

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



Potsdam, 29.01.2013

40.10 7171/10.37

Planfeststellungsbeschluss

für den 8-streifigen Ausbau der Bundesautobahn (BAB) 10 zwischen den Autobahndreiecken (AD) Nuthetal und Potsdam von Betriebs-km 88+800 bis 97+830

mit Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ bei Betriebs-km 91+500 der BAB 10

einschließlich notwendiger Folgemaßnahmen und landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen

in den Gemeinden Michendorf (Gemarkungen Langerwisch, Michendorf, Stücken und Wildenbruch), Seddiner See (Gemarkung Neuseddin) und Schwielowsee (Gemarkung Ferch) des Landkreises Potsdam-Mittelmark

zuzüglich weiterer landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen in

- * den Gemeinden Beetzsee (Gemarkungen Radewege und Brielow) und Havelsee (Gemarkung Fohrde) des Amtes Beetzsee, den Gemeinden Nuthetal (Gemarkungen Bergholz-Rehbrücke, Fresdorf, Saarmund und Tremisdorf), Kloster Lehnin (Gemarkungen Lehnin und Göhlsdorf) und Stahnsdorf (Gemarkung Güterfelde) sowie den Städten Beelitz (Gemarkung Rieben) und Treuenbrietzen (Gemarkung Lühsdorf) im Landkreis Potsdam-Mittelmark,
- * den Städten Ludwigsfelde (Gemarkungen Kerzendorf und Wietstock), Trebbin (Gemarkungen Christinendorf, Gadsdorf, Lüdersdorf und Thyrow) und Zossen (Gemarkung Glienick) im Landkreis Teltow-Fläming,
- * der Stadt Nauen (Gemarkung Ribbeck) im Landkreis Havelland sowie
- * der kreisfreien Stadt Brandenburg und der Landeshauptstadt Potsdam.

Der Plan des Landes Brandenburg, vertreten durch die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (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) i.V.m. 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 8-streifige Ausbau der BAB 10 von einem Querschnitt 35,5 auf einen Regelquerschnitt (RQ) 43,5 m nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, Ausgabe 2008 (RAA; eingeführt durch ARS-Nr. 7/2009 vom 23.06.2009, S 11/7122.3/4-RAA-836092) erfordert Folgemaßnahmen (§ 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 erster Halbsatz VwVfG) am nachgeordneten Straßennetz und am Eisenbahnnetz.

Hervorzuheben sind:

- * Anpassung der Landesstraße (L) 73 auf einer Länge von ca. 150 m (Ifd. Nr. 13 des Bauwerksverzeichnisses [BV]; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB);
- * Anpassung der Bundesstraße (B) 2 von ca. Bau-km 0+000 bis 0+733 sowie der Anschlussstelle (AS) Michendorf (Ifd. Nr. 25 des BV);
- * Anpassung einer Gemeindestraße auf einer Länge von ca. 530 m (Ifd. Nrn. 38 und 46 des BV);
- * Anpassung des Kreuzungsbereiches mit den Schienenwegen 6118/6122 und 6119 (Ifd. Nr. 47 des BV);
- * Anpassung der Kreisstraße (K) 6907 auf einer Länge von ca. 650 m sowie der AS Ferch (Ifd. Nrn. 52 und 54 des BV);
- * Anpassung der Gemeindestraße „Krumme Straße“ auf einer Länge von ca. 210 m (Ifd. Nr. 73 des BV);
- * Anpassung der Gemeindestraße „Langerwischer Weg“ auf einer Länge von ca. 320 m (Ifd. Nr. 76 des BV).

Die Überführung des Schienenweges 6115 bei Betriebs-km 95+265 der BAB 10 ist bereits in der **Plangenehmigung vom 09.04.2009 (40.10 7171/10.36)** geregelt (s. Anlage 2 zum Erläuterungsbericht; vgl. Nr. I.2.1 dieses PFB).

Inhaltsverzeichnis

	Abkürzungsverzeichnis	10
I.	Umfang des Straßenbauplanes	11
I.1	Straßenbauplan für den 8-streifigen Ausbau der BAB 10 vom August/September 2009	12
I.2	Straßenbauplan für den 8-streifigen Ausbau der BAB 10 – Deckblätter	15
I.3	Straßenbauplan für den Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ vom 05.02.2010	21
I.4	Straßenbauplan für den Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ – Schlussfassung	24
II.	Verfahren	26
II.1	Anhörungsverfahren	27
II.1.1	Straßenbauplan für den 8-streifigen Ausbau der BAB 10	27
II.1.1.1	Deckblattplanung a	28
II.1.1.2	Deckblattplanung b	29
II.1.2	Straßenbauplan für den Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“	29
II.1.2.1	Deckblattplanung a	30
II.1.2.2	Deckblattplanung b	31
II.1.3	Erörterung	31
II.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	31
II.3	Datenschutz	34
II.4	Konzentrationswirkung des PFB	34
III.	Regelungen	35
III.1	Klarstellung in Bezug auf § 3 EBKrG	35
III.2	Umweltschäden	36
III.3	Wasserrechtliche Erlaubnisse	36
III.3.1	Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	37
III.3.2	Nebenbestimmungen	37
III.4	Weitere wasserrechtliche Regelungen	38
III.4.1	Breitflächige Versickerung	38
III.4.2	Wasserschutzgebiete	38

III.5	Naturschutz und Landschaftspflege	39
III.5.1	Nebenbestimmungen	39
III.5.2	Natura 2000-Gebiete	40
III.5.3	Besonderer Artenschutz	41
III.5.4	Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft	43
III.5.4.1	Naturschutzgebiete	43
III.5.4.2	Landschaftsschutzgebiete	44
III.5.4.3	Geschützte Landschaftsbestandteile und Biotope	45
III.5.5	Eingriffe in Natur und Landschaft	45
III.6	Wald	47
III.7	Bodenschutz und Kreislaufwirtschaft	49
III.8	Denkmalschutz	51
III.8.1	Bodendenkmale im Einwirkungsbereich des Straßenbauvorhabens	51
III.8.2	Bisher unbekannte Bodendenkmale	52
III.9	Immissionsschutz	52
III.9.1	Immissionsschutz während der Bauausführung	52
III.9.2	Lärmschutz gemäß 16. und 24. BImSchV i.V.m. §§ 41 bis 43 BImSchG	54
III.9.2.1	Berechnungsgrundlagen	54
III.9.2.2	Aktive Lärmschutzmaßnahmen	54
III.9.2.3	Nach aktivem Lärmschutz verbleibende Ansprüche	57
III.9.2.4	Entschädigung	59
III.9.3	Bei Photovoltaikalternative verbleibende Lärmschutzansprüche	60
III.9.3.1	Berechnungsgrundlagen	61
III.9.3.2	Aktive Lärmschutzmaßnahmen	61
III.9.3.3	Nach aktivem Lärmschutz verbleibende Ansprüche	61
III.9.3.4	Entschädigung	62
III.9.4	Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 2.45, 2.46 und 2.56 des GV	63
III.10	Verkehrsbeeinträchtigungen während der Baudurchführung	63
III.11	Flächennutzungsplan der Gemeinde Michendorf	64
III.12	Zusagen des Vorhabenträgers	66
III.12.1	Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz	66
III.12.2	Landesamt für Arbeitsschutz	66
III.12.3	Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg	66
III.12.4	Zentraldienst der Polizei - Kampfmittelbeseitigungsdienst	67
III.12.5	Polizeipräsidium Direktion West	68

III.12.6	Landeshauptstadt Potsdam	68
III.12.7	Stadt Brandenburg an der Havel	68
III.12.8	Landkreis Potsdam-Mittelmark	68
III.12.9	Landkreis Havelland	68
III.12.10	Colt Technology Services GmbH	69
III.12.11	E.ON edis AG	69
III.12.12	GDMcom mbH	69
III.12.13	Mittelmärkische Wasser- und Abwasser GmbH	69
III.12.14	STADTWERKE POTSDAM GMBH	69
III.12.15	50Hertz Transmission GmbH	70
III.12.16	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH	70
III.12.17	Landesjagdverband Brandenburg e.V.	70
III.12.18	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.22 des GV	70
III.12.19	Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 2.45, 2.46 und 2.56 des GV	71
III.12.20	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 35.2 des GV	71
IV.	Entscheidungen	72
IV.1	Allgemeines	72
IV.2	Verfristete Einwendungen / Präklusion	74
IV.3	Planrechtfertigung, Planungsvarianten etc.	76
IV.3.1	Planrechtfertigung	76
IV.3.2	Verkehrsprognose	81
IV.3.2.1	Wesentlicher Inhalt der Einwendungen	81
IV.3.2.2	Erwiderungen des Vorhabenträgers	81
IV.3.2.3	Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde	82
IV.3.3	Variantenauswahl / Ausbauquerschnitt	83
IV.3.3.1	Wesentlicher Inhalt der Einwendungen	83
IV.3.3.2	Erwiderungen des Vorhabenträgers	86
IV.3.3.3	Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde	89
IV.3.4	Zerschneidung vorhandener Wege / Erschließung	91
IV.3.4.1	Wesentlicher Inhalt der Einwendungen	91
IV.3.4.2	Erwiderungen des Vorhabenträgers	92
IV.3.4.3	Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde	92

IV.4	Inanspruchnahme von Grundstücken bzw. Eigentum	94
IV.4.1	Allgemeine Regelungen / Klarstellungen	94
IV.4.1.1	Maßgeblichkeit der Lagepläne	94
IV.4.1.2	Entschädigungsansprüche dem Grunde nach	95
IV.4.1.3	Hinweis auf Veränderungssperre	95
IV.4.1.4	Einwendungen ohne nähere Begründung	96
IV.4.2	Inanspruchnahme von Flächen außerhalb des zukünftigen Straßenkörpers für Kompensationsmaßnahmen	96
IV.4.3	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 1.1 des GV	98
IV.4.3.1	Wesentlicher Inhalt der Einwendungen	98
IV.4.3.2	Erwiderungen des Vorhabenträgers	99
IV.4.3.3	Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde	99
IV.4.4	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.2 des GV	100
IV.4.4.1	Wesentlicher Inhalt der Einwendungen	100
IV.4.4.2	Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde	100
IV.4.5	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.3 des GV	101
IV.4.6	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.15 des GV	102
IV.4.7	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.22 des GV	103
IV.4.8	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.45 des GV	104
IV.4.8.1	Wesentlicher Inhalt der Einwendungen	104
IV.4.8.2	Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde	105
IV.4.9	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.46 des GV	106
IV.4.9.1	Wesentlicher Inhalt der Einwendungen	106
IV.4.9.2	Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde	107
IV.4.10	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.56 des GV	108
IV.4.10.1	Wesentlicher Inhalt der Einwendungen	108
IV.4.10.2	Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde	109
IV.4.11	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 3.9 des GV	112
IV.4.12	Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 3.12, 3.25, 3.48, 3.50, 3.57, 3.62, 3.64, 3.65, 3.66 und 33.7 des GV sowie der lfd. Nr. 2.5 des GV	113
IV.4.13	Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 3.19, 3.20, 3.28 und 3.52 des GV sowie der lfd. Nr. 2.12 des GV	114
IV.4.13.1	Wesentlicher Inhalt der Einwendungen	114
IV.4.13.2	Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde	115
IV.4.14	Eigentümer / Nutzer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 3.39 und 3.40 des GV	117
IV.4.15	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 7.27 des GV	118

IV.4.16	Nutzer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 23.1, 23.2 und 23.3 des GV	118
IV.4.17	Nutzer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 24.1 des GV	119
IV.4.18	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 35.1 des GV	120
IV.4.19	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 35.3 des GV	122
IV.4.20	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 35.7 des GV	123
IV.4.21	Jagdgenossenschaft Schwielowsee	124
IV.4.22	Forstbetriebsgemeinschaft „Fresdorfer Heide“ w.V.	126
IV.5	Immissionsschutz	127
IV.5.1	Wesentlicher Inhalt der Einwendungen	128
IV.5.2	Erwiderungen des Vorhabenträgers	131
IV.5.3	Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde	133
IV.5.3.1	Immissionen während der Bauausführung	134
IV.5.3.2	§ 50 BImSchG	135
IV.5.3.3	Entstehungsvoraussetzungen für Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen	137
IV.5.3.4	Einstufungen in die Schutzkategorien der 16. BImSchV	139
IV.5.3.5	Berechnungsverfahren	140
IV.5.3.6	Forderung nach Geschwindigkeitsreduzierung auf der BAB 10	144
IV.5.3.7	Immissionen durch Verkehrsverlagerungen	144
IV.5.3.8	Summenpegel	145
IV.5.3.9	Umfang der aktiven und / oder passiven Lärmschutzmaßnahmen	148
IV.5.3.10	Verbleibende Schallimmissionen	156
IV.5.3.11	Zusätzliche Erläuterungen zu schalltechnischen Berechnungen	157
IV.5.3.12	Schutz vor Luftschadstoffen	158
IV.5.3.13	Optische Immissionen	159
IV.5.3.14	Betriebsbedingte Erschütterungen der BAB 10	163
IV.5.3.15	Immissionsschützende Bepflanzung	164
IV.6	LBP	165
IV.6.1	Wesentlicher Inhalt der Einwendungen	165
IV.6.2	Erwiderungen des Vorhabenträgers	171
IV.6.3	Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde	174
IV.7	Wasser	176
IV.7.1	Wasserschutzgebiet	176
IV.7.2	Breitflächige Versickerung auf der Rastanlagenfläche	176

V.	Hinweise	178
V.1	Nicht gegen die Straßenplanung gerichtete Stellungnahmen	178
V.2	Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH	179
V.3	Ostdeutsche Autobahntankstellengesellschaft mbH sowie Autobahn Tank & Rast GmbH	179
V.4	Landkreis Teltow-Fläming	179
V.5	Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming	179
V.6	Gemeinde Kloster Lehnin	180
V.7	Vodafone D2 GmbH	180
V.8	Wasser- und Bodenverband Nuthe - Nieplitz	180
V.9	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH	180
V.10	Agrargenossenschaft Löwenbruch/Kerzendorf eG	180
V.11	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 9.4 des GV	181
V.12	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 23.6 des GV	181
V.13	Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 3.1, 3.2 und 3.16 des GV	181
VI.	Bekanntmachung / Zustellung	182
VII.	Rechtsbehelfsbelehrung	183

Abkürzungsverzeichnis

AD	Autobahndreieck
AS	Anschlussstelle
B	Bundesstraße (hier: B 2)
BAB	Bundesautobahn (hier: BAB 10)
BV	Bauwerksverzeichnis
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
FFH	Flora-Fauna-Habitat
GV	Grunderwerbsverzeichnis
K	Kreisstraße (hier: K 6907)
i.V.m.	in Verbindung mit
L	Landesstraße (hier: L 73)
LBP	landschaftspflegerischer Begleitplan
PFB	Planfeststellungsbeschluss
RQ	Regelquerschnitt

Das in diesem Planfeststellungsbeschluss zitierte Bundes- und Landesrecht ist überwiegend auch im Internet unter folgenden Adressen nachlesbar:

- * für das Bundesrecht: <http://www.gesetze-im-internet.de/>
- * für das Landesrecht: <http://www.landesrecht.brandenburg.de/>

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass sich die rechtlich maßgebliche amtliche Fassung im Bundesgesetzblatt bzw. im Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes Brandenburg findet.

I. Umfang des Straßenbauplanes

Der hiermit festgestellte Straßenbauplan umfasst die vom Vorhabenträger

- * für den 8-streifigen Ausbau der BAB 10 von Betriebs-km 88+800 bis 97+830 im August/September 2009 zusammengestellten Unterlagen (7 Ordner; s. nachfolgender Unterpunkt I.1), die im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens vollständig durch Deckblätter (8 + 2 + 2 Deckblattordner; s. nachfolgender Unterpunkt I.2) geändert wurden sowie
- * für den Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ bei Betriebs-km 91+500 der BAB 10 im Februar/März 2010 zusammengestellten Unterlagen (1 Ordner), die im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens durch Deckblätter (1 + 1 Deckblattordner) geändert wurden (s. nachfolgender Unterpunkt I.3).
Im Ergebnis des Anhörungsverfahrens erstellte der Vorhabenträger zur besseren Übersichtlichkeit eine Schlussfassung der Planunterlagen mit dem jeweils letzten Bearbeitungsstand (2 Deckblattordner; s. nachfolgender Unterpunkt I.4).

Der Straßenbauplan bildet die Grundlage für die detailscharfe Ausführungsplanung und Bauausführung. Maßgeblich sind

- * für den 8-streifigen Ausbau der BAB 10 von Betriebs-km 88+800 bis 97+830 die zuletzt erstellten Deckblätter (s. nachfolgender Unterpunkt I.2) sowie
- * für den Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ bei Betriebs-km 91+500 der BAB 10 die Schlussfassung der Planunterlagen mit dem jeweils letzten Bearbeitungsstand (s. nachfolgender Unterpunkt I.4).

Bei Unklarheiten gelten vorrangig die Darstellungen in den Lageplänen (s. nachfolgende Unterpunkte I.2.7 und I.4.6) i.V.m. den – vom Vorhabenträger vorgesehenen und hiermit als verbindlich erklärten – Regelungen des BV (s. nachfolgende Unterpunkte I.2.5 und I.4.4).

Die naturschutzfachlichen Inhalte der Kompensationsmaßnahmen sind primär den Maßnahmenplänen (s. nachfolgende Unterpunkte I.2.15.3 und I.4.10.4) i.V.m. den Maßnahmenblättern in den Anhängen 1 zu den Erläuterungsberichten des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP; s. nachfolgende Unterpunkte I.2.15.1 und I.4.10.1) 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.

I.1	Straßenbauplan für den 8-streifigen Ausbau der BAB 10 vom August/September 2009		
I.1.1	Erläuterungsbericht mit Prognosebelastung 2025	Blätter 2 bis 50 27 Blätter	Unterlage 1
I.1.2	Übersichtskarte	1 Blatt	Unterlage 2 i.M. 1 : 100.000
I.1.3	Übersichtslageplan	1 Blatt	Unterlage 3 i.M. 1 : 10.000
I.1.4	Übersichtshöhenpläne - linke Richtungsfahrbahn - rechte Richtungsfahrbahn	1 Blatt 1 Blatt	Unterlage 4.1 i.M. 1 : 10.000 / 1.000
I.1.5	BV (Ifd. Nrn. 1 bis 72, 100 bis 159 und 500 bis 527)	Blätter 8 bis 224	Unterlage 5
I.1.6	Straßenquerschnitte - BAB 10 - AS Michendorf - AS Ferch - L 73	7 Blätter 3 Blätter 4 Blätter 1 Blatt	i.M. 1 : 50 Unterlage 6.1 Unterlage 6.2 Unterlage 6.3 Unterlage 6.4
I.1.7	Lagepläne	10 Blätter	Unterlage 7 i.M. 1 : 1.000
I.1.8	Höhenpläne - linke Richtungsfahrbahn - rechte Richtungsfahrbahn - Achsen 153, 143 - Achsen 231, 242, 243, 246, 249 - Achsen 312, 326, 320, 311, 310, 353, 354, 351, 352	9 Blätter 10 Blätter 2 Blätter 5 Blätter 9 Blätter	i.M. 1 : 1.000 / 100 Unterlage 8.1/1 Unterlage 8.1/2 Unterlage 8.1/3 Unterlage 8.2 Unterlage 8.3
I.1.9	Höhenpläne mit geotechnischem Bewertungsband - rechte Richtungsfahrbahn - linke Richtungsfahrbahn	Blätter 1 bis 10 Blätter 11 bis 19	Unterlage 9 i.M. 1 : 1.000 / 100

I.1.10	Verzeichnis der Ingenieurbauwerke	6 Blätter	Unterlage 10.1
	Die Bauwerksskizzen (Blätter 1 bis 3, 4.1, 4.2, 5 und 7 der Unterlage 10.2) enthalten keine Regelungsinhalte. Sie dienen lediglich zur Erläuterung.		
I.1.11	Schalltechnische Untersuchung		
I.1.11.1	Erläuterungsbericht	23 Blätter	Unterlage 11.1
I.1.11.2	Berechnungsergebnisse		Unterlage 11.2
	1.) Emissionspegel	6 Blätter	Unterlage 11.2.1
	2.) Beurteilungspegel (jeweils mit Vorblatt)		Unterlage 11.2.2
	2.a) Langerwisch 1	2 Blätter	
	2.b) Langerwisch 2	4 Blätter	
	2.c) Michendorf	63 Blätter	
	2.d) AS Ferch	2 Blätter	
	2.e) Bauende	3 Blätter	
	2.f) Wildenbruch 1	8 Blätter	
	2.g) Wildenbruch 1 - passiv	2 Blätter	
	2.h) Wildenbruch/Bergheide	38 Blätter	
I.1.11.3	Übersichtslagepläne	2 Blätter	Unterlage 11.3 i.M. 1 : 5.000
I.1.11.4	Lagepläne der Immissionsorte	6 Blätter	Unterlage 11.4 i.M. 1 : 2.000
I.1.12	Luftschadstofftechnische Untersuchung		
I.1.12.1	Erläuterungsbericht	18 Blätter	Unterlage 11.5
I.1.12.2	Lageplan der Untersuchungspunkte	1 Blatt	Unterlage 11.6 i.M. 1 : 10.000

