanes in den vorstehenden Städten, Gemeinden und Ämtern zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht förmlich ausgelegt.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der PFB allen Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt.

Mit der öffentlichen Bekanntmachung kann der PFB bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von Personen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Planfeststellungsbehörde – d. h. beim Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Referat 40, Postfach 60 11 61, 14411 Potsdam – angefordert werden.

VI. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen PFB 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 beigefügt 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 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO in der Fassung vom 19.03.1991, BGBl. I S. 686; zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 22.12.2010, BGBl. I S. 2248) muss sich vor dem Oberverwaltungsgericht jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigtem vertreten lassen. Vor dem Oberverwaltungsgericht sind auch die in § 67 Abs. 2 Satz 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 Absatz 2 FStrG hat die Anfechtungsklage gegen diesen PFB keine aufschiebende Wirkung, weil nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist.

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden PFB nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses PFB beim Oberverwaltungsgericht gestellt und begründet werden.

Im Auftrag

gez. John

beglaubigt:

(Fohgrub)