I.1.13	LBP		Unterlage 12
I.1.13.1	Erläuterungsbericht mit Anlagen:	Blätter 4 bis 84	Unterlage 12.0
	1.) Maßnahmenverzeichnis (V1 bis V17, G1 bis G5, A1 bis A8 und E1 bis E5)	53 Blätter	
	2.) Artenschutzfachbeitrag	107 Blätter	
	3.) Allgemeinverständliche Zusammenfassung	19 Blätter	
I.1.13.2	Bestands- und Konfliktpläne	4 Blätter	Unterlage 12.1 i.M. 1 : 2.500
I.1.13.3	Maßnahmenpläne	19 Blätter	Unterlage 12.2 i.M. 1 : 10.000 / 5.000 / 2.500 / 1.000
I.1.13.4	Maßnahmenübersichtspläne	3 Blätter	Unterlage 12.3 i.M. 1 : 100.000 / 5.000
I.1.14	Wassertechnische Untersuchungen		
I.1.14.1	Erläuterungsbericht	Blätter 3 bis 9	Unterlage 13.0
I.1.14.2	Berechnungen zur Bemessung		Unterlage 13.1
	1.) R-Kanal	7 Blätter	Unterlage 13.1.1
	2.) Versickermulden	8 Blätter	Unterlage 13.1.2
	3.) Becken		Unterlage 13.1.3
	3.a) km 89+075, Nordseite	3 Blätter	
	3.b) km 90+250, Nordseite	3 Blätter	
	3.c) km 91+800, Südseite	4 Blätter	
	3.d) km 94+200, Nordseite	3 Blätter	
I.1.14.3	Übersichtslagepläne der Entwässerungsmaßnahmen	2 Blätter	Unterlage 13.2 i.M. 1 : 5.000
I.1.14.4	Becken	2 Blätter	Unterlage 13.3 i.M. 1 : 1.000 / 100 / 50

I.1.15	Grunderwerb		Unterlage 14
I.1.15.1	Grunderwerbspläne	19 Blätter	Unterlage 14.1 i.M. 1 : 10.000 / 5.000 / 2.500 / 1.000
I.1.15.2	Grunderwerbsverzeichnis (GV)		Unterlage 14.2
	- für Grunderwerbspläne 1 bis 10	33 Blätter	
	- für Grunderwerbspläne 11 bis 19	6 Blätter	

I.2 Straßenbauplan für den 8-streifigen Ausbau der BAB 10 – Deckblätter

I.2.1	Erläuterungsbericht geändert durch c-Deckblätter mit Prognosebelastung 2025 ergänzt durch Kopie der Plange- nehmung vom 09.04.2009	Blätter 3 bis 55 Blätter 4 und 5 27 Blätter 22 Blätter	Unterlage 1
I.2.2	Übersichtskarte	1 Blatt	Unterlage 2 i.M. 1 : 100.000
I.2.3	Übersichtslageplan	1 Blatt	Unterlage 3 i.M. 1 : 10.000
I.2.4	Übersichtshöhenpläne - linke Richtungsfahrbahn - rechte Richtungsfahrbahn	1 Blatt 1 Blatt	Unterlage 4.1 i.M. 1 : 10.000 / 1.000
I.2.5	BV (lfd. Nrn. 48 bis 87, lfd. Nrn. 100 bis 184 sowie lfd. Nrn. 500 bis 541) ergänzt durch c-Deckblätter „Strecke“ (lfd. Nrn. 1 bis 47) geändert durch c-Deckblätter „Strecke“ (lfd. Nrn. 49, 52, 66, 67, 76, 78 und 88)	Blätter 63 bis 116 105 Blätter 62 Blätter 62 Blätter Blätter 67, 71, 90, 91, 102, 103, 105, 116, 117	Unterlage 5

geändert durch c-Deckblätter Blätter 29, 64,
„Leitungen“ (lfd. Nrn. 122, 149, 85, 86, 90 bis
168 und 172 bis 174) 92

geändert / ergänzt durch b- 61 Blätter
Deckblätter „LBP“ (lfd. Nrn. 500
bis 546)

geändert durch c-Deckblätter Blätter 11 bis
„LBP“ (lfd. Nrn. 510 bis 512; 520, 13, 25, 32, 33,
524, 530 und 540 bis 546) 40, 53 bis 60,
62

**Die „Hinweise zum
Bauwerksverzeichnis“ (Blätter 3
bis 7) sind nicht Gegenstand
der festgestellten Planung.**

I.2.6	Straßenquerschnitte		i.M. 1 : 100 / 50
	- BAB 10	7 Blätter	Unterlage 6.1
	- AS Michendorf	3 Blätter	Unterlage 6.2
	- AS Ferch	4 Blätter	Unterlage 6.3
	- L 73	1 Blatt	Unterlage 6.4
I.2.7	Lagepläne	10 Blätter	Unterlage 7
	geändert durch b-Deckblätter	Blätter 2, 5, 8, 10	i.M. 1 : 1.000
	geändert durch c-Deckblatt	Blatt 3	
I.2.8	Höhenpläne		i.M. 1 : 1.000 / 100
	- linke Richtungsfahrbahn	9 Blätter	Unterlage 8.1/1
	- rechte Richtungsfahrbahn	10 Blätter	Unterlage 8.1/2
	- Achse 153 und 143	2 Blätter	Unterlage 8.1/3
	geändert durch c-Deckblatt	Blatt 2	
	- Achsen 231, 242, 243, 246, 249	5 Blätter	Unterlage 8.2
	- Achsen 312, 326, 320, 311, 310, 353, 354, 351, 352	9 Blätter	Unterlage 8.3
I.2.9	Höhenpläne mit geotechnischem Bewertungsband		Unterlage 9
	- rechte Richtungsfahrbahn	Blätter 1 bis 10	i.M. 1 : 1.000 / 100
	- linke Richtungsfahrbahn	Blätter 11 bis 19	

I.2.10	Verzeichnis der Ingenieurbauwerke	7 Blätter	Unterlage 10.1
	Die Bauwerksskizzen (Blätter 1 bis 3, 4.1, 4.2 und 5 der Unterlage 10.2) enthalten keine Regelungsinhalte. Sie dienen lediglich zur Erläuterung der festgestellten Planung.		
I.2.11	Schalltechnische Untersuchung (mit Vorzugsvariante 7)		
I.2.11.1	Erläuterungsbericht geändert durch c-Deckblatt	25 Blätter Blatt 1	Unterlage 11.1
I.2.11.2	Berechnungsergebnisse		Unterlage 11.2
	1.) Emissionspegel geändert durch c-Deckblätter	11 Blätter 3 Blätter	Unterlage 11.2.1
	2.) Beurteilungspegel (jeweils zzgl. Vorblatt)		Unterlage 11.2.2
	2.a) Langerwisch 1	2 Blätter	
	2.b) Langerwisch 2	4 Blätter	
	2.c) Michendorf	63 Blätter	
	2.d) AS Ferch	2 Blätter	
	2.e) Bauende	3 Blätter	
	2.f) Wildenbruch 1	8 Blätter	
	2.g) Wildenbruch/Bergheide	38 Blätter	
	3.) Summenpegelbetrachtung (c-Deckblätter)	3 Blätter	Unterlage 11.2.3
I.2.11.3	Übersichtslagepläne	2 Blätter	Unterlage 11.3 i.M. 1 : 5.000
I.2.11.4	Lagepläne der Immissionsorte geändert durch b-Deckblatt	6 Blätter Blatt 2	Unterlage 11.4 i.M. 1 : 2.000
I.2.12	Luftschadstofftechnische Untersuchung		
I.2.12.1	Erläuterungsbericht	20 Blätter	Unterlage 11.5
I.2.12.2	Lageplan der Untersuchungspunkte	1 Blatt	Unterlage 11.6 i.M. 1 : 10.000

I.2.13	Schalltechnische Untersuchung zur Variante 7a mit Photovoltaik (c-Deckblätter)		Unterlage 11.7
I.2.13.1	Regelquerschnitt	1 Blatt	Unterlage 11.7.1 i.M. 1 : 100 / 50
I.2.13.2	Erläuterungsbericht	11 Blätter	Unterlage 11.7.2
I.2.13.3	Berechnungsergebnisse		Unterlage 11.7.3
	1.) Emissionspegel	9 Blätter	
	2.) Beurteilungspegel (jeweils zzgl. Vorblatt)		
	2.a) Langerwisch 2	4 Blätter	
	2.b) Michendorf	63 Blätter	
	2.c) Wildenbruch/Bergheide 1	8 Blätter	
	2.d) Wildenbruch/Bergheide 2	38 Blätter	
I.2.13.4	Lagepläne der Immissionsorte	4 Blätter	Unterlage 11.7.4 i.M. 1 : 2.000
I.2.13.5	Umweltprüfung	Blätter 2 bis 33	Unterlage 11.7.5
I.2.14	Verschattungsgutachten (c-Deckblätter)	31 Blätter	Unterlage 11.8
	mit c-Deckblatt Inhaltsverzeichnis	1 Blatt	
I.2.15	LBP		Unterlage 12
I.2.15.1	Erläuterungsbericht	Blätter 4 bis 107	Unterlage 12.0
	berichtigt durch c-Deckblätter	Blätter 68, 79, 89, 93	
	geändert durch b-Deckblätter	Blätter 3 bis 26	
	berichtigt durch c-Deckblätter	Blätter 13, 14	
	mit Anlagen:		
	1.) Maßnahmenverzeichnis (V1 bis V7, V8/CEF8, V9/CEF1, V10/CEF2, V12/CEF4, V14/CEF6, V17, V18, V19/CEF9, V20, V21/CEF11, G1 bis G5, A1 bis A3, A4/CEF3, A5 bis A7, A9/CEF10, E1 und E3 bis E16)	85 Blätter	

	vollständig geändert durch b-Deckblätter (V1 bis V7, V8/CEF8, V9/CEF1, V10/CEF2, V12/CEF4, V14/CEF6, V17, V18, V19/CEF9, V20, V21/CEF11, G1 bis G5, A1, A2, A5 bis A7, A10, E1, E3 bis E6, E8 bis E12, E14, E15, E17 bis E19 und E20/CEF12)	82 Blätter	
	berichtigt durch c-Deckblätter (V7, E3, E4, E12, E19)	Blätter 10, 57 bis 59, 72, 81	
	2.) Artenschutzfachbeitrag	104 Blätter	
	3.) Allgemeinverständliche Zusammenfassung	21 Blätter	
I.2.15.2	Bestands- und Konfliktpläne	4 Blätter	Unterlage 12.1 i.M. 1 : 2.500
I.2.15.3	Maßnahmenpläne	Blätter 1 bis 11, 13 bis 17, 20 bis 36	Unterlage 12.2 i.M. 1 : 10.000 / 5.000 / 2.500 / 2.000 / 1.000
	geändert durch b-Deckblätter	Blätter 2, 3, 5, 7, 8, 10, 17, 22, 37 bis 42	
	geändert durch c-Deckblatt	Blatt 3	
I.2.15.4	Maßnahmenübersichtspläne	3 Blätter	Unterlage 12.3
	vollständig geändert durch b-Deckblätter	3 Blätter	i.M. 1 : 100.000 / 5.000
I.2.16	Wassertechnische Untersuchungen		
I.2.16.1	Erläuterungsbericht	Blätter 3 bis 10	Unterlage 13.0
I.2.16.2	Berechnungen zur Bemessung (jeweils zzgl. Vorblatt)		Unterlage 13.1
	1.) R-Kanal	8 Blätter	Unterlage 13.1.1
	2.) Versickermulden	8 Blätter	Unterlage 13.1.2
	3.) Versickerbecken		Unterlage 13.1.3
	3.a) km 89+075, Nordseite	2 Blätter	
	3.b) km 90+250, Nordseite	2 Blätter	
	3.c) km 91+800, Südseite	3 Blätter	
	3.d) km 94+200, Nordseite	2 Blätter	

I.2.16.3	Übersichtslagepläne der Entwässerungsmaßnahmen	2 Blätter	Unterlage 13.2 i.M. 1 : 5.000
I.2.16.4	Becken	2 Blätter	Unterlage 13.3 i.M. 1 : 1.000 / 100 / 50
I.2.17	Grunderwerb		Unterlage 14
I.2.17.1	Grunderwerbspläne	Blätter 1 bis 11, 13 bis 17, 20 bis 36	Unterlage 14.1 i.M. 1 : 10.000 / 5.000 / 2.500 / 2.000 / 1.000
	geändert durch b-Deckblätter	Blätter 2, 5, 8, 10, 17, 22, 23, 37 bis 42	
	mit Vorblättern	2 Blätter	
	geändert durch b-Deckblatt	1 Blatt	
I.2.17.2	Grunderwerbsverzeichnis (GV)		Unterlage 14.2
	- für Grunderwerbspläne 1 bis 10	34 Blätter	
	vollständig geändert durch b-Deckblätter	110 bzw. 41 Blätter	
	vollständig geändert durch c-Deckblätter	123 Blätter	
	- für Grunderwerbspläne 11, 13 bis 17, 20 bis 36	23 Blätter	
	vollständig geändert durch b-Deckblätter für die Grunderwerbspläne 17, 22, 23 und 37 bis 42	84 bzw. 35 Blätter	

I.3 Straßenbauplan für den Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ vom 05.02.2010

I.3.1	Erläuterungsbericht geändert durch a-Deckblätter geändert durch b-Deckblätter mit artenschutzrechtlichem Fachbeitrag geändert durch a-Deckblätter	22 Blätter Blätter 1, 2, 8, 13 bis 20 Blätter 1, 2, 10, 17 bis 23 11 Blätter 11 Blätter	Unterlage 1
I.3.2	Übersichtskarte	1 Blatt	Unterlage 2 i.M. 1 : 100.000
I.3.3	Übersichtslageplan	1 Blatt	Unterlage 3 i.M. 1 : 5.000
I.3.4	BV (Ifd. Nrn. 1 bis 31 und 100 bis 109) geändert / ergänzt durch a- Deckblätter (Ifd. Nrn. 5, 10, 20, 24, 26, 27, 29, 102 bis 107, 109, 110, 32 und 33) geändert / ergänzt durch b- Deckblätter (Ifd. Nrn. 24, 26, 108, 34 und 111 bis 113) mit Inhaltsangabe geändert durch a-Deckblätter geändert durch b-Deckblatt	45 Blätter Blätter 6, 12, 22, 26, 28 bis 30, 32, 37 bis 43, 45 bis 48 Blätter 26, 29, 44, 49 bis 52 2 Blätter 2 Blätter Blatt 2	Unterlage 5
I.3.5	Straßenquerschnitte	2 Blätter	Unterlage 6 i.M. 1 : 50
I.3.6	Lagepläne geändert durch a-Deckblätter geändert durch b-Deckblatt	3 Blätter 3 Blätter Blatt 3	Unterlage 7 i.M. 1 : 500
I.3.7	Höhenpläne	Blätter 1.1, 1.2, 2 bis 15	Unterlage 8 i.M. 1 : 500 / 50

I.3.8	Schalltechnische Untersuchung		
I.3.8.1	Erläuterungsbericht mit Anhängen	9 Blätter	Unterlage 11.1
	1.) Emissionspegel	6 Blätter	
	2.) Bereich mit Überschreitungen von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht	2 Blätter	i.M. 1 : 5.000
	3.) 16. BImSchV	1 Blatt	
	4.) Erläuterung zur Vorgehensweise	4 Blätter	
I.3.8.2	Berechnungsergebnisse	4 Blätter	Unterlage 11.2
I.3.8.3	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen	1 Blatt	Unterlage 11.3 i.M. 1 : 5.000
I.3.9	Luftschadstofftechnische Untersuchung	20 Blätter	Unterlage 11.4
	geändert durch a-Deckblätter	Blätter 1, 3 bis 6, 10 bis 13	
I.3.10	LBP		Unterlage 12
I.3.10.1	Erläuterungsbericht	42 Blätter	Unterlage 12.0
	geändert durch a-Deckblätter	Blätter 1 bis 7, 9(1), 9(2), 11, 12(1), 12(2), 13 bis 42	
	geändert durch b-Deckblätter	Blätter 2 bis 7	
	mit Anlagen:		
	1.) Maßnahmenverzeichnis (S1, A1 bis A3, E1/G3, E2 bis E5, G1 und G2)	11 Blätter	
	geändert / ergänzt durch a- Deckblätter (V5, S1, A1, A2, E1 bis E3, E5 und G1 bis G4)	17 Blätter	
	geändert / ergänzt durch b- Deckblätter (V5, S1, A1, A2, E1 bis E3, E6 bis E8 und G1 bis G4)	22 Blätter	
	2.) Einzelbäume	2 Blätter	
	geändert durch a-Deckblätter	2 Blätter	
	3.) Kostenschätzung	2 Blätter	

I.3.10.2	Bestands- und Konfliktplan geändert durch ein a-Deckblatt geändert durch ein b-Deckblatt	1 Blatt	Unterlage 12.1 i.M. 1 : 1.000
I.3.10.3	Maßnahmenübersichtskarte geändert durch ein a-Deckblatt geändert durch ein b-Deckblatt	Blatt 0	Unterlage 12.2 i.M. 1 : 150.000
I.3.10.4	Maßnahmenpläne geändert durch a-Deckblätter geändert / ergänzt durch b- Deckblätter	6 Blätter 5 Blätter Blätter 2, 3, 5, 7	Unterlage 12.2 i.M. 1 : 150.000 / 5.000 / 4.000 / 3.600 / 2.000 / 500
I.3.11	Wassertechnische Untersuchungen: - Bemessung Versickerbecken - Bemessung Rohrleitungen - Bemessung Versickermulden	2 Blätter 5 Blätter 2 Blätter	Unterlage 13
I.3.12	Grunderwerb		Unterlage 14
I.3.12.1	Grunderwerbspläne geändert durch a-Deckblätter geändert / ergänzt durch b- Deckblätter	6 Blätter Blätter 1, 2, 4, 5 Blätter 3, 5, 7	Unterlage 14.1 i.M. 1 : 150.000 / 5.000 / 3.600 / 2.000 / 500
I.3.12.2	Grunderwerbsverzeichnis (GV) geändert durch a-Deckblätter geändert durch b-Deckblätter	7 Blätter Blätter 1, 2, 7 und 8 bzw. 1, 2, 6, 7, 8 Blätter 7, 8	Unterlage 14.2

I.4	Straßenbauplan für den Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ – Schlussfassung		
I.4.1	Erläuterungsbericht	23 Blätter	Unterlage 1
	mit artenschutzrechtlichem Fachbeitrag	11 Blätter	
I.4.2	Übersichtskarte	1 Blatt	Unterlage 2 i.M. 1 : 100.000
I.4.3	Übersichtslageplan	1 Blatt	Unterlage 3 i.M. 1 : 5.000
I.4.4	BV (Ifd. Nrn. 1 bis 34 und 100 bis 113)	52 Blätter	Unterlage 5
	mit Inhaltsangabe	2 Blätter	
I.4.5	Straßenquerschnitte	2 Blätter	Unterlage 6 i.M. 1 : 50
I.4.6	Lagepläne	3 Blätter	Unterlage 7 i.M. 1 : 500
I.4.7	Höhenpläne	Blätter 1.1, 1.2, 2 bis 15	Unterlage 8 i.M. 1 : 500 / 50
I.4.8	Schalltechnische Untersuchung		
I.4.8.1	Erläuterungsbericht	9 Blätter	Unterlage 11.1
	mit Vorbemerkung	1 Blatt	
	mit Anhängen		
	1.) Emissionspegel	6 Blätter	i.M. 1 : 5.000
	2.) Bereich mit Überschreitungen von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht	2 Blätter	
	3.) 16. BImSchV		
	4.) Erläuterung zur Vorgehensweise	4 Blätter	
I.4.8.2	Berechnungsergebnisse	4 Blätter	Unterlage 11.2
I.4.8.3	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen	1 Blatt	Unterlage 11.3 i.M. 1 : 5.000

I.4.9	Luftschadstofftechnische Untersuchung	20 Blätter	Unterlage 11.4
I.4.10	LBP		Unterlage 12
I.4.10.1	Erläuterungsbericht mit Ergänzung mit Anlagen:	42 Blätter Blätter 2 bis 7	Unterlage 12.0
	1.) Maßnahmenverzeichnis (V5 bis V9, S1, A1, A2, E1 bis E3, E6 bis E8 und G1 bis G4)	Blätter 1 bis 26 2 Blätter	
	2.) Einzelbäume		
I.4.10.2	Bestands- und Konfliktplan	1 Blatt	Unterlage 12.1 i.M. 1 : 1.000
I.4.10.3	Maßnahmenübersichtskarte	Blatt 0c	Unterlage 12.2 i.M. 1 : 150.000
I.4.10.4	Maßnahmenpläne	Blätter 1 bis 5, 7	Unterlage 12.2 i.M. 1 : 150.000 / 5.000 / 2.000 / 500
I.4.11	Wassertechnische Untersuchungen:		Unterlage 13
	- Bemessung Versickerbecken	2 Blätter	
	- Bemessung Rohrleitungen	5 Blätter	
	- Bemessung Versickermulden	2 Blätter	
I.4.12	Grunderwerb		Unterlage 14
I.4.12.1	Grunderwerbspläne	Blätter 1 bis 5, 7	Unterlage 14.1 i.M. 1 : 150.000 / 5.000 / 2.000 / 500
I.4.12.2	Grunderwerbsverzeichnis (GV)	11 Blätter	Unterlage 14.2

II. Verfahren

Der Vorhabenträger beantragte bei der Anhörungsbehörde (dem Landesamt für Bauen und Verkehr) mit Schreiben vom

- * 04.09.2009 (Az.: 1141-E1.2-343) für den 8-streifigen Ausbau der BAB 10 zwischen den AD Nuthetal und Potsdam von Betriebs-km 88+800 bis 97+830 sowie
- * 11.02.2010 (Az.: 1141-E1.2-343) für den Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ bei Betriebs-km 91+500 der BAB 10

die Durchführung jeweils eines Anhörungsverfahrens (Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens) auf der Grundlage der §§ 17 ff. FStrG und § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG.

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

Im Verlauf der Anhörungsverfahren legte der Vorhabenträger Deckblätter mit Planänderungen (vgl. Nrn. I.2 und I.4 dieses PFB) vor. Nach ihrer Kontrolle bezog die Anhörungsbehörde die Deckblätter in die Anhörungsverfahren ein, verbunden mit ergänzenden Verfahrensschritten.

Nach Abschluss der Anhörungsverfahren übergab die Anhörungsbehörde die Straßenbaupläne für den

- * 8-streifigen Ausbau der BAB 10 zwischen den AD Nuthetal und Potsdam von Betriebs-km 88+800 bis 97+830 sowie
- * Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ bei Betriebs-km 91+500 der BAB 10,

jeweils mit den Einwendungen und Stellungnahmen der Behörden und mit ihrer Stellungnahme (zum Ergebnis der Anhörungsverfahren) der Planfeststellungsbehörde.

Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde teilte der Vorhabenträger mit Schreiben vom 29.06.2012 mit, dass er mit der – von vielen Einwendern in den Anhörungsverfahren geforderten – gemeinsamen Bescheidung beider Straßenbaupläne einverstanden ist.

Weil beide Straßenbaupläne dem Ausbau der BAB 10 zwischen den AD Nuthetal und Potsdam dienen und sowohl örtlich als auch hinsichtlich ihrer Wirkungen sehr eng miteinander verbunden sind, verbindet die Planfeststellungsbehörde hiermit beide Verfahren zu einem und bescheidet die Straßenbaupläne gemeinsam im hiermit erlassenen PFB.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich nach ihrer Prüfung sicher, dass das Planfeststellungsverfahren grundsätzlich 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 i.V.m. §§ 45 und 46 VwVfG hingewiesen.

II.1 Anhörungsverfahren

II.1.1 Straßenbauplan für den 8-streifigen Ausbau der BAB 10

Die Planunterlagen vom August/September 2009 lagen in den Gemeinden Kloster Lehnin, Michendorf, Nuthetal, Stahnsdorf, Schwielowsee und Seddiner See sowie der Landeshauptstadt Potsdam in der Zeit vom 05.01. bis 04.02.2010 während der Dienststunden aus (Auslegung).

Die Gemeinden und die Landeshauptstadt 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 i.V.m. § 73 Abs. 4 VwVfG Einwendungen gegen den Plan schriftlich erhoben oder mündlich zur Niederschrift gegeben werden konnten.

Weiter wurde in der Bekanntmachung darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Frist, das war am 18.02.2010 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 forderte die Anhörungsbehörde die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme innerhalb der gesetzten Frist auf.

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.

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 i.V.m. § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG beteiligt.

Die im Ergebnis der Deckblattplanungen a und b eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen sind – zusammen mit den übrigen Anhörungsunterlagen – in die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde eingeflossen.

II.1.1.1 Deckblattplanung a

Die Deckblattplanung a lag

- * im Amt Beetzsee, in den Gemeinden Kloster Lehnin, Michendorf, Nuthetal Schwielowsee und Stahnsdorf, der Landeshauptstadt Potsdam sowie den Städten Ludwigsfelde und Zossen in der Zeit vom 11.04. bis 10.05.2011 und
- * in der Gemeinden Seddiner See sowie den Städten Brandenburg, Nauen, Trebbin und Treuenbrietzen in der Zeit vom 10.05. bis 09.06.2011

während der Dienststunden aus (Auslegung).

Das Amt, die Gemeinden und Städte hatten Zeit und Ort der Auslegung vorher ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der Ausschlussfrist 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

- * im Amt Beetzsee, in den Gemeinden Kloster Lehnin, Michendorf, Nuthetal Schwielowsee und Stahnsdorf, der Landeshauptstadt Potsdam sowie den Städten Ludwigsfelde und Zossen am 24.05.2011 und
- * in der Gemeinde Seddiner See sowie den Städten Brandenburg, Nauen, Trebbin und Treuenbrietzen am 23.06.2011,

Einwendungen ausgeschlossen sind.

II.1.1.2 Deckblattplanung b

Die Deckblattplanung b lag in

- * den Gemeinden Kloster Lehnin und Schwielowsee sowie der Stadt Ludwigsfelde in der Zeit vom 06.02. bis 05.03.2012 und
- * der Gemeinde Michendorf sowie den Städten Nauen und Trebbin in der Zeit vom 27.02. bis 26.03.2012

während der Dienststunden aus (Auslegung).

Die Gemeinden und Städte hatten Zeit und Ort der Auslegung vorher ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der Ausschlussfrist 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 Gemeinden Kloster Lehnin und Schwielowsee sowie der Stadt Ludwigsfelde am 19.03.2012 und
- * der Gemeinde Michendorf sowie den Städten Nauen und Trebbin am 10.04.2012,

Einwendungen ausgeschlossen sind.

II.1.2 Straßenbauplan für den Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“

Die Planunterlagen vom 05.02.2010 lagen in den Gemeinden Kloster Lehnin, Michendorf, Schwielowsee und Seddiner See in der Zeit vom 28.04. bis 27.05.2010 während der Dienststunden aus (Auslegung).

Die Gemeinden 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 i.V.m. § 73 Abs. 4 VwVfG Einwendungen gegen den Plan schriftlich erhoben oder mündlich zur Niederschrift gegeben werden konnten.

Weiter wurde in der Bekanntmachung darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Frist, das war am 11.06.2010, 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 forderte die Anhörungsbehörde die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme innerhalb der gesetzten Frist auf.

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.

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 i.V.m. § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG beteiligt.

Die im Ergebnis der Deckblattplanungen a und b eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen sind – zusammen mit den übrigen Anhörungsunterlagen – in die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde eingeflossen.

II.1.2.1 Deckblattplanung a

Die Deckblattplanung a lag in

- * den Gemeinden Kloster Lehnin, Michendorf und Schwielowsee in der Zeit vom 11.04. bis 10.05.2011 sowie
- * der Gemeinde Seddiner See in der Zeit vom 10.05. bis 09.06.2011

während der Dienststunden aus (Auslegung).

Die Gemeinden hatten Zeit und Ort der Auslegung vorher ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der Ausschlussfrist 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 Gemeinden Kloster Lehnin, Michendorf und Schwielowsee am 24.05.2011 sowie
- * der Gemeinde Seddiner See am 23.06.2011,

Einwendungen ausgeschlossen sind.

II.1.2.2 Deckblattplanung b

Die Deckblattplanung b lag in den Gemeinden Kloster Lehnin, Michendorf und Nuthetal sowie der Stadt Beelitz in der Zeit vom 27.02. bis 26.03.2012 während der Dienststunden aus (Auslegung).

Die Gemeinden und die Stadt hatten Zeit und Ort der Auslegung vorher ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der Ausschlussfrist 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 am 10.04.2012, Einwendungen ausgeschlossen sind.

II.1.3 Erörterung

Die Erörterung der Stellungnahmen und Einwendungen zu beiden Straßenbauplänen fand

- * am 06. und 09.06.2011 im Landesamt für Bauen und Verkehr in Hoppegarten,
- * am 18., 23., 24., 25., 30. und 31.08.2011 sowie am 01., 06. und 08.09.2011 im Gemeindezentrum „Zum Apfelbaum“ in der Gemeinde Michendorf und
- * am 07.09.2011 im Tagungsraum des Hotels „Müllerhof“ in der Gemeinde Schwielowsee (Ortsteil Caputh)

statt. Die Erörterungstermine wurden vorher ortsüblich bekannt gemacht.

Von den Erörterungsveranstaltungen fertigte die Anhörungsbehörde Wortprotokolle.

II.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß § 17 FStrG i.V.m. 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 2 des Gesetzes vom 17.08.2012, BGBl. I S. 1726) 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 i.V.m. § 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 Vorschriften über die Umweltverträglichkeitsprüfung verlangen vom Vorhabenträger bestimmte inhaltliche Angaben, stellen ihm aber frei, in welcher Form er sie vorlegt. Es reicht aus, wenn die erforderlichen Angaben sich aus verschiedenen Unterlagen ergeben, etwa aus dem LBP, dem Erläuterungsbericht, der schalltechnischen Untersuchung oder der Schadstoffuntersuchung (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009 - 9 A 64.07).

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 detaillierte Umweltverträglichkeitsuntersuchungen an. Die Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG aufgeführten Schutzgüter durch bau-, anlage- und betriebsbedingte Effekte wurden eingeschätzt.

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.2.1, I.2.11.1, I.2.12.1, I.2.15.1, I.2.16.1, I.4.1, I.4.8.1 und I.4.10.1 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 bestätigte die Anhörungsbehörde, dass die in den Straßenbauplänen für den

- * 8-streifigen Ausbau der BAB 10 vom August/September 2009 bzw.
- * Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ vom 05.02.2010

noch vorhandenen Defizite im Verlauf des Anhörungsverfahrens ausgebessert wurden. Die vorhabensbedingten Umweltbeeinträchtigungen seien umfassend in den Planunterlagen dokumentiert. Unter Einbeziehung der Planänderungen im Anhörungsverfahren habe der Vorhabenträger die Auswirkungen des Vorhabens teilweise unter die Erheblichkeitsschwelle gesenkt und im Übrigen durch ausreichende Maßnahmen kompensiert.

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.

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen gegen das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung sind unbegründet.

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 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).

Die UVP-Richtlinie und die zu ihrer Umsetzung ergangenen nationalen Rechtsvorschriften beschränken sich auf verfahrensrechtliche Anforderungen im Vorfeld der Sachentscheidung, ohne das Umweltrecht materiell anzureichern. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein der allgemeinen Abwägung vorgeschalteter Zwischenschritt. Als Ausprägung des Frühzeitigkeitsprinzips soll sie eine auf die Umweltbelange zentrierte Vorabprüfung unter Ausschluss der sonstigen Belange gewährleisten. Die Umweltbelange sollen in gebündelter Form in die Abwägung eingehen. Verstärkt wird die Bedeutung der Umweltprüfung durch ihren integrativen Ansatz. Ein Mangel in einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist nur unter der Voraussetzung erheblich, dass er auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen ist. Dies ist nur anzunehmen, wenn die konkrete Möglichkeit besteht, dass die Planungsbehörde ohne den Fehler anders entschieden hätte (BVerwG, Urteil vom 13.12.2007 - 4 C 9.06).

Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus dem Wortlaut des § 4 Abs. 1 UmwRG, denn Fehler bei der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung begründen keinen Verfahrensmangel nach § 4 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 3 UmwRG (BVerwG, Urteil vom 24.11.2011 - 9 A 23/10).

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. Nrn. I.2.17.2 und I.4.12.2 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 i.V.m. § 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 i.V.m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

Auf die Besonderheiten entsprechend Nrn. III.1 und III.3 dieses PFB wird hingewiesen.

III. Regelungen

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

III.1 Klarstellung in Bezug auf § 3 EBKrG

Teil des hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhabens ist der Kreuzungspunkt zwischen der BAB 10 und den Schienenwegen 6118/6122 und 6119 (Ifd. Nr. 47 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB).

Das vorhandene Bauwerk 50 Ü2 (Eisenbahnüberführung) soll ersetzt werden durch vier Einzelbauwerke bei Betriebs-km

- * 92+091.500,
- * 92+114.800,
- * 92+123.070 und
- * 92+146.150

der BAB 10.

Dafür ist gemäß § 3 des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz - EBKrG - i.d.F. der Bekanntmachung vom 21.03.1971, BGBl. I S. 337; zuletzt geändert durch Artikel 281 der Verordnung vom 31.10.2006, BGBl. I S. 2407) am 22.09.2010 / 27.09.2010 eine Vereinbarung zwischen den Beteiligten (§ 5 EBKrG) geschlossen worden.

Das kreuzungsrechtliche Verfahren stellt gegenüber dem Planfeststellungsverfahren ein verselbständigt Verfahren dar (BVerwG, Beschluss vom 02.08.2006 - 9 B 9.06 und Urteil vom 14.05.1992 - 4 C 28/90).

Im von der Kreuzungsvereinbarung erfassten Bereich beschränken sich die Regelungen des hiermit festgestellten Straßenbauplanes auf die aus straßenbaulicher Sicht bestehenden (Mindest-) Anforderungen. Im Übrigen wird zu Art, Umfang und Durchführung der nach § 3 EBKrG durchzuführenden Maßnahmen sowie zur Verteilung der Kosten auf die Vereinbarung vom 22.09.2010 / 27.09.2010 verwiesen.

Das betrifft auch die von der **DB Services Immobilien GmbH** im Schreiben vom 25.01.2010 (Az.: FRI-BLN-I1SeTÖB-BLN-09-2276) angesprochenen Ausführungsfragen.

III.2 Umweltschäden

Gemäß § 1 des Gesetzes über die Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden (Umweltschadengesetz - USchadG - vom 10.05.2007, BGBl. I S. 666; zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 17.08.2012, BGBl. I S. 1726) 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 Umweltschadengesetz insoweit nicht anwendbar.

Vorsorglich weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die vorstehende Feststellung nicht für Umweltschäden gilt, die durch unsachgemäße Umsetzung dieses PFB in der Baudurchführung entstehen (z.B. bei Schadstoffaustritt von Baumaschinen).

§ 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 75 Abs. 2 VwVfG bleibt unberührt.

III.3 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 3 des Gesetzes vom 05.12.2012, BGBl. I S. 2449) „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 i.V.m. § 49 VwVfG genannten Gründe hinaus nach Maßgabe des § 18 Abs. 1 WHG widerrufen werden. Diese Regelungen ermöglichen es, auf veränderte Situationen effektiv zu reagieren (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075.04 - Rn. 449 f.).

III.3.1 Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Die gemäß lfd. Nrn. 4, 17, 41, 51 und 62 des BV (vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) und lfd. Nr. 2 des BV (vgl. Nr. I.4.4 dieses PFB) vorgesehenen wasserrechtlichen Erlaubnisse werden nach § 15 WHG als gehobene Erlaubnisse erteilt.

III.3.2 Nebenbestimmungen

Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die Details der in vorstehender Nr. III.3.1 dieses PFB geregelten Einleitstellen mit der **unteren Wasserbehörde des Landkreises Potsdam-Mittelmark** abzustimmen.

Den Bediensteten der 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.4 Weitere wasserrechtliche Regelungen

Die Abwasserentsorgung der Raststätte (einschließlich WC) auf der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ wird durch das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben nicht verändert. Sie ist nicht Gegenstand dieses PFB.

III.4.1 Breitflächige Versickerung

Die in den hiermit festgestellten Planunterlagen vorgesehene Straßenentwässerung entspricht den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung (RAS-Ew - Ausgabe 2005; eingeführt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 21/2005 vom 18.11.2005, S 13/38.67.10/31 Va 05).

Mit Ausnahme der in vorstehender Nr. III.3.1 dieses PFB geregelten Einleitung ist das Oberflächenwasser der zu versiegelnden Flächen breitflächig über die anzulegenden Böschungen, Straßenseitengräben und sonstigen Straßennebenflächen zu versickern. Das Zusammenfließen größerer Wassermengen (z.B. in Geländetiefpunkten) ist durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden.

Die Straßenseitengräben sind mit einer mindestens 10 cm starken Mutterbodenschicht mit Rasenansaat anzulegen.

Die letzten beiden Absätze in vorstehender Nr. III.3.2 dieses PFB gelten entsprechend.

Auf die Ausnahmeregelung des § 2 Abs. 2 Satz 1 WHG i.V.m. § 1 Abs. 4 Nr. 2 Brandenburgisches Wassergesetz (BbgWG in der Fassung der Bekanntmachung vom 02.03.2012, GVBl. I/12 Nr.20) 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.4.2 Wasserschutzgebiete

Zwischen ca. Betriebs-km 95+800 und 97+830 (Bauende) liegt die BAB 10 in der weiteren Schutzzone (Zone III) des Wasserschutzgebietes gemäß Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Ferch vom 25.11.2011 (GVBl. II/11 Nr.82).

Hier hat der Vorhabenträger die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag), Ausgabe 2002 (die vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/2002 vom 24.07.2002 -S 26/38.67.03/6 F 2002- für die Bundesfernstraßen und durch Runderlass des damaligen Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Abt. 5 - Nr. 14/2003 - Straßenbau - vom 08.01.2003 auch für die übrigen öffentlichen Straßen eingeführt worden sind), einzuhalten. Die Details des Trinkwasserschutzes sind mit der **unteren Wasserbehörde des Landkreises Potsdam-Mittelmark** abzustimmen.

Ferner liegt das Straßenbauvorhaben in der Nähe der Wasserschutzgebiete „Wildenbruch/Bergstraße“ (ID 2887) und „Wildenbruch/Six“ (ID 2888). Evtl. Beeinträchtigungen während der Baudurchführung sind durch entsprechende Vorkehrungen zu verhindern.

III.5 Naturschutz und Landschaftspflege

III.5.1 Nebenbestimmungen

1. Die jeweils zuständige **untere Naturschutzbehörde** und das **Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz** sind rechtzeitig vorher über den Baubeginn (hier besonders die Baufeldfreimachung) zu informieren.
2. In der Ausführungsplanung soll der Vorhabenträger mit der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde die Möglichkeiten zur (weiteren) Minimierung baubedingter Beeinträchtigungen und die Details der planfestgestellten LBP-Maßnahmen (s. Anlage 1 zu den Erläuterungsberichten des LBP; vgl. Nrn. I.2.15.1 und I.4.10.1 dieses PFB) besprechen.
3. Nach Absteckung des Baufeldes und rechtzeitig vor Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen – wie die Baufeldfreimachung mit Beseitigung von Vegetation bzw. Fällung / Rodung von Bäumen / Gehölzen – sind die dem PFB zugrunde gelegten Informationen zu den (potenziell) betroffenen Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtstätten der gemäß § 44 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG - vom 29.07.2009, BGBl. I S. 2542; zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 06.02.2012, BGBl. I S. 148) i.V.m. der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) und der Richtlinie 2009/147/EG (Vogelschutz-Richtlinie) geschützten Tierarten durch fachkundige Personen zu überprüfen und zu aktualisieren. Das Ergebnis ist der Planfeststellungsbehörde mindestens 2 Wochen vor Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen zu übergeben.
4. Im Rahmen der LBP-Maßnahmen V18 (s. Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.2.15.1 dieses PFB) und V9 (s. Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.4.10.1 dieses PFB) ist vom Vorhabenträger eine naturschutzfachlich umfassend qualifizierte Baubetreuung abzusichern, die ihre Kontrollfunktion in enger Abstimmung mit der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde wahrzunehmen hat.
5. Die Details der hiermit planfestgestellten Maßnahmen zum Schutz der Amphibien und Reptilien sind mit dem Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Naturschutzstation Rhinluch, abzustimmen.
Die Details der Maßnahmen zum Fledermausschutz sind mit dem Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Naturschutzstation Zippelsförde, abzustimmen.
Dem **Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR** ist Gelegenheit zur Teilnahme zu geben.

6. Die Maßnahmenflächen A6 (s. Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.2.15.1 dieses PFB) sind in Richtung Straße mit einem Reptilienschutzzaun abzugrenzen, um die Reptilien am Betreten der Kfz-Fahrbahn wirksam zu hindern und ein Tötungsrisiko auszuschließen.
7. Der Vorhabenträger soll entsprechend § 40 BNatSchG im Rahmen der hiermit planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen gebietsheimische (vgl. § 7 Abs. 2 Nr. 7 BNatSchG) Pflanzen bzw. gebietsheimisches Saatgut 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.
8. Zum Schutz der Tiere vor negativen Lichtwirkungen soll der Vorhabenträger die Vorgaben in Nr. 7 der Leitlinie des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen (Licht-Leitlinie vom 18.01.2001, Amtsblatt für Brandenburg Nr.7 vom 14.02.2001; zuletzt geändert durch Bekanntmachung des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz vom 12.10.2011, Amtsblatt für Brandenburg Nr.45 vom 16.11.2011) beachten.
9. 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.5.2 Natura 2000-Gebiete

Die auszubauende BAB 10 befindet sich nicht in der Nähe von Natura 2000-Gebieten. Beeinträchtigungen lassen sich ausschließen.

III.5.3 Besonderer Artenschutz

Die Straßenbaupläne für den

- * 8-streifigen Ausbau der BAB 10 bzw.
- * Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“

erfordern bauliche Eingriffe in Natur und Landschaft (wie die zusätzliche Flächenversiegelung) nur in den stark vorbelasteten Randbereichen der vorhandenen 6-streifigen BAB 10.

Die Zerschneidungswirkung der vorhandenen BAB 10 wird durch den hiermit festgestellten Ausbau nur unwesentlich erhöht. Das bisher auf der 6-streifigen BAB 10 vorhandene sehr hohe Verletzungs- und Tötungsrisiko für in den Verkehrsraum gelangende Tiere wird durch ihren 8-streifigen Ausbau nicht signifikant verstärkt. Dem geringen Anstieg der Zerschneidungswirkungen – auch während der Bauzeit – wird durch geeignete LBP-Maßnahmen wirksam begegnet.

Die fachlichen Ausführungen bzw. Feststellungen des hiermit planfestgestellten LBP (vgl. Nrn. I.2.15 und I.4.10 dieses PFB) – und hier besonders in den Artenschutzbeiträgen (Anlage 2 zum Erläuterungsbericht des LBP, vgl. Nr. I.2.15.1 dieses PFB; Anlage zum Erläuterungsbericht, vgl. Nr. I.4.1 dieses PFB) – enthalten alle entscheidungsrelevanten Informationen in Bezug auf den Artenschutz.

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

Jedoch unterliegt die im Artenschutzschutzfachbeitrag (Anlage 2 zum Erläuterungsbericht des LBP, vgl. Nr. I.2.15.1 dieses PFB) in Bezug auf die Zauneidechse (*Lacerta agilis*) getroffene rechtliche Feststellung, Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG lägen nicht vor, erheblichen Zweifeln.

Es ist schon fraglich, ob die gemäß V10/CEF2 vorgesehene Umsiedlung der im künftigen Baubereich voraussichtlich vorhandenen Zauneidechsen bis zum letzten Exemplar erfolgreich sein kann. Obwohl die abzufangende Individuenzahl nur gering ist, erscheint es nicht ausgeschlossen, dass aufgrund der habitattypischen Versteckmöglichkeiten in Gestrüpp, Erdlöchern usw. die eine oder andere Zauneidechse im Baubereich verbleibt. Für eine verbleibende Zauneidechse würde sich das Tötungsrisiko während der Bauarbeiten signifikant erhöhen.

Weiterhin ist aus rechtlicher Sicht fraglich, ob die Maßnahme V10/CEF2, die das Umsiedeln der Zauneidechsen vorsieht, den Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in der Variante des Fangverbots erfüllt (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 - 9 A 12/10).

Deshalb prüfte die Planfeststellungsbehörde vorsorglich die Ausnahmevoraussetzungen.

Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nrn. 4 und 5 BNatSchG können die nach Landesrecht für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörden von den Verboten des § 44 im Einzelfall Ausnahmen zulassen

- * im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder
- * aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art.

Darüber hinaus darf nach Satz 2 eine Ausnahme nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 92/43/EWG weiter gehende Anforderungen enthält.

Das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben kann zumindest andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (s. Nr. IV.3 dieses PFB) für sich in Anspruch nehmen, die Abweichungen von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG rechtfertigen. Voraussetzung dieses Ausnahmegrundes ist nicht, dass Sachzwänge vorliegen, denen niemand ausweichen kann. Es reicht vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln aus.

Diesen Anforderungen ist Genüge getan. Die tatbestandlichen Handlungen sind nur von begrenztem Gewicht. Für das Einfangen der Tiere, um sie vor Tötung oder Schädigung zu bewahren, liegt das auf der Hand. Da im Zuge der Fangaktion bei fachgerechter Durchführung voraussichtlich höchstens vereinzelte Tiere übersehen und damit einem erhöhten Tötungsrisiko ausgesetzt werden, gilt Ähnliches für die zu erwartenden Tötungen (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 - 9 A 12/10).

Es gibt keine zumutbare Alternative. Die Lage der BAB 10 wird durch ihren hiermit planfestgestellten 8-streifigen Ausbau kaum verändert. Die Alternativenprüfung ist darauf beschränkt, eine Verbreiterungsvariante mit möglichst wenig Beeinträchtigungen zu suchen. Evtl. Wechsel der Verbreiterungsvariante sind zwar möglich, jedoch wegen der einzuhaltenden Trassierungsparameter (Kurvenradien etc.) nicht in kurzen Teilabschnitten. Aus dem LBP einschließlich Artenschutzfachbeitrag ergibt sich, dass eine Variante ohne die o.g. Beeinträchtigungen von Zauneidechsen nicht ersichtlich ist.

Im Artenschutzfachbeitrag ist weiter dargelegt, dass sich der Erhaltungszustand der Population der Zauneidechsen nicht verschlechtert.

Die Planfeststellungsbehörde räumt ein, dass sich wegen der dynamischen Veränderungen von Natur und Landschaft bis zum Baubeginn nicht das letzte noch so kleine Restrisiko eines Verbotstatbestandes ausschließen lässt. Die hiermit festgestellten vorbeugenden Maßnahmen geben aber – auch wegen der in vorstehender Nr. III.5.1 dieses PFB auferlegten naturschutzfachlichen Abstimmungspflichten – ein so hohes Maß an Sicherheit, dass eine noch detailliertere vorsorgliche Prüfung evtl. Verbotstatbestände nicht erforderlich ist. Zudem lässt sich die Planfeststellungsbehörde unmittelbar vor Baubeginn über den dann vor Ort festgestellten Zustand berichten (Nebenbestimmung 3 in vorstehender Nr. III.5.1 dieses PFB) und behält es so in der Hand, bei unvorhergesehenen Veränderungen zu reagieren.

Im Übrigen ergibt sich aus dem hiermit planfestgestellten LBP, 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.5.1 dieses PFB dem Vorhabenträger auferlegten Nebenbestimmungen.

III.5.4 Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft

III.5.4.1 Naturschutzgebiete

Das hiermit festgestellte Straßenbauvorhaben liegt in der Nähe des Naturschutzgebietes „Lienewitz-Caputher Seen- und Feuchtgebietskette“ (Verordnung über das Naturschutzgebiet „Lienewitz-Caputher Seen- und Feuchtgebietskette“ vom 10.06.2002, GVBl. II/02 Nr.20 S.449). Das Naturschutzgebiet beginnt nördlich der AS Ferch hinter der vorhandenen K 6907. Die Anpassungsarbeiten im Bereich der K 6907 nähern sich bis ca. 15 m der Grenze des Naturschutzgebietes. Zwischen den durchgehenden Fahrbahnen der BAB 10 und dem Naturschutzgebiet verbleibt ein Mindestabstand von ca. 170 m.

Der Vorhabenträger erläuterte im Anhörungsverfahren, dass er seinen naturschutzfachlichen Untersuchungsraum nicht weiter in das Naturschutzgebiet ausgedehnt hatte, weil erhebliche Beeinträchtigungen bereits ohne weitere Untersuchungen auszuschließen waren. Eine Verschlechterung des Landschaftsbildes durch Verbreiterung der BAB 10 um einen Fahrstreifen sei ausgeschlossen, weil sich zwischen dem Schutzgebiet und der Autobahn vollständig Wald befindet und das Schutzgebiet zusätzlich in einer Senke liege. Unter Berücksichtigung des Waldes und des geplanten lärmarmen Belags mit einem Korrekturwert von -2 dB(A) seien wahrnehmbare Lärm- und Schadstoffimmissionen, die über die bereits vorhandenen hinausgehen, auszuschließen. Auch ohne Einbeziehung der Filterwirkung des Waldes nehme die Luftschadstoffkonzentration alle 200 m ungefähr um den Faktor 10 ab.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Ergebnis ihrer Prüfung keine Zweifel an vorstehender Bewertung des Vorhabenträgers. Die von **Naturschutzverbänden** geforderten zusätzlichen Untersuchungen versprechen keine zusätzlichen Erkenntnisse.

Auf der Grundlage des hiermit planfestgestellten LBP überzeugte sich die Planfeststellungsbehörde, dass die vorhandenen Wirkungen der BAB 10 auf das Naturschutzgebiet durch den 8-streifigen Ausbau nicht wesentlich verändert werden.

In diesem Sinne teilte das **Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz** in seiner Stellungnahme vom 11.02.2010 (Az.: 177/09) mit:

„Beeinträchtigungen des Naturschutzgebietes, die dem Schutzzweck nach § 3 der Verordnung über das Naturschutzgebiet ‚Lienewitz-Caputher Seen- und Feuchtgebietskette‘ ... entgegenstehen, sind nicht zu erwarten, da eine direkte Flächeninanspruchnahme nicht erfolgt und indirekte Auswirkungen nicht zu vermuten sind. Die Erschließung der Baustellen erfolgt ausschließlich über öffentliche Strassen.“

Der Vorhabenträger wird beauftragt, die Durchführung der Anpassungsarbeiten an der K 6907 in der Nachbarschaft des Naturschutzgebietes mit dem Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz abzustimmen mit dem Ziel, evtl. erhebliche baubedingte Beeinträchtigungen abzuwehren.

III.5.4.2 Landschaftsschutzgebiete

Das hiermit festgestellte Straßenbauvorhaben liegt in den Landschaftsschutzgebieten

- * „Potsdamer Wald- und Havelseengebiet“ (Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Potsdamer Wald- und Havelseengebiet“ vom 22.05.1998, GVBl. II/98 Nr.18 S.426; zuletzt geändert durch Verordnung vom 15.02.2010, GVBl. II/10 Nr.10) und
- * „Nuthetal-Beelitzer Sander“ (Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Nuthetal-Beelitzer Sander“ vom 10.02.1999, GVBl. II/99 Nr.06 S.115; zuletzt geändert durch Verordnung vom 17.01.2012, GVBl. II/12 Nr.03).

Für die Beeinträchtigungen der Landschaftsschutzgebiete wird eine Befreiung gewährt, weil Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (s. Nr. IV.3 dieses PFB) die Befreiung erfordern (§ 7 der Verordnungen i.V.m. § 67 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 BNatSchG sowie § 72 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]).

Der Vorhabenträger nahm die Einwendungen / Forderungen der Naturschutzverbände zum Anlass, seine landschaftspflegerische Begleitplanung anzupassen und zusätzliche LBP-Maßnahmen in den Landschaftsschutzgebieten zu planen. Damit werden die Beeinträchtigungen der Landschaftsschutzgebiete deutlich umfassender als zunächst vorgesehen kompensiert.

Die Planfeststellungsbehörde kann nicht beanstanden, dass der Vorhabenträger weitere Anpassungen seines LBP ablehnte und sich u.a. auf die Vorgabe des § 15 Abs. 3 BNatSchG stützte. Zudem durfte der Vorhabenträger Privatflächen nur beanspruchen, wenn für die Kompensation keine annähernd gleich geeigneten Flächen im Besitz der öffentlichen Hand verfügbar waren.

III.5.4.3 Geschützte Landschaftsbestandteile und Biotope

Durch das Straßenbauvorhaben werden nach § 29 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 31 BbgNatSchG geschützte Alleeen beeinträchtigt.

Beeinträchtigt werden ferner nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 32 BbgNatSchG geschützte Biotope.

Soweit die Beeinträchtigungen dieser geschützten Biotope entsprechend dem hiermit festgestellten LBP (vgl. Nrn. I.2.15 und I.4.10 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.3 dieses PFB) die Befreiung erfordern (§ 67 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 BNatSchG sowie § 72 BbgNatSchG).

III.5.5 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.2.15 und I.4.10 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 Straßenbauplan für den

- * 8-streifigen Ausbau der BAB 10: V2, V3, V4 (anteilig), V5, V6, V7, V8/CEF8, V9/CEF1 (anteilig), V10/CEF2 (anteilig), V12/CEF4 (anteilig), V14/CEF6 (anteilig), V17, V18, V20 und V21/CEF11 (anteilig);
- * Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“: V5, V7 (anteilig), V8, V9 und S1.

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 planfestgestellt im Straßenbauplan für den

- * 8-streifigen Ausbau der BAB 10: V1, V4 (anteilig), V9/CEF1 (anteilig), V10/CEF2 (anteilig), V12/CEF4 (anteilig), V14/CEF6 (anteilig), V19/CEF9, V21/CEF11 (anteilig), G1, G2, G3 (anteilig im Bereich des überbreiten Mittelstreifens), G4, G5, A1, A2, A5, A6, A7, A10, E1, E3, E4, E5, E6, E8, E9, E10, E11, E12, E14, E15, E17, E18, E19 und E20/CEF12;
- * Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“: V6, V7 (anteilig), A1, A2, E1, E2, E3, E6, E7, E8, G1, G2 und G3.

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 5 Jahren nach dem Beginn der Beeinträchtigung umzusetzen (§ 15 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG i.V.m. § 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 Satz 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 Anlagen 1 zu den Erläuterungsberichten des LBP (vgl. Nrn. I.2.15.1 und I.4.10.1 dieses PFB) ergibt, ist sie mit der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Die Planfeststellungsbehörde ist im Rahmen der Nebenbestimmung Nr. 9 in vorstehender Nr. III.5.1 dieses PFB über das Abstimmungsergebnis zu unterrichten.

III.6 Wald

Die für das hiermit planfestgestellte Vorhaben erforderliche dauerhafte Nutzungsartenänderung auf einer Fläche von ca.

- * 17,85 ha für den 8-streifigen Ausbau der BAB 10 und
- * 8,58 ha für den Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“

wird 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.

Zusätzlich wird die zeitweilige Nutzungsartenänderung auf einer Fläche von ca. 0,86 ha für den 8-streifigen Ausbau der BAB 10 (technologisch bedingte Flächenbeanspruchungen) festgestellt.

Der Ausgleich der nachteiligen Wirkungen der Umwandlung (§ 8 Abs. 3 und 4 LWaldG) erfolgt entsprechend LBP (vgl. Nrn. I.2.15 und I.4.10 dieses PFB).

Zu diesem Zweck werden die nachfolgenden Neuanlagen von insgesamt ca. 19,43 ha Wald genehmigt (§ 9 Abs. 1 LWaldG), soweit dafür nicht bereits bestandskräftige Erstaufforstungsgenehmigungen vorliegen:

- * anteilig E3 – Waldrandgestaltung auf ca. 0,52 ha (vgl. Anlage 1 in Nr. I.2.15.1 dieses PFB),
- * E6 – Erstaufforstung trassenfern auf ca. 11,49 ha (vgl. Anlage 1 in Nr. I.2.15.1 dieses PFB),
- * E19 – Gehölzpflanzung in Stücken auf ca. 1,0 ha (vgl. Anlage 1 in Nr. I.2.15.1 dieses PFB),
- * E6 – Aufforstung auf ca. 4,5 ha (vgl. Anlage 1 in Nr. I.4.10.1 dieses PFB) und
- * E7 – Aufforstung auf ca. 1,92 ha (vgl. Anlage 1 in Nr. I.4.10.1 dieses PFB).

Gemäß § 1 LWaldG i.V.m. § 1 des Gesetzes zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (BWaldG vom 02.05.1975, BGBl. I S. 1975,1037; zuletzt geändert durch Gesetz vom 31.07.2010, BGBl. I S. 1050) ist der Wald wegen seiner Bedeutung für die Umwelt, insbesondere für die dauernde Leistungsfähigkeit des 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 Ausgleichsfläche 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 nicht erreicht. Der Vorhabenträger erklärte, dass er im Ergebnis seiner Recherchen keine weiteren zur Aufforstung geeigneten Flächen ermitteln konnte. Es verbleibt ein Defizit von (26,43 - 19,43 =) 7 ha.

Dieses Defizit und alle noch verbleibenden straßenbaubedingten Waldfunktionsverluste werden durch Waldaufwertungsmaßnahmen kompensiert. Hervorzuheben sind die nachfolgenden Maßnahmen:

- * anteilig V1 – Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen (vgl. Anlage 1 in Nr. I.2.15.1 dieses PFB),
- * A5 – Autobahnbegleitende Waldrandgestaltung und Waldrandunterpflanzung auf ca. 18,03 ha (vgl. Anlage 1 in Nr. I.2.15.1 dieses PFB),
- * anteilig E3 – Waldrandgestaltung auf ca. 2,68 ha (vgl. Anlage 1 in Nr. I.2.15.1 dieses PFB),
- * E5 – ökologischer Waldumbau in Kiefernreinbeständen auf ca. 35,16 ha (vgl. Anlage 1 in Nr. I.2.15.1 dieses PFB),
- * E12 – Gehölzpflanzung Kirchmöser auf ca. 2,7 ha (vgl. Anlage 1 in Nr. I.2.15.1 dieses PFB),
- * E2 – Waldumbau auf ca. 14,15 ha (vgl. Anlage 1 in Nr. I.4.10.1 dieses PFB) und
- * E8 – Waldumbau auf ca. 1,0 ha (vgl. Anlage 1 in Nr. I.4.10.1 dieses PFB).

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

III.7 Bodenschutz und Kreislaufwirtschaft

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 5 Absatz 30 des Gesetzes vom 24.02.2012, BGBl. I S. 212) zu beachten. Insbesondere ist die Straßenbaumaßnahme so auszuführen, dass der Bodenverbrauch und die Versiegelung auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt bleiben. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden. Außerhalb der vom Straßenbau unmittelbar betroffenen Bodenbereiche sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren (§ 1 BBodSchG).

Bei der Baudurchführung ist das Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz - KrWG vom 24.02.2012, BGBl. I S. 212) einzuhalten. In der Ausführungsplanung soll der Vorhabenträger – vor allem mit der **unteren Abfallwirtschaftsbehörde und Bodenschutzbehörde des Landkreises Potsdam-Mittelmark** – die vorhabensbezogene Umsetzung des Grundsatzes der Abfallvermeidung (vgl. § 6 KrWG) im Detail abstimmen.

Zur Ausfüllung der gesetzlichen Bestimmungen sind insbesondere 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) i.V.m. den „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“, Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA-TR), heranzuziehen.

In der Realisierungsphase ist die Einhaltung der rechtlichen Bestimmungen vom Vorhabenträger zu überwachen. Dies betrifft vor allem auch 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.

Bezogen auf den Altlastenstandort 338692921 (ehemalige Tankstelle Michendorf BAB 10 Süd; Bereich Betriebs-km 91,300 bis 91,400) hat der Vorhabenträger die Vorgaben des Landkreises Potsdam-Mittelmark gemäß Schreiben vom 12.02.2010 (Az.: T-107) und 09.06.2010 (Az.: T-38/10) einzuhalten.

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich zur Problematik evtl. Altlastensanierung auf die nachfolgenden Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts in seinem Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075.04 (Randnummern 463 bis 467) entsprechend:

„Weder das Luftverkehrsgesetz (oder das Fernstraßengesetz ...) noch das ergänzend heranziehbare Verwaltungsverfahrensgesetz enthalten Vorschriften, die den Umgang mit schädlichen Bodenverunreinigungen oder Altlasten unabhängig von dem Bau oder der Änderung des jeweiligen Verkehrswegs regeln. Eine etwaige Sanierung hat nach Maßgabe des Bundes-Bodenschutzgesetzes zu erfolgen ... Dieses Gesetz ermächtigt die für den Bodenschutz zuständige Behörde zu einer Vielzahl von Maßnahmen, die darauf abzielen, schädliche Bodenveränderungen oder sonstige Gefahren zu bekämpfen, die durch Altlasten im Sinne der Definition des § 2 Abs. 5 BBodSchG (Altablagerungen und Altstandorte) hervorgerufen werden (z.B. Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung, Sanierungsuntersuchungen, Sanierungsplan samt der Möglichkeit, einen solchen Plan für verbindlich zu erklären). ...

Der PFB hat eine Doppelnatur. Er ist gleichzeitig Planungs- und Zulassungsentscheidung. Mit der ... Konzentrationswirkung bringt der Gesetzgeber zum Ausdruck, dass es für die Verwirklichung des Vorhabens neben dem PFB keiner weiteren Planungs- oder Zulassungsentscheidung bedarf. § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG erwähnt Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Er knüpft die Ersetzungswirkung an Regelungen, in denen sich der Gesetzgeber des Mittels vorheriger Kontrolle bedient, sei es eines präventiven Verbots mit Erlaubnisvorbehalt oder eines repressiven Verbots mit Befreiungsvorbehalt. Derartige Zulassungstatbestände kennt das Bundes-Bodenschutzgesetz hingegen nicht ... Das Gesetz weist durchgängig eine gefahrenabwehrrechtliche Struktur auf. Wie aus § 1 Satz 1 BBodSchG erhellt, dient es dazu, schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, und, soweit ein Schaden bereits eingetreten ist, den Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren, d.h. im Sinne der Definition des § 2 Abs. 7 BBodSchG durch Dekontaminations- oder Sicherungsmaßnahmen schädliche Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Bodens zu beseitigen oder zu vermindern. Zu diesem Zweck kann die Bodenschutzbehörde die in § 9 Abs. 2 und in § 13 Abs. 1 BBodSchG genannten Anordnungen treffen, die von dem Verpflichteten zu befolgen sind. In eine Zulassungsentscheidung mutiert der Sanierungsplan auch dann nicht, wenn er gemäß § 13 Abs. 6 BBodSchG für verbindlich erklärt wird. Durch diesen Akt erlangt er nur insofern eine andere rechtliche Qualität, als er über die bloße Darstellungsfunktion hinaus, die ihm nach § 13 Abs. 1 BBodSchG zukommt, rechtliche Bindungen erzeugt.

Ist das Bodenschutzrecht nach der Konzeption des Gesetzgebers eingriffsorientiertes Gefahrenabwehrrecht, das keine auf eine Zulassungsprüfung vorverlagerten Kontrollmechanismen kennt, so bietet § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG keine Grundlage dafür, dass die Kompetenzen der Bodenschutzbehörde auf die Planfeststellungsbehörde übergehen. Darüber vermag auch das von den Klägern beschworene Gebot der Konfliktbewältigung nicht hinwegzuhelfen. Dieses Gebot reicht nicht über den Entscheidungsspielraum hinaus, der der Planfeststellungsbehörde durch die Zuständigkeitsverlagerung des § 9 Abs. 1 LuftVG zusätzlich eröffnet wird. Aus ihm erwächst keine öffentlich-rechtliche Allzuständigkeit kraft Natur der Sache. Erst recht ist die Planfeststellungsbehörde nicht in der Lage, den Eigentümern von Grundstücken, die dem Zugriff des Planungsträgers von vornherein entzogen sind, Verpflichtungen aufzuerlegen. Die Enteignungsbefugnis, die sich aus § 28 LuftVG (vgl. auch § 19 FStrG ...) ergibt, erstreckt sich nur auf Flächen, die für das Planvorhaben benötigt werden. Außerhalb des so abgesteckten räumlichen Rahmens bedarf es für Eingriffe einer besonderen Legitimationsgrundlage. Die Planfeststellungsbehörde darf die durch die Zuständigkeitsordnung aufgerichteten Schranken nicht dadurch überspringen, dass sie die Anordnungen, die nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz von der Bodenschutzbehörde getroffen werden dürfen, in das Gewand von dem PFB beigefügten Auflagen kleidet. Die Eingriffswirkung der Planfeststellung erschöpft sich darin, dass die enteignungsrechtlich oder sonst nachteilig Betroffenen die mit dem Vorhaben verbundene Beeinträchtigung bestehender Rechtspositionen oder rechtlich geschützter Belange zu dulden haben. Dagegen kann die Planfeststellungsbehörde ohne gesetzliche Grundlage Dritten keine Leistungspflichten auferlegen ...“

III.8 Denkmalschutz

III.8.1 Bodendenkmale im Einwirkungsbereich des Straßenbauvorhabens

Im von Straßenbauarbeiten betroffenen Bereich befinden sich keine Bodendenkmale oder Bodendenkmalverdachtsflächen.

Im Bereich der LBP-Maßnahmen E1 - Teilbereich 3 - und E3 - Teilbereich 1 - (s. Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.2.15.1 dieses PFB) befinden sich Bodendenkmalverdachtsflächen.

Der Beginn der Maßnahmen im Bereich der Bodendenkmalverdachtsflächen ist dem **Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum** rechtzeitig vorher anzuzeigen.

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

Ergänzend sagte der Vorhabenträger im Anhörungsverfahren eine archäologische Begleitung dieser LBP-Maßnahmen zu.

III.8.2 Bisher unbekannte Bodendenkmale

Sollten bisher unbekannte Bodendenkmale gefunden werden, sind die Bestimmungen des Gesetzes über den Schutz und die Pflege der Denkmale im Land Brandenburg (Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz - BbgDSchG; Art. 1 des Gesetzes zur Neuregelung des Denkmalschutzrechts im Land Brandenburg vom 24.05.2004, GVBl. S. 215) einzuhalten.

Insbesondere ist bzw. sind

- * Funde während der Erdarbeiten unverzüglich der zuständigen Denkmalschutzbehörde anzuzeigen (§ 11 Abs. 1 BbgDSchG),
- * der Fund und die Fundstätte bis zum Ablauf einer Woche nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten und in geeigneter Weise vor Gefahren für die Erhaltung des Fundes zu schützen (§ 11 Abs. 3 Satz 1 BbgDSchG),
- * entdeckte bewegliche Denkmale und bewegliche Bodendenkmale, die herrenlos sind oder die so lange verborgen waren, dass ihr Eigentümer nicht mehr zu ermitteln ist, mit der Entdeckung Eigentum des Landes und unverzüglich an die Denkmalfachbehörde zu übergeben (§ 12 Abs. 1 BbgDSchG) sowie
- * die bauausführenden Firmen über diese Bestimmungen zu belehren.

III.9 Immissionsschutz

III.9.1 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 2 des Gesetzes vom 27.06.2012, BGBl. I S. 1421) 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 9 des Gesetzes vom 08.11.2011, BGBl. I S. 2178) sowie
- * Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschimmissionen (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).

Die Leitlinie zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen (Erschütterungs-Leitlinie; Erlass des Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz vom 17.05.2005, Amtsblatt für Brandenburg Nr.23 vom 15.06.2005) und die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ sollen beachtet werden.

Während der Bauausführung soll der Vorhabenträger die vorhandenen Lärmschutzwände möglichst solange erhalten, bis die geplanten Lärmschutzvorkehrungen eine zumindest gleichwertige Schutzwirkung haben. Dort wo ein Abbau der bestehenden Lärmschutzwände bereits vor Realisierung der geplanten Lärmschutzvorkehrungen erforderlich ist, hat der Vorhabenträger das Unterschreiten der bisher vorhandenen Schutzwirkung durch andere Maßnahmen (z.B. die vom Vorhabenträger in der Erörterung angesprochenen mobilen Lärmschutzwände) auszuschließen.

Die Durchführung des Baustellenbetriebes ist in den Detailfragen mit dem **Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg** abzustimmen. Die Abstimmungspflicht entfällt für Maßnahmen, die immissionsschutzrechtlich – besonders aufgrund der hohen Vorbelastung durch die vorhandene BAB 10 – offensichtlich keine Relevanz besitzen. Sollte im Ergebnis der Abstimmung keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, hat der Vorhabenträger die Abstimmungsergebnisse unverzüglich der Planfeststellungsbehörde zur Entscheidung vorzulegen.

III.9.2 Lärmschutz gemäß 16. und 24. BImSchV i.V.m. §§ 41 bis 43 BImSchG

III.9.2.1 Berechnungsgrundlagen

Vom Vorhabenträger sind die künftig von der 8-streifig ausgebauten BAB 10 von Betriebs-km 88+800 bis 97+830 einschließlich Tank- und Rastanlagen 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, VkB1. 1990 S. 258 [Berichtiger 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. Einbezogen wurden die anzupassenden Abschnitte planbetreffener Straßen und Schienenwege (vgl. S. 3 dieses PFB).

Die Ergebnisse sind in der schalltechnischen Untersuchung (vgl. Nr. I.2.11 dieses PFB) zusammengefasst.

Der schalltechnischen Untersuchung wurden – als Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2025 (vgl. auch Nr. IV.3.2 dieses PFB) – die in den Berechnungsergebnissen „Emissionspegel“ (siehe lfd. Nr. I.2.11.2 1. dieses PFB) 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“ (siehe lfd. Nr. I.2.11.2 2. dieses PFB) der schalltechnischen Untersuchung detailliert dargestellt.

Die Planfeststellungsbehörde betont, dass die Einzelberechnungen für den Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ (vgl. Nr. I.4.8 dieses PFB) – ebenso wie die Emissionen der vorhandenen Tank- und Rastanlage „Michendorf-Nord“ – in der schalltechnischen Untersuchung für den 8-streifigen Ausbau der BAB 10 (vgl. Nr. I.2.11 dieses PFB) enthalten sind (s. auch Nr. IV.5.2 dieses PFB).

III.9.2.2 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Zunächst optimierte der Vorhabenträger die Ausbauvariante der BAB 10 unter Lärmgesichtspunkten. Weil die vorhandene 6-streifige BAB als Zwangspunkt vorhanden war, blieb die Optimierung darauf beschränkt, die vorhandenen Abstände so wenig wie möglich zu verkleinern (s. auch Nrn. IV.3.3 und IV.5.3.2 dieses PFB).

Die unter Lärmschutzaspekten wesentlichste Trassenoptimierung erfolgte zugunsten des – südlich der BAB 10 gelegenen – Ortsteiles Wildenbruch. In diesem Bereich wurde (unter Einhaltung von Trassierungsparametern) eine weitgehend nördliche Ausbauvariante gewählt.

Der schalltechnischen Untersuchung (vgl. Nr. I.2.11 dieses PFB) ist in Straßenabschnitten mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten über 60 km/h die Herstellung üblicher lärmarmen Fahrbahnoberflächen entsprechend dem Stand der Technik zugrunde gelegt. Gemäß Hinweis zu Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV i.V.m. 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 lärmmindernder 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. lärmmindernder 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).

Darüber hinaus wird auf der

- * rechten (nördlichen) Richtungsfahrbahn der BAB 10 von Betriebs-km 88+800 bis 93+000 und
- * linken (südlichen) Richtungsfahrbahn der BAB 10 von Betriebs-km 88+800 bis 92+200

eine Straßenoberfläche mit einer dauerhaft lärmmindernden Wirkung ≤ -5 dB(A) planfestgestellt.

Gemäß Fußnote zur Tabelle B in der Anlage 1 zur 16. BImSchV können für lärmmindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, auch von den Tabellenwerten abweichende Korrekturwerte berücksichtigt werden. Auf dieser Grundlage führte das (damalige) Bundesministerium für Verkehr bereits mit Allgemeinem Rundschreiben vom 25.04.1991 (StB 11/26/14.86.22-01/27 Va 91) den Korrekturwert von -5 dB(A) für offenporige Asphaltdeckschichten, die im Neuzustand einen Hohlraumgehalt von $\geq 15\%$ mit Kornaufbau 0/8 aufweisen, ein.

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

Wie sich bereits aus Nr. I dieses PFB ergibt, hat der Vorhabenträger die dauerhafte Lärminderungswirkung vorstehender Straßenoberflächen durch geeignete Maßnahmen (wie z.B. eine angepasste Fahrbahnreinigung) abzusichern. Die der lärmtechnischen Untersuchung zugrunde gelegte Lärminderungswirkung darf nicht verschlechtert werden.

Zur Nachweisführung hat der Vorhabenträger die lärmmindernde Wirkung der Fahrbahnoberfläche mit dem Korrekturwert ≤ -5 dB(A) in folgendem Zyklus zu prüfen:

- * 8 Jahre nach Herstellung / Inbetriebnahme und
- * anschließend bis zur Erneuerung der Fahrbahnoberfläche alle 2 Jahre.

Unter diesen Bedingungen ist offenporiger Asphalt ein taugliches Mittel aktiven Schallschutzes (OVG Niedersachsen, Urteile vom 25.11.2009 - 1 KN 141/07 - und vom 18.02.2009 - 7 KS 75/06).

Als weitere aktive Lärmschutzmaßnahme werden die auf S. 23 bis 25 des Erläuterungsberichtes der schalltechnischen Untersuchung (vgl. Nr. I.2.11.1 dieses PFB) ausgewiesenen Lärmschutzwände (s. auch lfd. Nr. 6 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) angeordnet.

Mit Ausnahme der Brückenbereiche zwischen Betriebs-km 89+895 und 89+910 sowie Betriebs-km 90+796 und 90+816 der BAB 10 sind die Lärmschutzwände straßenseitig „hochabsorbierend“ auszubilden.

Im Bereich der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ ist von Betriebs-km 91+180 bis 91+580 der BAB 10 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 1,0 bis 2,0 m über Straßenoberfläche der Tank- und Rastanlage geplant. Auf seiner Dammkrone wird eine 2,0 bis 3,0 m hohe Lärmschutzwand aus Gabionen hergestellt (s. lfd. Nr. 16 des BV; vgl. Nr. I.4.4 dieses PFB).

Im Übrigen wurde bereits auf der Grundlage des PFB vom 16.09.2005 (50.9 7171/115.6) zum „6-streifigen Aus- bzw. Umbau des Autobahndreiecks Nuthetal“ am Bauanfang bis ca. Betriebs-km 89+160 südlich der BAB 10 ein 6,50 m hoher Lärmschutzwall errichtet, dessen Erfordernis hiermit bestätigt wird. An diesen Lärmschutzwall schließen sich die hiermit planfestgestellten Lärmschutzwände lückenlos an.

III.9.2.3 Nach aktivem Lärmschutz verbleibende Ansprüche

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 (§ 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 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 **im Bereich des nördlich der BAB 10 gelegenen Ortsteiles Michendorf** (vgl. Nr. I.2.11.2 2.c dieses PFB; s. auch Blätter 2 und 3 der Lagepläne der Immissionsorte gemäß Nr. I.2.11.4 dieses PFB) an der schützenswerten Bebauung

- * **Am Upstall 19** (lfd. Nr. 699), **21** (lfd. Nr. 694), **22** (lfd. Nr. 611), **23** (lfd. Nr. 686), **24** (lfd. Nr. 618), **27** (lfd. Nr. 677), **30** (lfd. Nr. 626), **31** (lfd. Nr. 665), **31A** (lfd. Nrn. 661, 663 und 664), **33** (lfd. Nrn. 657 bis 660), **34** (lfd. Nrn. 633 und 634), **37** (lfd. Nrn. 653, 655 und 656), **38** (lfd. Nrn. 637, 639 und 640) **und 40** (lfd. Nr. 641),
- * **An der Autobahn 2** (lfd. Nr. 592), **3** (lfd. Nr. 599), **4** (lfd. Nr. 600), **6** (lfd. Nr. 586), **7** (lfd. Nr. 579) **und 8** (lfd. Nr. 575),
- * **Beelitzer Weg 77** (lfd. Nrn. 73 und 74) **und 79** (lfd. Nrn. 77 bis 79),
- * **Feldstraße 11** (lfd. Nrn. 647 und 648) **und 15** (lfd. Nrn. 649 bis 652),
- * **Kiefernallee 11** (lfd. Nr. 1193), **15** (lfd. Nr. 1198) **und 17** (lfd. Nr. 1202),
- * **Lindenallee 1** (lfd. Nrn. 1349 und 1352), **2** (lfd. Nr. 1343) **und 2 Anbau** (lfd. Nr. 1347),
- * **Rotdornallee 1** (lfd. Nrn. 1222 und 1224), **1A** (lfd. Nr. 1229), **1B** (lfd. Nr. 1231), **2** (lfd. Nr. 1217), **2A** (lfd. Nr. 1235), **4** (lfd. Nr. 1242), **6** (lfd. Nrn. 1250 und 1251), **14** (lfd. Nr. 1268) **und 15** (lfd. Nr. 1265) **sowie**
- * **Schmerberger Allee 2** (lfd. Nr. 1372), **3** (lfd. Nrn. 1207 und 1208), **4** (lfd. Nr. 1364), **5** (lfd. Nr. 1211), **6** (lfd. Nrn. 1356 und 1357) **und 6 Anbau** (lfd. Nrn. 1361 und 1362).

Vorstehende Ansprüche bestehen **im Bereich des Ortsteiles Wildenbruch bzw. des Gemeindeteiles Bergheide zwischen Bauanfang und Betriebs-km 91+300 südlich der BAB 10** (vgl. Nr. I.2.11.2 2.g dieses PFB; s. auch Blätter 5 und 6 der Lagepläne der Immissionsorte gemäß Nr. I.2.11.4 dieses PFB) an der schützenswerten Bebauung

- * **Am Berg 11** (lfd. Nr. 29), **12** (lfd. Nr. 31), **14** (lfd. Nr. 41), **15** (lfd. Nr. 3), **15A** (lfd. Nrn. 6 und 7), **16** (lfd. Nrn. 8 und 10), **17** (lfd. Nrn. 12 und 13), **18** (lfd. Nrn. 14 und 15), **19** (lfd. Nr. 24), **19A** (lfd. Nr. 19) **und 21-22** (lfd. Nr. 131),
- * **Elsterstraße 1G** (lfd. Nrn. 382 bis 385), **1H** (lfd. Nrn. 386 bis 389), **2** (lfd. Nrn. 395 bis 398), **3** (lfd. Nrn. 392 und 393), **3A** (lfd. Nrn. 401 bis 403), **7** (lfd. Nrn. 404 bis 406), **9** (lfd. Nrn. 409 bis 411), **13** (lfd. Nrn. 415 und 416), **17** (lfd. Nr. 537), **19** (lfd. Nr. 543), **25** (lfd. Nr. 546) **und 29** (lfd. Nr. 553),
- * **Karl-Marx-Straße 4** (lfd. Nrn. 450 und 451), **4 Anbau** (lfd. Nrn. 454, 455 und 457), **8** (lfd. Nrn. 442, 443 und 445 bis 448), **10** (lfd. Nrn. 438, 439 und 441), **15** (lfd. Nrn. 430, 432 und 433), **16** (lfd. Nrn. 435 bis 437), **20** (lfd. Nrn. 425 und 428), **22** (lfd. Nr. 422), **30** (lfd. Nr. 581) **und 32** (lfd. Nr. 573),
- * **Langerwischer Weg 2** (lfd. Nr. 596), **3** (lfd. Nrn. 419 und 420) **und 6** (lfd. Nr. 585),
- * **Leipziger Chaussee 2** (lfd. Nrn. 466, 467, 469 und 470), **2A** (lfd. Nrn. 471 bis 473), **6** (lfd. Nrn. 475 und 476), **8** (lfd. Nr. 480), **12** (lfd. Nr. 487), **13** (lfd. Nr. 459), **20** (lfd. Nr. 464) **und 22** (lfd. Nr. 506) **sowie**
- * **Waldheimstraße 7** (lfd. Nr. 228), **8** (lfd. Nr. 243), **8B** (lfd. Nr. 233), **9** (lfd. Nr. 247), **10** (lfd. Nr. 251), **11** (lfd. Nr. 258), **12** (lfd. Nrn. 261 und 262), **13** (lfd. Nrn. 265 und 266), **15** (lfd. Nr. 270), **16** (lfd. Nrn. 271 und 274), **18** (lfd. Nrn. 276, 277, 282 und 283), **18A** (lfd. Nr. 288), **19** (lfd. Nrn. 290 und 292), **20** (lfd. Nrn. 294 und 297), **21** (lfd. Nrn. 298 und 301), **22** (lfd. Nrn. 302 und 305), **23** (lfd. Nrn. 369 und 372), **24** (lfd. Nrn. 365, 366 und 368), **25** (lfd. Nrn. 357, 359 und 360), **25A** (lfd. Nrn. 361, 362 und 364), **26** (lfd. Nrn. 352 bis 355), **27** (lfd. Nrn. 342 bis 345), **27 Hinterhaus** (lfd. Nrn. 347 bis 350), **28** (lfd. Nrn. 338 bis 341), **29** (lfd. Nrn. 332 bis 337), **31** (lfd. Nrn. 328 bis 331), **32** (lfd. Nrn. 321 bis 324), **33** (lfd. Nrn. 325 bis 327), **34** (lfd. Nrn. 378, 379 und 381), **35** (lfd. Nrn. 374 bis 376), **38** (lfd. Nrn. 136 und 137), **39** (lfd. Nrn. 138 und 140), **40** (lfd. Nrn. 143 und 144), **41** (lfd. Nrn. 148 und 149), **41A** (lfd. Nrn. 153 und 154), **42** (lfd. Nrn. 157 und 158), **42 Anbau** (lfd. Nr. 160), **43** (lfd. Nrn. 164 und 166), **44** (lfd. Nr. 167), **45** (lfd. Nrn. 171 und 172), **46** (lfd. Nr. 175), **47** (lfd. Nr. 184), **49** (lfd. Nr. 192), **51** (lfd. Nr. 201) **und 51A** (lfd. Nr. 195).

Vorstehende Ansprüche bestehen **im Bereich des Wohnplatzes Schmerberg nördlich der BAB 10 bei der AS Ferch** (vgl. Nr. I.2.11.2 2.d dieses PFB; s. auch Blatt 4 der Lagepläne der Immissionsorte gemäß Nr. I.2.11.4 dieses PFB) an der schützenswerten Bebauung

- * **Am Bahnhof Lienewitz 1** (lfd. Nrn. 9, 10 und 12) **und 2** (lfd. Nrn. 5, 6 und 8) **sowie**
- * **Forsthaus Lienewitz** (lfd. Nrn. 1, 2 und 4).

Vorstehende Ansprüche bestehen **im Bereich des Ortsteiles Ferch zwischen dem Wohnplatz Schmerberg und dem Bauende bei Betriebs-km 97+830 nördlich der BAB 10** (vgl. Nr. I.2.11.2 2.e dieses PFB; s. auch Blatt 4 der Lagepläne der Immissionsorte gemäß Nr. I.2.11.4 dieses PFB) an der schützenswerten Bebauung

- * **Beelitzer Straße 81** (lfd. Nr. 1), **81C** (lfd. Nr. 5), **81E** (lfd. Nr. 10) **und 81F** (lfd. Nr. 14) **sowie**
- * **Seddiner Weg 19** (lfd. Nr. 19).

III.9.2.4 Entschädigung

Die gemäß vorstehender Nr. III.9.2.3 dieses PFB dem Grunde nach zuerkannte Entschädigung in Geld kann Kosten für passiven Schallschutz und Wertminderung des Eigentums umfassen (§ 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG und § 42 Abs. 2 BImSchG).

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. Hierzu finden sich weitere Informationen unter www.enteignung.brandenburg.de.

III.9.3 Bei Photovoltaikalternative verbleibende Lärmschutzansprüche

Der Vorhabenträger verpflichtete sich im Verlauf des Anhörungsverfahrens, für die Photovoltaikalternative mit höheren Lärmschutzwänden entsprechend Nr. I.2.13 dieses PFB im Rahmen des nachfolgenden Vergabeverfahrens eine wirtschaftliche Realisierungsmöglichkeit zu suchen. Wenn im Ergebnis des Vergabeverfahrens ein Vertrag zur Photovoltaikalternative zustandekommt, hat der Vorhabenträger die damit verbundene Lärmschutzwirkung dauerhaft zu erhalten.

Damit besteht ein Erfordernis, die Photovoltaikalternative mit ihren Wirkungen in die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde einzubeziehen.

Andererseits ist der Vorhabenträger aber nicht bereit, die Mehrkosten der in Nr. I.2.13 dieses PFB dargestellten Lärmschutzwände mit Photovoltaik – über den gesetzlich geregelten notwendigen Lärmschutz gemäß 16. und 24. BImSchV i.V.m. §§ 41 bis 43 BImSchG (s. Nrn. I.2.11 und III.9.2 dieses PFB) hinaus – selbst zu übernehmen und stützt sich insoweit auf das Gebot der sparsamen und wirtschaftlichen Mittelverwendung, das in § 7 Abs. 1 Bundeshaushaltsordnung (BHO vom 19.08.1969, BGBl. I S. 1284; zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 09.12.2010, BGBl. I S. 1885) seine gesetzliche Ausprägung gefunden hat. Damit bleibt die Photovoltaikalternative davon abhängig, ob im Ergebnis des dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Vergabeverfahrens eine wirtschaftliche Realisierungsmöglichkeit – also ein Betreiber / Unternehmen – für die Photovoltaikanlage gefunden wird.

Vor diesem Hintergrund hat die Planfeststellungsbehörde in vorstehender Nr. III.9.2 dieses PFB über den gemäß 16. und 24. BImSchV i.V.m. §§ 41 bis 43 BImSchG erforderlichen Lärmschutz entschieden (s. auch Nr. IV.5 dieses PFB).

Die Entscheidung in vorstehender Nr. III.9.2 dieses PFB wird nachfolgend für den Fall der Realisierung der Photovoltaikalternative modifiziert.

III.9.3.1 Berechnungsgrundlagen

Es gelten die Ausführungen in Nr. III.9.2.1 dieses PFB entsprechend.

Die Berechnungsergebnisse sind der schalltechnischen Untersuchung zur Photovoltaikalternative (vgl. Nr. I.2.13 dieses PFB) zu entnehmen.

III.9.3.2 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Die in Nr. III.9.2.2 dieses PFB genannten Maßnahmen sind Gegenstand der Photovoltaikalternative, wobei die Lärmschutzwände entsprechend S. 6 bis 11 des Erläuterungsberichtes der schalltechnischen Untersuchung (vgl. Nr. I.2.13.2 dieses PFB) bis auf ca. 10 m erhöht und mit Photovoltaikanlagen ausgestattet werden.

Eine Darstellung dieser Lärmschutzwände mit Photovoltaik findet sich auf den Lageplänen gemäß Nr. I.2.13.4 dieses PFB.

III.9.3.3 Nach aktivem Lärmschutz verbleibende Ansprüche

Die in Nr. III.9.2.3 dieses PFB festgesetzten Ansprüche reduzieren sich für den Fall der Realisierung der Photovoltaikalternative und bestehen nur noch wie folgt:

Im Bereich des nördlich der BAB 10 gelegenen Ortsteiles Michendorf (vgl. Nr. I.2.13.3 2.b dieses PFB; s. auch Blätter 1 und 2 der Lagepläne der Immissionsorte gemäß Nr. I.2.13.4 dieses PFB) an der schützenswerten Bebauung

- * **Am Upstall 37** (lfd. Nrn. 653 und 655) **und 38** (lfd. Nr. 639),
- * **Feldstraße 11** (lfd. Nrn. 647 und 648) **und 15** (lfd. Nrn. 649, 650 und 652),
- * **Rotdornallee 2** (lfd. Nr. 1217) **sowie**
- * **Schmerberger Allee 3** (lfd. Nr. 1207), **5** (lfd. Nr. 1211) **und 6** (lfd. Nr. 1356).

Im Bereich des Ortsteiles Wildenbruch bzw. des Gemeindeteiles Bergheide zwischen Bauanfang und Betriebs-km 91+300 südlich der BAB 10 (vgl. Nr. I.2.13.3 2.c und 2.d dieses PFB; s. auch Blätter 3 und 4 der Lagepläne der Immissionsorte gemäß Nr. I.2.13.4 dieses PFB) an der schützenswerten Bebauung

- * **Am Berg 12** (lfd. Nr. 31), **14** (lfd. Nr. 41), **15** (lfd. Nr. 3), **15A** (lfd. Nrn. 6 und 7), **16** (lfd. Nrn. 8 und 10), **17** (lfd. Nrn. 12 und 13), **18** (lfd. Nrn. 14 und 15), **19** (lfd. Nr. 24) **und 19A** (lfd. Nr. 19),
- * **Elsterstraße 1G** (lfd. Nrn. 382 bis 385), **1H** (lfd. Nrn. 386 bis 389), **2** (lfd. Nrn. 397 und 398), **3** (lfd. Nr. 392), **3A** (lfd. Nr. 402), **7** (lfd. Nr. 404), **9** (lfd. Nr. 410) **und 13** (lfd. Nr. 415),

- * **Karl-Marx-Straße 4** (Ifd. Nrn. 450 und 451), **4 Anbau** (Ifd. Nr. 454), **8** (Ifd. Nrn. 443 und 446 bis 448), **15** (Ifd. Nr. 433), **16** (Ifd. Nr. 435) **und 20** (Ifd. Nr. 428),
- * **Leipziger Chaussee 2** (Ifd. Nrn. 467 und 469), **2A** (Ifd. Nrn. 472 und 473), **6** (Ifd. Nr. 476), **8** (Ifd. Nr. 480) **und 20** (Ifd. Nr. 464) **sowie**
- * **Waldheimstraße 11** (Ifd. Nr. 258), **13** (Ifd. Nr. 265), **16** (Ifd. Nrn. 271 und 274), **18** (Ifd. Nrn. 276, 282 und 283), **19** (Ifd. Nrn. 290 und 292), **20** (Ifd. Nrn. 294 und 297), **21** (Ifd. Nrn. 298 und 301), **22** (Ifd. Nrn. 302 und 305), **23** (Ifd. Nrn. 369 und 372), **24** (Ifd. Nrn. 365 und 366), **25** (Ifd. Nrn. 357 und 360), **25A** (Ifd. Nrn. 361, 362 und 364), **26** (Ifd. Nrn. 353 bis 355), **27** (Ifd. Nrn. 343 bis 345), **27 Hinterhaus** (Ifd. Nrn. 347, 349 und 350), **28** (Ifd. Nrn. 338 bis 341), **29** (Ifd. Nrn. 332 bis 335 und 337), **31** (Ifd. Nrn. 328 bis 331), **32** (Ifd. Nrn. 321 bis 323), **33** (Ifd. Nrn. 325 und 326), **34** (Ifd. Nrn. 378, 379 und 381), **35** (Ifd. Nrn. 374 und 376), **38** (Ifd. Nrn. 136 und 137), **39** (Ifd. Nrn. 138 und 140), **40** (Ifd. Nrn. 143 und 144), **41** (Ifd. Nrn. 148 und 149), **41A** (Ifd. Nrn. 153 und 154), **42** (Ifd. Nr. 157), **43** (Ifd. Nrn. 164 und 166), **44** (Ifd. Nr. 167), **45** (Ifd. Nr. 171), **und 49** (Ifd. Nr. 192).

Im Bereich des Wohnplatzes Schmerberg nördlich der BAB 10 bei der AS Ferch (vgl. Nr. I.2.11.2 2.d dieses PFB; s. auch Blatt 4 der Lagepläne der Immissionsorte gemäß Nr. I.2.11.4 dieses PFB) an der schützenswerten Bebauung

- * **Am Bahnhof Lienewitz 1** (Ifd. Nrn. 9, 10 und 12) **und 2** (Ifd. Nrn. 5, 6 und 8) **sowie**
- * **Forsthaus Lienewitz** (Ifd. Nrn. 1, 2 und 4).

Im Bereich des Ortsteiles Ferch zwischen dem Wohnplatz Schmerberg und dem Bauende bei Betriebs-km 97+830 nördlich der BAB 10 (vgl. Nr. I.2.11.2 2.e dieses PFB; s. auch Blatt 4 der Lagepläne der Immissionsorte gemäß Nr. I.2.11.4 dieses PFB) an der schützenswerten Bebauung

- * **Beelitzer Straße 81** (Ifd. Nr. 1), **81C** (Ifd. Nr. 5), **81E** (Ifd. Nr. 10) **und 81F** (Ifd. Nr. 14) **sowie**
- * **Seddiner Weg 19** (Ifd. Nr. 19).

III.9.3.4 Entschädigung

Für die gemäß vorstehender Nr. III.9.3.3 dieses PFB dem Grunde nach zuerkannten Entschädigungsansprüche gilt Nr. III.9.2.4 dieses PFB entsprechend.

III.9.4 Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 2.45, 2.46 und 2.56 des GV

Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, für die Gebäude auf den Grundstücken mit den lfd. Nrn. 2.45, 2.46 und 2.56 des GV (vgl. Nr. 1.2.17.2 dieses PFB) die von ihm im Anhörungsverfahren zugesagte Beweissicherung bezogen auf die Baudurchführung zu veranlassen. Rechtzeitig vorher ist mit den Grundstückseigentümern der Umfang der Beweissicherung zu erörtern.

Sollte das Ergebnis der Beweissicherung zwischen dem Vorhabenträger und dem jeweiligen Grundstückseigentümer umstritten sein, wird die Planfeststellungsbehörde auf Antrag des Vorhabenträgers oder des Grundstückseigentümers darüber entscheiden.

Wenn im Ergebnis der Beweissicherung mehr als nur unerhebliche Beeinträchtigungen des Eigentums festgestellt werden, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung für den Aufwand zur Wiederherstellung des zuvor vorhandenen Zustandes bzw. für die Wertminderung des Eigentums. Der letzte Absatz in vorstehender Nr. III.9.2.4 dieses PFB gilt entsprechend.

Diese Auflage ist gegenstandslos, soweit der Vorhabenträger das Eigentum am jeweiligen Grundstück erwirbt.

III.10 Verkehrsbeeinträchtigungen während der Baudurchführung

Während der Baudurchführung hat der Vorhabenträger Verkehrsbeeinträchtigungen bzw. Sperrungen (und vor allem Vollsperrungen) so weit wie möglich zu minimieren. Dazu hat der Vorhabenträger die von ihm im Anhörungsverfahren zugesagte 6+0 Verkehrsführung (mindestens drei Behelfsfahrstreifen pro Fahrtrichtung) konsequent umzusetzen.

Die während der Bauzeit erforderlichen Verkehrsraumeinschränkungen, Sperrungen und Umleitungsstrecken sind rechtzeitig vorher mit der jeweils zuständigen **Straßenverkehrsbehörde** abzustimmen.

Der Vorhabenträger hat die vorhandene Erschließung benachbarter Grundstücke grundsätzlich aufrechtzuerhalten. Evtl. ausnahmsweise erforderliche kurzzeitige Beeinträchtigungen / Unterbrechungen sind rechtzeitig vorher den betroffenen Eigentümern / Nutzern mitzuteilen.

Der Dienstbetrieb der Autobahnpolizei (hier: Polizeiwache bei der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“) ist während der Bauphase durchgehend zu ermöglichen.

III.11 Flächennutzungsplan der Gemeinde Michendorf

In Fällen konkurrierender Planung ist grundsätzlich der Prioritätsgrundsatz zu berücksichtigen. Er besagt, dass eine hinzukommende Planung auf konkurrierende Planungsabsichten Rücksicht zu nehmen hat, wenn diese bereits hinreichend konkretisiert und verfestigt sind. Ist dies der Fall, muss die hinzukommende Planung ggf. Erschwernisse und planerischen Anpassungsbedarf hinnehmen.

Bezüglich eines Fachplanungsvorhabens markiert in der Regel erst die Auslegung der Planunterlagen den Zeitpunkt einer hinreichenden Verfestigung. Erst von diesem Zeitpunkt an ist in der Regel auch eine plangegebene, die Duldungspflicht der Planbetroffenen erweiternde Vorbelastung gegeben. Die Auslegung der Planunterlagen führt dazu, dass die anderen Planungsträger und die Planbetroffenen von der Planung Kenntnis erhalten; von diesem Zeitpunkt an können und müssen sie sich auf die Planung einstellen (BVerwG, Beschluss vom 31.01.2006 - 4 B 49.05 - mit weiteren Nachweisen).

Grundsätzlich erlangt die Fachplanung erst mit der Auslegung der Planunterlagen jenen Grad der Konkretisierung und Verfestigung, der eine Rücksichtnahme in der kommunalen Bauleitplanung notwendig macht. Je nach den Umständen des Einzelfalls kann jedoch schon vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens eine abwägungsrelevante Verfestigung bestimmter fachplanerischer Ziele eintreten. Der Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 05.11.2002 - 9 VR 14.02 - nennt hierfür den Fall eines gestuften Planungsvorgangs mit verbindlichen Vorgaben für die nachfolgende Planungsebene, wie er etwa bei der gesetzlichen Bedarfsfeststellung im Fernstraßenausbaugesetz vorliegt (BVerwG, Beschluss vom 14.05.2004 - 4 BN 13.04).

Der 8-streifige Ausbau der BAB 10 zwischen den AD Nuthetal und Potsdam ist Bestandteil des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, der dem Fernstraßenausbaugesetz (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) als Anlage beigefügt ist. Er wurde dadurch verfestigt und war so schon vor Auslegung der Unterlagen im Planfeststellungsverfahren in berücksichtigungspflichtiger Weise hinreichend konkretisiert (vgl. BVerwG, Beschluss vom 09.10.2003 - 9 VR 6/03).

Somit hatte die Gemeinde Michendorf den 8-streifigen Ausbau der BAB 10 in ihrem Flächennutzungsplan (festgesetzt am 31.03.2008; genehmigt mit Schreiben der höheren Verwaltungsbehörde vom 30.06.2008; ausgefertigt am 04.07.2008; bekannt gemacht im Amtsblatt für die Gemeinde Michendorf vom 18.07.2008) zu berücksichtigen. Im Falle evtl. (hier nicht ersichtlicher) Widersprüche wäre die Gemeinde anpassungspflichtig.

Die Ausbauplanung der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ ist nicht (gesondert) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgewiesen. Obwohl die Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ als Nebenbetrieb der BAB 10 gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 5 i.V.m. § 15 FStrG das Schicksal der BAB 10 teilt (s. auch Nr. IV.3.1 dieses PFB), kann von hinreichender Konkretisierung der Ausbauabsichten der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ nicht ausgegangen werden. Dem Bedarfsplan lässt sich nicht entnehmen, wie die steigenden Tank- und Rastbedürfnisse zu erfüllen sind.

Vor diesem Hintergrund rügte die Gemeinde Michendorf in ihrer Stellungnahme vom 15.06.2010 einen Widerspruch der Ausbauplanung der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ zu ihrem rechtskräftigen Flächennutzungsplan (festgesetzt am 31.03.2008; genehmigt mit Schreiben der höheren Verwaltungsbehörde vom 30.06.2008; ausgefertigt am 04.07.2008; bekannt gemacht im Amtsblatt für die Gemeinde Michendorf vom 18.07.2008). Die Gemeinde forderte nach § 7 Satz 1 BauGB eine Anpassung der Straßenplanung, weil der öffentliche Planungsträger im Rahmen seiner Beteiligung nach § 4 BauGB dem Flächennutzungsplan nicht widersprochen habe. Insbesondere sei die im Flächennutzungsplan dargestellte Waldfläche mit ihren Erholungsfunktionen zu erhalten.

Daraufhin erwiderte der Vorhabenträger zunächst, dass die Gemeinde Michendorf bereits seit dem Jahre 2001 über maßgebliche Inhalte der Ausbauplanung informiert wurde (vgl. Nr. IV.3.3.2 dieses PFB). Im weiteren Verfahren räumte der Vorhabenträger ein, dass er im Beteiligungsverfahren nach § 4 BauGB keinen Widerspruch im Sinne von § 7 BauGB eingelegt habe. Bis zum Beginn des Anhörungsverfahrens sei der Widerspruch auch nicht nachgeholt worden.

Mit Auslegung der Planunterlagen im Rahmen des Anhörungsverfahrens habe sich der Vorhabenträger im Sinne von § 7 Satz 3 BauGB mit der Gemeinde ins Benehmen gesetzt. Ein Einvernehmen konnte jedoch im Verlauf des Anhörungsverfahrens nicht hergestellt werden.

Deshalb erklärte der Vorhabenträger im Erörterungstermin am 23.08.2011, dass er ggf. die Aufwendungen und Kosten der mit seinem Widerspruch verbundenen Anpassung des Flächennutzungsplanes tragen werde.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die für die abweichende Ausbauplanung der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ geltend gemachten Belange (s. vor allem Nr. IV.3.1 dieses PFB) die sich aus dem Flächennutzungsplan ergebenden städtebaulichen Belange weit überwiegen. Der Widerspruch des Vorhabenträgers ist zulässig.

Der vom Vorhabenträger im Erörterungstermin angesprochene Kostenersatz wird hiermit bestätigt. Die Gemeinde Michendorf hat gemäß § 7 Satz 6 BauGB einen Anspruch gegen den Vorhabenträger auf Ersatz der bei entsprechender Anwendung des § 37 Abs. 3 BauGB entstehenden Aufwendungen und Kosten.

III.12 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.12.1 Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz

Der Vorhabenträger wird die außerhalb des zukünftigen Straßenkörpers bei ca. Betriebs-Km 97+770 der BAB 10 stehenden vier Eichen (s. auch Blatt 10 der Lagepläne; vgl. Nr. I.2.7 dieses PFB) schützen und erhalten.

Soweit die Maßnahmenblätter in den Anlagen 1 zu den Erläuterungsberichten des LBP (vgl. Nrn. I.2.15.1 und I.4.10.1 dieses PFB) noch keine näheren Angaben dazu enthalten, werden in das Biotopentwicklungs- / Pflegekonzept der planfestgestellten LBP-Maßnahmen zur Neuanlage von insgesamt ca. 19,43 ha Wald (vgl. Nr. III.6 dieses PFB) naturschutzfachliche Aspekte aufgenommen. Diese umfassen vor allem einen Anteil von ca. 20% Sukzession, strukturreiche Waldbestände und -ränder sowie Bewirtschaftungsvorgaben (vor allem anteiliger Erhalt von Totholz, höhlenreichen Altbäumen, Horstbäumen und Kleinstrukturen).

Die Planfeststellungsbehörde weist ergänzend auf die Nrn. III.5 und III.9 dieses PFB hin.

III.12.2 Landesamt für Arbeitsschutz

Die Bestimmungen der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung vom 10.06.1998, BGBl. I S. 1283; geändert durch Artikel 15 der Verordnung vom 23.12.2004, BGBl. I S. 3758) werden eingehalten.

III.12.3 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.

Das gilt für folgende von der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg benannten Punkte:

	Nomenklatur	Punkt-Nummer
Lagefestpunkte	N-33-122-D	422 4321 A 4323
	N-33-123-C	3106 A 3108 A, 3108 B 3112 A, 3112 B
	N-33-135-A	1110/1 A 1111/1 A 1310 B
	N-33-135-B	2127
Höhenfestpunkte	N-33-135-A-a	317/1 PB

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

	Nomenklatur	Punkt-Nummer
Lagefestpunkte	N-33-134-B	2210
Höhenfestpunkte	N-33-135-A-a	109/2 MB

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.12.4 **Zentraldienst der Polizei - Kampfmittelbeseitigungsdienst**

Der Vorhabenträger wird die in den Schreiben vom 25.11.2009 (Az.: 2940630000) und vom 02.05.2011 (Az.: 2940630001) angesprochene Munitionsfreiheitsbescheinigung rechtzeitig vor Bauausführung einholen.

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.12.5 Polizeipräsidium Direktion West

Das Polizeipräsidium Direktion West wird in die Erarbeitung der Ausführungsplanung zu den Fragen der Beschilderung, Markierung und Beleuchtung einbezogen.

III.12.6 Landeshauptstadt Potsdam

Die mit Schreiben vom 23.02.2010 gegebenen Hinweise zum Schutz des Grundwassers im Wasserschutzgebiet werden in die Ausführungsplanung / Bauausführung der LBP-Maßnahme E1 (s. Maßnahmenblatt in Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.2.15.1 dieses PFB) aufgenommen.

III.12.7 Stadt Brandenburg an der Havel

Der Vorhabenträger wird die LBP-Maßnahme E11 in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Brandenburg an der Havel unter Berücksichtigung der vorhandenen Amphibien-Bestände durchführen.

Die Planfeststellungsbehörde weist ergänzend auf die Nebenbestimmungen 2 und 5 in Nr. III.5.1 dieses PFB hin.

III.12.8 Landkreis Potsdam-Mittelmark

Der Vorhabenträger wird eine ausreichende Löschwasserversorgung auf der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ sicherstellen. Details zur An- und Abfahrt der Feuerwehr über die BAB 10 werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Fachdienst Brand- und Katastrophenschutz des Landkreises Potsdam-Mittelmark besprochen.

Die Planfeststellungsbehörde weist ergänzend auf die Nrn. III.3 bis III.5 und III.7 bis III.10 dieses PFB hin.

III.12.9 Landkreis Havelland

Der Vorhabenträger wird die Details der LBP-Maßnahme E1.4 (s. Maßnahmenblätter in Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.2.15.1 dieses PFB) und die Untersuchung des Baggergutes der LBP-Maßnahmen E8 und E10 mit der unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Havelland abstimmen.

Die Planfeststellungsbehörde weist ergänzend auf die Nrn. III.5.1 und III.7 dieses PFB hin.

III.12.10 Colt Technology Services GmbH

Die in den Schreiben ohne Datum (eingegangen am 10.02.2010) und vom 29.04.2010 sowie im Ergebnisprotokoll vom 29.04.2011 enthaltenen Hinweise zum Schutz der Versorgungsanlagen werden – soweit sie nicht bereits in der festgestellten Planung berücksichtigt sind – bei der Ausführungsplanung / Bauausführung beachtet.

III.12.11 E.ON edis AG

Die in den Schreiben vom 01.02.2010 (Az.: RB-TF/TSchnTÖB11/07) und 20.04.2010 (Az.: NTN-W/TSchn) gegebenen Hinweise zum Schutz der Versorgungsanlagen werden – soweit sie nicht bereits in der festgestellten Planung berücksichtigt sind – bei der Ausführungsplanung / Bauausführung beachtet.

III.12.12 GDMcom mbH

Die von der GDMcom mbH im Auftrage der Verbundnetz Gas AG im Schreiben vom 12.01.2010 (Az.: 11224/08/210.04,NRT-GL) gegebenen Hinweise zum Schutz der Versorgungsanlagen einschließlich der „Allgemeinen Verhaltensregeln und Vorschriften zum Schutz von Anlagen der VNG“ werden – soweit sie nicht bereits in der festgestellten Planung berücksichtigt sind – bei der Ausführungsplanung / Bauausführung beachtet.

III.12.13 Mittelmärkische Wasser- und Abwasser GmbH

Die im Schreiben vom 12.01.2010 und 05.07.2010 gegebenen Hinweise zum Schutz der Versorgungsanlagen werden – soweit sie nicht bereits in der festgestellten Planung berücksichtigt sind – bei der Ausführungsplanung / Bauausführung beachtet.

III.12.14 STADTWERKE POTSDAM GMBH

Die im Schreiben vom 10.02.2010 gegebenen Hinweise zum Schutz der Versorgungsanlagen werden – soweit sie nicht bereits in der festgestellten Planung berücksichtigt sind – bei der Ausführungsplanung / Bauausführung beachtet.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass der Vorhabenträger die in lfd. Nr. 137 des BV (vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) vorgesehene Verlegung der Leitung aus dem Straßenkörper heraus vor allem aufgrund der Vorgabe des Versorgungsunternehmens nach Einhaltung eines Schutzstreifens von 10 m plante. Im Straßenkörper ist nämlich für einen Schutzstreifen dieser Breite kein Raum. Ohne diese Vorgabe wäre eine Leitungsverlegung im Straßenkörper (d.h. ohne Eingriff in Grundstücke Dritter) als Vorzugslösung untersucht worden.

Das in Spalte 6 der lfd. Nr. 137 des BV vorgesehene Antragsrecht des Versorgungsunternehmens bei der Enteignungsbehörde ist Bestandteil einer Vorkehrung im Sinne von § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Insoweit wirkt der auf Antrag des Vorhabenträgers erlassene PFB begünstigend auch für Dritte.

Der von der STADTWERKE POTSDAM GMBH problematisierte Mehraufwand ist eine Frage der Entschädigung / Kostentragung, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären ist.

III.12.15 50Hertz Transmission GmbH

Soweit LBP-Maßnahmen einen Freileitungsbereich von 50 m beidseitig der Trassenachse berühren, wird der Vorhabenträger die Details seiner Maßnahmen und alle Arbeiten im Freileitungsbereich mit der 50Hertz Transmission GmbH abstimmen.

III.12.16 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

Die in den Schreiben vom 19.01.2010 (Az.: PTI22,2502-169557,PuB1Ref.2) und 30.04.2010 (Az.: PTI22,2502-177816,PuB1Ref.2) gegebenen Hinweise und besonders die Kabelschutzanweisung werden – soweit sie nicht bereits in der festgestellten Planung berücksichtigt sind – bei der Ausführungsplanung / Bauausführung beachtet.

III.12.17 Landesjagdverband Brandenburg e.V.

Die Anregung des Landesjagdverbandes Brandenburg e.V. und mehrerer Einwender, die Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ bei Betriebs-km 91+500 der BAB 10 mit einem Zaun vom benachbarten Wald abzugrenzen, war bereits in den ausgelegten Planunterlagen enthalten.

Der Zaun dient im Bereich der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ nicht nur als Wildschutzzaun sondern auch zur Abgrenzung der Tank- und Rastanlage.

Zu diesem Zweck wird der Zaun eine Höhe von ca. zwei Metern erhalten und damit ein wirksames Hindernis darstellen. Die Funktion des Zaunes wird regelmäßig geprüft und dauerhaft gesichert.

III.12.18 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.22 des GV

Der Vorhabenträger erklärt sich bereit, im Rahmen der Entschädigungsverhandlungen anstatt einer Entschädigung in Geld den Wiederaufbau eines Zaunes und Nebengebäudes in angemessenem Umfang zu übernehmen. Das umfasst provisorische Lösungen während der Bauausführung, vor allem für die Lagerung von Holz.

Die von den Grundstückseigentümern angesprochenen Details können jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren geklärt werden. Deren Klärung kann erst im nachfolgenden Entschädigungsverfahren (vorzugsweise in einer Vereinbarung zwischen Eigentümer und Vorhabenträger) erfolgen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist ergänzend auf Nr. IV.4.7 dieses PFB.

III.12.19 Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 2.45, 2.46 und 2.56 des GV

Die Begrünung der Lärmschutzwand im Bereich der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 2.45, 2.46 und 2.56 des GV wird im Rahmen der Ausführungsplanung mit den Grundstückseigentümern abgestimmt.

Die Planfeststellungsbehörde verweist ergänzend auf die Nrn. IV.4.8, IV.4.9 und IV.4.10 dieses PFB.

III.12.20 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 35.2 des GV

Bei Realisierung der LBP-Maßnahme E15 „Obstbaumpflanzung Michendorf“ wird der Vorhabenträger die bereits vorhandenen Gehölze schützen / erhalten und seine Pflanzungen anpassen. Die im Rahmen von E15 geplanten Obstbäume werden unter Berücksichtigung der vorhandenen Gehölze nur an aufwertungsfähigen Standorten gepflanzt. Eine Präzisierung der Pflanzstandorte erfolgt in der Ausführungsplanung.

Im Maßnahmenblatt E15 in Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP (vgl. Nr. I.2.15.1 dieses PFB) findet sich eine Beschreibung der LBP-Maßnahme.

Sollten die Einwendungen durch diese Zusage nicht vollständig erledigt sein, weist die Planfeststellungsbehörde auf Nr. IV.2 dieses PFB hin. Die mit Schreiben vom 04.04.2012 erhobenen Einwendungen richteten sich gegen eine Maßnahme aus der Deckblattplanung a, für die eine Einwendungsfrist bis zum 24.05.2011 lief (vgl. Nr. II.1.1.1 dieses PFB).

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 den Nrn. I.2 und I.4 dieses PFB genannten Deckblätter sowie die Regelungen in Nr. III dieses PFB).

Die Planfeststellungsbehörde hat gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 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 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 i.V.m. § 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.

Soweit allgemeine verkehrliche und finanz- bzw. umweltpolitische Gesichtspunkte, z.B.

- * Änderung der Verkehrspolitik in Deutschland,
- * Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf der Straße (besonders Lkw's),
- * bessere Ausnutzung der Schienenwege,
- * umweltgerechte Politik oder
- * andere Verwendung der öffentlichen Gelder

thematisiert worden sind, ist hierüber nicht im Rahmen dieser Planfeststellung zu befinden. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltem Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die künftige Verkehrs- und Umweltpolitik geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland – GG – vom 23.05.1949, BGBl. 1949 S. 1; zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11.07.2012, BGBl. I S. 1478) zu beachten. Denn ausschließlich in den parlamentarischen Gremien wird darüber beraten und durch Mehrheitsbeschluss entschieden, wie das in der Bundesrepublik Deutschland anfallende Verkehrsaufkommen bewältigt und auf die einzelnen Verkehrsträger (Straße, Wasser, Schiene u.a.) verteilt werden kann. Die dann in den Parlamenten getroffenen Entscheidungen sind Grundlage für das Verwaltungshandeln im Einzelnen. Die Planfeststellungsbehörde ist nicht befugt, die Gesetzesvorgaben in Frage zu stellen.

IV.2 Verfristete Einwendungen / Präklusion

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

§ 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 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 i.V.m. §§ 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 i.V.m. §§ 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 § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG a.F. (jetzt § 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 i.V.m. 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).

Gründe, die nach § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 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 in diesem PFB getroffenen Entscheidungen hin.

IV.3 Planrechtfertigung, Planungsvarianten etc.

IV.3.1 Planrechtfertigung

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. Nrn. I.2.1 und I.4.1 dieses PFB).

Der 8-streifig auszubauende Abschnitt der BAB 10 ist als Europastraße 30 Teil des Transnationalen Verkehrsnetzes, über das die weiträumige Vernetzung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg innerhalb Europas gesichert und entwickelt wird. Hervorzuheben sind Verbindungen in Richtung Leipzig/München/Mailand, Hannover/Rhein-Ruhr/Paris und Posen/Warschau. Zugleich ist der auszubauende Abschnitt der BAB 10 Bestandteil des Paneuropäischen Verkehrskorridors II von Deutschland nach Russland.

Die BAB 10 gehört zu den großräumigen Straßenverbindungen, die gemäß Ziel 6.2 der Verordnung über den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B vom 31.03.2009, GVBl. II/09 Nr.13 S.186) vorrangig zu sichern und nachfragegerecht zu entwickeln sind.

Die **Gemeinsame Landesplanungsabteilung** bestätigte mit Schreiben vom 08.02.2010, dass der geplante Ausbau der BAB 10 dem Ziel 6.2 LEP B-B entspricht und den Grundsatz aus § 7 Abs. 1 des Gesetzes zu dem Staatsvertrag der Länder Berlin und Brandenburg über das Landesentwicklungsprogramm 2007 und die Änderung des Landesplanungsvertrages (LEPro 2007 vom 18.12.2007, GVBl. I/07 Nr.17 S.235) unterstützt. Danach sollen zur überregionalen Einbindung der Hauptstadtregion und zur Erreichbarkeit Berlins und der übrigen Zentralen Orte ein leistungsfähiges, hierarchisch strukturiertes Netz von Verkehrswegen sowie entsprechende Mobilitätsangebote für Bevölkerung und Wirtschaft unter vorrangiger Nutzung vorhandener Infrastrukturen gesichert und bedarfsgerecht entwickelt werden.

Der 8-streifig auszubauende Abschnitt der BAB 10 ist Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 11 (Sechsstreifige Erweiterung der BAB 2, Hannover-Berlin, und BAB 10, Berliner Süd- und Ostring). Als Ausbauziel soll das Projekt eine leistungsfähige Straßenverbindung aus dem Raum Berlin durch Brandenburg und Sachsen-Anhalt nach Niedersachsen mit Anbindung an den Verdichtungsraum Rhein/Ruhr schaffen. Gleichzeitig nimmt die BAB 2 den zusätzlichen Verkehr von der BAB 14, Halle-Magdeburg (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 14), auf und ist somit Bestandteil der großräumigen Anbindung des nordwestdeutschen Wirtschaftsraums an das Industriezentrum Halle/Leipzig und weiter nach Sachsen (vgl. <http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/68032/publicationFile/58125/sachstlandsbericht-verkehrsprojekte-deutsche-einheit-stand-mai-2012.pdf>)

Der hiermit festgestellte 8-streifige Ausbau der BAB 10 zwischen den AD Nuthetal und Potsdam entspricht den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Das ergibt sich aus § 1 Abs. 2 FStrAbG i.V.m. dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der dem Gesetz als Anlage beigefügt ist. Der 8-streifige Ausbau der BAB 10 ist Bestandteil des Bedarfsplans und darin im vordringlichen 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).

Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan ist das verkehrliche Bedürfnis für den Ausbau der BAB 10 mit einem 8-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 Bedarfsgesichtspunkten auch die Planrechtfertigung gegeben. Die Feststellung, dass ein Bedarf für den 8-streifigen Ausbau der BAB 10 besteht, ist für die Planfeststellung nach §§ 17 ff. FStrG verbindlich. Das gilt auch für evtl. gerichtliche Verfahren.

Gerade weil die gesetzliche Bedarfsfeststellung für den Bundesfernstraßenbau von der Prognose künftiger Verkehrsströme beeinflusst ist, zielt die angeordnete Bindungswirkung darauf ab, das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren und damit ebenso einen anschließenden Verwaltungsprozess von einem Gutachterstreit über die „richtigere“ Verkehrsprognose zu entlasten. Dieser Zweck des § 1 Abs. 2 FStrAbG schließt es somit aus, den Abwägungsvorgang, den der Gesetzgeber auf dieser Planungsstufe vollzogen hat, unter dem Blickwinkel fachlich zu überprüfen, ob eine andere Verkehrsprognose vorzugswürdig sein könnte. Entscheidend ist allein, ob das Ergebnis der Normsetzung den anzulegenden verfassungsrechtlichen Maßstäben genügt (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007 - 9 A 20.05).

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).

Einer Planung, die nicht realisierbar ist, fehlt es an der erforderlichen Rechtfertigung; sie ist rechtswidrig. Dazu gehört auch der Mangel der Finanzierbarkeit eines Straßenbauvorhabens. Die Aufnahme eines Straßenbauprojekts mit Dringlichkeitsstufe des „vordringlichen Bedarfs“ in den Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes verbietet in aller Regel die Annahme, die direkte Finanzierbarkeit des Vorhabens aus Mitteln des Bundeshaushalts innerhalb des in § 17c FStrG festgelegten Zeitraums sei ausgeschlossen. Die Ausweisung als „vordringlicher Bedarf“ unterstreicht nicht nur die Dringlichkeit der Planung, sondern auch die Vorrangigkeit der Finanzierung im Rahmen aller in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben (vgl. BVerwG, Urteile vom 15.01.2004 - 4 A 11.02 - und vom 20.05.1999 - 4 A 12/98).

Die Dringlichkeit des Ausbaus der BAB 10 zwischen den AD Nuthetal und Potsdam wird bestätigt vom **Polizeipräsidium Direktion West**:

„das genannte Projekt wird aus polizeilicher Sicht sehr begrüßt.

Polizeilich wurden von 2006 bis 2009 1.236 Verkehrsunfälle, davon 107 mit Personenschaden, registriert. Dabei wurden 38 Personen schwer und 122 leicht verletzt sowie 7 Personen getötet. Der Sachschaden wird auf 6.099.260,-€ geschätzt. Das Unfallgeschehen ist jedoch seit August 2008 rückläufig ...

Von 2006 bis ... 2009 wurden im Bereich 36 Wildunfälle polizeilich registriert. Personen kamen nicht zu Schaden.“

Dies stützt die Feststellung des Vorhabenträgers, dass der 8-streifig auszubauende Abschnitt der BAB 10 bereits jetzt überlastet ist und die Verkehrsmengen nicht hinreichend sicher und leicht bewältigen kann. Obwohl durch umfangreiche straßenverkehrliche Maßnahmen das Unfallgeschehen positiv beeinflusst wurde, wirken die straßenverkehrlichen Eingriffe zugleich erheblich nachteilig auf die Leichtigkeit des Verkehrs und stellen keine Dauerlösung für eine BAB mit den o.g. Funktionen dar.

Die vorstehend genannten Funktionen der BAB 10 im Verkehrsnetz und die prognostizierte sehr hohe Verkehrsbelastung des 8-streifig auszubauenden Abschnittes der BAB 10 erfordern eine angepasste Bereitstellung von Park- und Rastmöglichkeiten für die Verkehrsteilnehmer. Insoweit wird mit der Bedarfsentscheidung für den Ausbau der BAB 10 auch ein Ausbaubedarf für die Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ (Nebenbetrieb an der BAB 10 gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 5 i.V.m. § 15 FStrG) bestimmt.

Die vorhandene Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ bei Betriebs-km 91+500 der BAB 10 ist bereits heute nicht annähernd in der Lage, die an sie gestellten Anforderungen zu erfüllen. Der Vorhabenträger plante deshalb entsprechend den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen, Ausgabe 2011 (ERS; eingeführt durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 02/2011 vom 02.03.2011 - StB 11/7437.2/3-05/1371916 - des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft, Abteilung 4, Nr. 9/2011 vom 24.05.2011, Amtsblatt für Brandenburg Nr. 27 vom 13.07.2011 S. 1138), eine auf die prognostizierten Anforderungen abgestimmte Erweiterung der vorhandenen Anlage.

Die Planfeststellungsbehörde kann nicht beanstanden, dass der Vorhabenträger in seinen planerischen Überlegungen bereits frühzeitig die von Einwendern geforderte „Nullvariante“ (d.h. Verzicht auf den Ausbau der vorhandenen Anlage) sowie Neubauten außerhalb des höchstbelasteten Abschnittes der BAB 10 ausschied. Die vorhandene Tank- und Rastanlage „Michendorf Süd“ liegt nicht nur im höchstbelasteten Abschnitt der BAB 10, sondern auch in einem Verflechtungsbereich, wo sich mehrere großräumige Verkehrsströme (s.o.) treffen und überlagern. Wie in Nr. 1.1 des Erläuterungsberichtes (vgl. Nr. I.4.1 dieses PFB) dargestellt, liegt die vorhandene Tank- und Rastanlage „Michendorf Süd“ in einem Abstand von

- * 33,4 km zur Tank- und Rastanlage „Am Fichtenplan Süd“ (Betriebs-km 58,1 der BAB 10),
- * 38,5 km zur geplanten Tank- und Rastanlage „Priorit“ (Betriebs-km 130,0 der BAB 10),
- * 55,6 km zur Tank- und Rastanlage „Buckautal“ (Betriebs-km 39,6 der BAB 2) und
- * 30,0 km zur Tank- und Rastanlage „Fläming“ (Betriebs-km 23,0 der BAB 9).

Anlagen außerhalb des hiermit planfestgestellten Ausbauabschnittes würden als andere Bauvorhaben wesentlich geänderte Funktionen haben. Ein Verzicht auf den Ausbau der vorhandenen Tank- und Rastanlage „Michendorf Süd“ könnte das verkehrliche Bedürfnis an Park- und Rastmöglichkeiten für die Verkehrsteilnehmer nicht erfüllen.

In ihrer Entscheidung berücksichtigte die Planfeststellungsbehörde insbesondere die sich aus dem Gesetz über das Fahrpersonal von Kraftfahrzeugen und Straßenbahnen (FPersG - Fahrpersonalgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.02.1987, BGBl. I S. 640; zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 31.07.2010, BGBl. I S. 1057) i.V.m. europäischem Recht ergebenden Anforderungen. Um die Sicherheit des Verkehrs nicht unverhältnismäßig zu beeinträchtigen, hat das in § 1 FPersG genannte Fahrpersonal nach bestimmten Lenkzeiten Pausen einzulegen. Dafür hat die Straßenbauverwaltung angemessene Park- und Rastmöglichkeiten bereitzuhalten.

Die den vorstehenden Vorschriften zugrunde liegenden Sicherheitsüberlegungen gelten entsprechend auch für die nicht im FPersG genannten Fahrzeuglenker. Auch sie sollen bei längeren Fahrten rechtzeitige und regelmäßige Pausen einlegen, wofür die Straßenbauverwaltung angemessene Park- und Rastmöglichkeiten anzubieten hat.

Dabei kommt dem Standort im höchstbelasteten Abschnitt der BAB 10 eine besondere Bedeutung zu, weil hier die bereitgestellten Park- und Rastmöglichkeiten maximal genutzt werden können.

Das Ergebnis der Ermittlung der erforderlichen Stellplatzkapazität (s. S. 5 des Erläuterungsberichtes; vgl. Nr. I.4.1 dieses PFB) ist nicht zu beanstanden. Für die Stellplatzkapazität gibt es zwar keine zwingenden Vorgaben. Jedoch beruhen die in Anlage 1 der ERS genannten Verfahren zur Ermittlung des Parkraumbedarfes und damit der Stellplatzkapazität auf Erfahrungswerten und können bei der Entscheidungsfindung herangezogen werden. Unter Würdigung der prognostizierten hohen Verkehrsbelastung im hiermit planfestgestellten Ausbauabschnitt der BAB 10 (s. nachfolgende Nr. IV.3.2.3 dieses PFB) entsprechen die vom Vorhabenträger geplanten Stellplätze den Erfahrungswerten der ERS und berücksichtigen die Besonderheiten des Einzelfalls angemessen.

Dem Straßenbauvorhaben entgegenstehende Belange – vor allem der Grundstückseigentümer und -nutzer sowie von Natur und Landschaft – sind in ihrer Gesamtheit 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 10 zu verzichten.

IV.3.2 Verkehrsprognose

IV.3.2.1 Wesentlicher Inhalt der Einwendungen

„Die vorgelegten Verkehrsprognosen, die den Berechnungen für die Belastung mit Lärm und Schadstoffen zu Grunde liegen, sind zu überarbeiten. Dies betrifft insbesondere den zu gering angesetzten Lkw-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen und die Berücksichtigung einer realitätsfernen Fahrzeugflotte auf dieser stark für den Transitverkehr genutzten Strecke. Damit sind auch die Berechnungen für die Belastung von Natur und Umwelt fehlerhaft. ... Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die 16. BImSchV sowie die RLS 90 bereits für alle bundesdeutschen Autobahnen von einem Lkw-Anteil von 25% am Tage und 45% in der Nacht ausgehen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass ausgerechnet die stark vom Lkw-Verkehr genutzte Transitstrecke des Ausbauabschnittes wesentlich unter diesen Durchschnittswerten liegt.“

„Es ist nicht erkennbar, wie die Planer auf die prognostizierte Verkehrsbelastung für diesen Autobahnabschnitt kommen. Die Prognose der zukünftigen Verkehrsbelastung berücksichtigt weder die von der Bundesregierung vorgesehene Verlagerung der Gütertransporte von der Straße auf die Schiene noch stark sinkende Bevölkerungszahlen in der Bundesrepublik Deutschland und vor allem im Land Brandenburg.“

IV.3.2.2 Erwiderungen des Vorhabenträgers

„Die Verkehrsprognose 2025 (Anlage zur Unterlage 1) wurde als Projektprognose für diesen BAB 10-Abschnitt erarbeitet und stellt die aktuelle Entscheidungsgrundlage für die derzeitige Infrastrukturplanung dar. Sie wurde durch das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragt und als Planungsgrundlage freigegeben.

Diese basiert wiederum auf

- * der Rahmenprognose des Bundes für das Jahr 2025 (Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, BMVBS 2008) und*
- * dem Strukturdatenkatalog mit Stand 2008 (insbesondere ‚Bevölkerungsvorausschätzung 2007 bis 2030‘ des Landesamtes für Bauen und Verkehr Brandenburg,*

in denen die Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsarten und damit auch die auf den Straßenverkehr entfallenden Verkehrsmengen abgebildet sind. ... Die Verkehrsprognose enthält gleichzeitig detaillierte projektbezogene Lkw-Anteile.“

IV.3.2.3 Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der vorstehenden Erwidern des Vorhabenträgers an. Die im Anhörungsverfahren geäußerten Zweifel an den Prognosezahlen für die BAB 10 im hiermit festgestellten Ausbauabschnitt sind unbegründet. Die von **Einwendern** genannten Besonderheiten sind in die Prognose 2025 eingeflossen.

Im Jahre 2007 ermittelte die Straßenbauverwaltung im auszubauenden Abschnitt der BAB 10 eine Verkehrsbelastung von 88.841 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 23,4% (s. S. 7 im Erläuterungsbericht; vgl. Nr. I.2.1 dieses PFB).

Für das Jahr 2025 wird eine Steigerung der vorhandenen Verkehrsbelastung auf ca. 117.000 bzw. 126.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 25-26% prognostiziert (s. S. 8 im Erläuterungsbericht; vgl. Nr. I.2.1 dieses PFB).

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 i.V.m. 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, absehbaren Veränderungen in den Verkehrsströmen, Netzergänzungen und Netzreduzierungen sind enthalten.

IV.3.3 Variantenauswahl / Ausbauquerschnitt

IV.3.3.1 Wesentlicher Inhalt der Einwendungen

„Die Untersuchung des Vorhabenträgers auf vermeidbare Eingriffe ist nicht vollständig. Sie wurde lediglich auf mögliche bautechnisch vorgegebene Varianten ausgelegt. Es fehlt sowohl die Einbeziehung einer Nullvariante (Unterlassung des Ausbaus) als auch die Einbeziehung von Möglichkeiten der Bedarfsabdeckung durch andere Verkehrsträger. Und es fehlt auch die Untersuchung einer verringerten Ausbauplanung insbesondere im Bereich der Aus- und Abfahrten. Die dortige Ausbauplanung auf 12 Fahrspuren ist auch für die prognostizierte Verkehrsbelastung der BAB 10 nicht notwendig und entspricht dem Ausbaustandard eines Autobahnkreuzes.“

„Durch die beidseitige Anordnung von Parallelfahrbahnen und deren fehlendem Schallschutz entsteht in diesem Bereich eine Ausbaubreite von 12 Fahrspuren, die weder dem örtlichen Verkehr angemessen ist noch den üblichen Ansprüchen an den Schutz der umliegenden Wohnhäuser gegen Lärm und Schadstoffen genügt. Die Gemeinde Michendorf fordert daher ... eine Änderung der Fahrbahnplanungen im Bereich der Auf- und Abfahrt Michendorf mit dem Ziel einer Verringerung der Ausbaubreite. ...

Die für den Ausbau der BAB 10 untersuchten Vorhabensvarianten sind ungenügend. So wurde beispielsweise bei der Variantenuntersuchung nicht untersucht, welche Trassierungsvarianten sich durch einen möglichen Aufkauf von extrem betroffenen Wohnhäusern ergeben könnten. Aufgrund der besonders extremen Betroffenheit einiger direkter Anwohner hätte ein solches Ankaufangebot mit diesen Anwohnern vor Planerstellung besprochen und das Ergebnis in die Variantenuntersuchung einbezogen werden müssen. ...

Ebenfalls fehlt die Untersuchung einer Variante mit einer räumlichen Verlagerung insbesondere der Raststätte Michendorf-Süd, mit der die räumliche Nähe von AS und Raststätte zu vermeiden wäre.“

„Es hätten andere Anbindungsvarianten mit geringeren Ausbaubreiten und mit geringeren Auswirkungen auf Natur und Landschaft untersucht werden müssen. In diese Variantenuntersuchung hätte auch die grundlegende Veränderung der Auf- und Abfahrtsituation der Raststätten Nord und Süd einbezogen werden müssen ...“

„Die nördliche Verschwenkung der Autobahntrasse führt im Bereich der ... Bauwerke 50 zu einer erheblichen Verschiebung der Autobahn in Richtung der Wohnbebauung im Ortsteil Michendorf sowie in Richtung des Erholungsgebietes an den Lienewitzseen. Damit gehen stärkere Belastungen für Anwohner ... einher, die bei einer Beibehaltung der derzeitigen Trassierung vermieden werden können.“ *„Die nördliche Verschwenkung der Autobahntrasse führt im Bereich der ... Bauwerke 50 zu einer erheblichen Verschiebung der Autobahn in Richtung des Naturschutzgebietes Lienewitz-Caputher Seen- und Feuchtgebiete, das auch als Erholungsgebiet stark genutzt wird.“*

Damit entstehen zusätzliche Belastungen für Natur und Umwelt und für die Erholungseignung der Landschaft, die bei einer Beibehaltung der derzeitigen Trassierung vermieden werden könnten. Außerdem wird die zum Schutz des Naturschutzgebietes erforderliche Pufferzone unverhältnismäßig verkleinert.“

„Die Erholungseignung und die Erholungsnutzung der Naturräume im Einwirkungsbereich der BAB 10 wurden in der vorgelegten Planung ungenügend betrachtet. ...

Der im Zuge der Autobahnerweiterung zu verändernde Anbindungspunkt an die B 2, Ortsumgehung Michendorf, ist auf seine Funktionalität zu überprüfen. Funktionsdefizite einzelner Abbiegespuren auf Grund zu geringer Dimensionierung sind im Rahmen der bevorstehenden grundhaften Veränderung des zurzeit vorhandenen Straßenkörpers zu beheben (Verlängerung der Linksabbiegerspur aus Beelitz kommend / Herstellung der planfestgestellten Spuraufteilung der L 73 aus Michendorf kommend). ...

Die Gemeinde Michendorf hat ein herausragendes Entwicklungspotential insbesondere im Bereich des naturverbundenen Wohnens. Zusätzlich hat die Gemeinde auf Grund der landschaftlich wertvollen und für Erholungszwecke prädestinierten Umgebung ein besonderes Entwicklungspotential im Bereich der Naherholung und des naturverbundenen Tourismus. In diesem Zusammenhang ist die Gemeinde besonders an einem sanften Tourismus interessiert, der jedoch besonders sensibel gegenüber Lärmimmissionen ist. Diese Entwicklungspotentiale der Gemeinde Michendorf werden in der vorliegenden Planung nicht ausreichend berücksichtigt. Darüber hinaus besteht in einigen als Wohnfläche ausgewiesenen Bereichen der Gemeinde zwar für Altbauten der Anspruch auf passiven Lärmschutz - dieser Anspruch gilt aber nicht für Neubauten. Damit werden diese potentiellen Entwicklungsgebiete der Gemeinde für eine Weiterentwicklung als Wohnstandort nachhaltig geschädigt. Auch werden durch die geplanten Nordverschwenkungen der Autobahntrasse sowie die Erweiterung der Raststätte Michendorf-Süd die Festlegungen der genehmigten Flächennutzungsplanung nicht beachtet. Damit greift die vorliegende Ausbauplanung unzulässig stark in die Planungshoheit der Gemeinde ein.“

„Generell muss festgestellt werden, dass die beabsichtigte Erweiterung der Tank- und Rastanlage ‚Michendorf-Süd‘ wesentlichen Darstellungen des rechtskräftigen gemeindlichen Flächennutzungsplans widerspricht, da diese einen erheblichen Eingriff in die durch die Gemeinde dargestellte Waldfläche verursachen würde. Im Zuge der gemeindlichen Flächennutzungsplanung wurde die zuständige Landesbehörde mehrfach beteiligt, ohne dass diese in dem hierfür relevanten Verfahren Einwendungen geltend gemacht hätte. Auf die gegebene Konfliktsituation wurde durch die Gemeinde im Vorfeld des jetzigen Planfeststellungsverfahrens frühzeitig hingewiesen, ohne dass hierauf durch den Vorhabenträger eingegangen wurde. Das im Flächennutzungsplan dokumentierte Entwicklungspotential insbesondere im Bereich des naturverbundenen Wohnens ist sehr eng an eine intakte Landschaft gebunden.

Auch das Entwicklungspotential im Bereich der Naherholung und des naturverbundenen Tourismus ist eng an die für Erholungszwecke geeignete Landschaft gebunden. Gerade die Förderung und Neuansiedlung des für die Gemeinde besonders wichtigen ruhigen touristischen Gewerbes, wie z.B. Rad- und Reitsport, ist aber extrem empfindlich gegenüber Lärmimmissionen. ...

Es fehlt die Untersuchung von Alternativstandorten für die Rastanlage - vor allem für die Lkw-Parkflächen bei gleichzeitigem Erhalt der Tankstelle mit kleiner Rastanlage am vorhandenen Standort. Die Existenz und Erhaltung der Tankstelle bedingt nicht auch eine angebundene Groß-Rastanlage, wie dies die Planung vorgibt ... Es fehlt zudem die Einbeziehung der nicht regelgerechten Nähe von Rastanlage und Anschlussstelle in die Abwägung von möglichen Ausbauvarianten in Größe/Parkflächenanzahl, konkrete Lage und Fahrbahnführung. Die fehlende Variantenuntersuchung bedingt auch die geplante Anlage der Parallelfahrbahnen und der daraus resultierenden Ausbaubreite von insgesamt 12 Fahrspuren. Dieser Eingriff ist vermeidbar und damit unzulässig. ...

Die bestehende Tankstelle auf der heutigen Tank- und Rastanlage wird in den Planunterlagen fälschlicherweise als Zwangspunkt für den Ausbau der Rastanlage ‚Michendorf-Süd‘ aufgeführt. Dies ist in dieser Form nicht nachvollziehbar und auch nicht akzeptabel. Es besteht keine zwingende Notwendigkeit, die Rastanlage in direkter Nachbarschaft zur vorhandenen Tankstelle anzuordnen. Alternativen für den Standort der Rastanlage hätten daher geprüft und im Zuge einer Variantenuntersuchung in die Planungsunterlagen übernommen werden müssen. Inhalt dieser Prüfung hätte auch die direkte Lage der Rastanlage in einem Waldgebiet mit unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung sowie die Nähe zur Anschlussstelle Michendorf sein müssen. Neben der Einbeziehung anderer Standorte für die Rastanlage fehlt auch die Untersuchung unterschiedlicher Größenvarianten für die Rastanlage.“

„Auch für die Auf- und Abfahrten auf die BAB 10 und die Anbindung der AS Michendorf wurden keine Varianten untersucht. Die ... massive Ausbaubreite führt sowohl zu einem enormen Flächenverbrauch als auch zu einer erheblichen Begünstigung der Ausbreitung von Lärm und Luftschadstoffen. Diese Auswirkungen sind bei anderen Varianten vermeidbar. So könnte die Rastanlagenauffahrt auf die BAB 10 durch Rückführung des Verkehrs auf dem Gelände der Rastanlage nach Westen einen größeren Abstand zur Anschlussstelle erhalten, der die Parallelfahrbahnen vermeidet.“

„Die Anlage ist ... sehr überdimensioniert und fördert durch überhöhtes Parkplatzangebot für den Lkw-Verkehr zusätzlich die Nutzung der Straße für den überregionalen Warentransport. Erhebliche Eingriffe in den Naturhaushalt sind die Folge ...“

„Das beanspruchte Gebiet für die Rastanlage ‚Michendorf-Süd‘ besitzt eine besondere Bedeutung für die Pufferwirkung zu den in der Nähe liegenden Wohngebieten sowie zu einem wichtigen Erholungsraum. Eine Verbreiterung der Autobahn im Rahmen der Raststätte und die überdimensionierte Größe verkleinern das Erholungsgebiet ... Zudem wird durch die vielen Lkw-Stellplätze die Lärmwirkung der Autobahn weiter in Richtung der südlich der Autobahn gelegenen Wohngebiete verlagert. Damit erhöht sich die Lärmbelastung für die betroffenen Wohngebiete weiter dramatisch. ...

Mit dem Neubau der Rastanlagen wird auch die Nutzungshäufigkeit der Tank- und Rastanlage durch Fahrzeuge mit Gefahrgütern erheblich steigen. Aus diesen Gefahrgütern ergibt sich ein erhebliches Gefährdungspotential sowohl für die benachbarten Wohnhäuser als auch für Erholungssuchende der näheren Umgebung, Zusätzlich ergibt sich daraus auch eine höhere Gefährdung der Schutzgüter Boden, Grundwasser und Luft. Diese erhöhten Gefährdungspotentiale aufgrund des erhöhten Aufkommens von Gefahrguttransporten wurden in den vorliegenden Planunterlagen nicht untersucht und es sind in den Planungen auch keinerlei Vorsorgemaßnahmen zur Gefahrenabwehr vorgesehen. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass zu erwarten ist, dass auch das vorhandene Löschwassersystem für das erhöhte Gefahrenpotential nicht ausreichend ist. Auch dies wurde nicht untersucht.“

„Der Ausbau der Raststätte Michendorf wird zur Folge haben, dass viele dubiose Gestalten in unserer Siedlung auftauchen ...“

IV.3.3.2 Erwiderungen des Vorhabenträgers

„Im Ergebnis der Variantenuntersuchung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie und der Vorplanung wurde eine Vorzugsvariante unter Bewertung und Abwägung aller erforderlichen Kriterien ausgewiesen. Darauf aufbauend erfolgte im Rahmen der weitergehenden Planungen (Vorentwurf) die Weiterentwicklung der Vorzugsvariante. Die Ergebnisse sind in der Unterlage 1 ... dargelegt.“

„Mit der gewählten Linie im optimierten Streckenabschnitt zwischen km 88+800 bis km 94+633 ... entsteht der geringst mögliche Eingriff in die beidseitig der Autobahn vorhandene Bebauung. Die gewählte Linie im Streckenabschnitt km 91+461 bis km 94+633 ... sichert maßgeblich die günstigste Variante zur Erneuerung des Bauwerkes 50Ü2. Die in dieser Variante aus bautechnologischen Gründen notwendigen getrennten Überbauten der Bahnbrücke erfordern eine Aufweitung des Mittelstreifens. In diesen Abschnitten erfolgte eine Optimierung der Strecke, insbesondere unter Berücksichtigung neuer Planungsparameter der RAA 08.“

„Eine sachgerechte Abwägung zur ausgewiesenen Ausbauvariante Bauwerk 50 ist erfolgt und in der Unterlage 1 ... nachvollziehbar dargelegt. ... Unter Berücksichtigung des künftig lärm mindernden Fahrbelags und des dazwischen liegenden Waldgebietes sind wahrnehmbare Lärm- und Schadstoffimmissionen, die über die bereits vorhandenen hinausgehen, auszuschließen.“

„Zur Sicherstellung einer verkehrssicheren Anbindung der AS Michendorf und der beidseitigen bewirtschafteten Rastanlagen ‚Michendorf‘ sind bei Beachtung des gültigen Vorschriftenwerkes zusätzlich zu den 8 Fahrstreifen auf einem kurzen Streckenabschnitt beidseitig zweistreifige Parallelfahrbahnen erforderlich. Diese dienen als Verflechtungsstreifen für die aus- und einfahrenden Verkehre. Da die Anordnung von Verflechtungsstreifen unmittelbar an der Hauptfahrbahn für die Entwurfsklasse 1A nicht zulässig ist (s. Tabelle 25 auf S. 84 der RAA 08), sind beidseitig Parallelfahrbahnen erforderlich.“ „Die Abstände zwischen den einzelnen Aus- und Einfahrten von jeweils unter 600 m erfordern einen Verflechtungsbereich, der entsprechend der Einstufung des Planungsabschnittes in die ... Entwurfsklasse 1 als Parallelfahrbahn unabhängig der Hauptfahrbahnen auszubilden ist.“

„Die Planung erfolgte unter dem Vermeidungsgebot mit möglichst geringsten beidseitigen Eingriffen in die angrenzenden Grundstücke. Maßgebend für die unvermeidlichen Eingriffe ist dabei die Umsetzung des gemäß den geltenden Entwurfsrichtlinien anwendbaren Mindestradius für die Linienführung im Grundriss. Eine weitere Grundstücksinanspruchnahme würde lediglich die Anwendung größerer Radien ermöglichen. Eine grundsätzlich andere Linienführung im Sinne alternativer Trassenvarianten würde sich daraus nicht ergeben. Da mit der Lösung die maßgeblichen Trassierungsanforderungen erfüllt werden konnten, ist eine weitergehende Grundstücksinanspruchnahme nicht erforderlich. ...

Die Verlärmung des Natur- und Erholungsraumes sowie des Außenbereiches der Wohngrundstücke wurde erkannt und in die Abwägung einbezogen.“

„Bestandteil der Verkehrsprognose 2025 ... sind die prognostizierten Knotenpunktströme. Darauf ist die Gestaltung einschließlich der Anordnung der Abbiegestreifen in den einzelnen Knotenpunktarmen ausgerichtet. Damit ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben und nachgewiesen. ...

Die ... relevanten Bauleitplanungen im Bereich der Gemeinde Michendorf wurden berücksichtigt.“

„Bestandteil des Planes ist ... auch der Umbau der AS Michendorf in dem ... Umfang, wie es für eine regelgerechte Ausbildung aller Knotenpunktelemente erforderlich ist. In diesem Fall gehört dazu zwangsläufig auch der Abschnitt der B 2 zwischen den beiden Anbindungen der Verbindungsrampen an die B 2. Zudem erfolgt in diesem Abschnitt der B 2 auch der Ersatzneubau Bauwerk 49 zur Unterführung der B 2. Die erforderliche Anpassung der Linienführung der B 2 erfolgte dabei regelgerecht. Eine Anpassung der B 2 in der vorhandenen Linienführung ist ... aus Verkehrssicherheitsgründen infolge der zu geringen vorhandenen Radien ausgeschlossen.“

Zur Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“:

„Die Gemeinde Michendorf wurde bereits im Rahmen der Vorplanung zur Erstellung eines Grobkonzeptes (Standortkonzept für den Rastanlagenausbau) frühzeitig beteiligt und mit Schreiben vom 07.11.2001 um Stellungnahme gebeten. Im Rahmen einer Hauptausschusssitzung am 27.11.2001 wurde ein erstes Standortkonzept in der Gemeinde vorgestellt. Das damalige Standortkonzept sah ... eine Erweiterung der Verkehrsfläche der Tank- und Rastanlage auf folgende Stellplatzkapazität vor:

- * 133 Pkw
- * 58 Lkw
- * 8 Bus/Caravan
- * 4 Parkplätze Behinderte
- * 3 Parkplätze Frauen
- * 115 m Großraum-Schwertransporte Längsaufstellung.

Die Gemeinde wurde über die erforderliche Verteilerfahrbahn zwischen Rastplatzausfahrt und Anschlussstellenabfahrt aufgrund der Nähe zur vorhandenen AS Michendorf und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in diesem Streckenabschnitt bereits damals informiert. Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Michendorf (Stand November 2006) liegt dem Vorhabenträger seit 24.05.2007 vor. ...

Im Rahmen der Standortkonzeptentwicklung wurden folgende Varianten der Rastanlage untersucht:

- * Variante unter Einbeziehung des alten ehemals vorhandenen Rasthauses,
- * 3 Varianten einer Kompaktanlage,
- * 2 Varianten mit Rasthausanordnung in Insellage,
- * 5 Varianten mit Rasthausanordnung in Seitenlage.

Die hieraus hervorgegangene Vorzugslösung stellt die Grundlage für die Entwurfs- und Planfeststellungsunterlage dar.“

„Die ... Vorzugsvariante zur Erweiterung am vorhandenen Standort wurde als Ausbauwillen des Vorhabenträgers als Grundlage für diese Planung übernommen. Hierbei wurde der Bestand mit vorhandener Tankstelle und Raststätte beachtet. Die räumliche Nähe der AS und der bewirtschafteten Rastanlage ist regelgerecht gelöst. Im Übrigen kann davon ausgegangen werden, dass der mit einer räumlichen Verlagerung der bewirtschafteten Rastanlage verbundene Eingriff als gesamthaft größer einzuschätzen ist, als die zusätzliche Anordnung der relativ kurzen Parallelfahrbahnen ...“

„Die örtlichen Randbedingungen (Lage der Tankstelle und des Raststättengebäudes) sind für eine Rückführung des Verkehrs auf das Gelände der Rastanlage nach Westen – um einen größeren Abstand zur Anschlussstelle zu erhalten – nicht geeignet.“

IV.3.3.3 Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Erwidern des Vorhabenträgers an.

Trassierung der BAB 10

Sie bestätigt die hiermit planfestgestellte Trassierung der BAB 10. Bessere Ausbaualternativen sind nicht ersichtlich (s. auch Nr. 2 des Erläuterungsberichts; vgl. Nr. I.2.1 dieses PFB). Das Optimierungsgebot des § 50 BImSchG ist in der Variantenauswahl berücksichtigt (s. Nr. IV.5.3.2 dieses PFB).

Im Bereich des Ortsteiles Wildenbruch zwischen dem Bauanfang bei Betriebs-km 88+800 und ca. Betriebs-km 90+654 der BAB 10 entschied sich der Vorhabenträger im Ergebnis seiner Variantenuntersuchung für eine Ausbauvariante, bei der Beeinträchtigungen der beidseitig angrenzenden Bebauungen minimiert sind. Unter Würdigung der einzuhaltenden Trassierungsparameter (hervorzuheben sind die Kurvenradien) kann dem Vorhabenträger keine weitere Optimierung aufgegeben werden.

Die im Kreuzungsbereich mit den Schienenwegen 6118/6122 und 6119 (Ifd. Nr. 47 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) gewählte nördliche Ausbauvariante ist mit einer bis zu ca. 35 m großen Aufweitung des im Übrigen nach RAA angewandten RQ 43,5 verbunden. Diese Aufweitung beginnt / endet wegen der einzuhaltenden Kurvenradien bereits ca. 500 m vor bzw. hinter dem Kreuzungsbauwerk 50. Die damit verbundenen Nachteile (hervorzuheben ist der höhere Flächenverbrauch für die BAB 10) sind nicht so schwerwiegend, wie die Vorteile (hervorzuheben sind eine Kostenersparnis von ca. 8 Mio. €, Vermeidung erheblicher Vollsperrungen der BAB 10 während der Bauausführung sowie Schutz des Zauneidechsenhabitats auf der südlichen Bahnböschung).

Im Bereich der AS Ferch bis zum Bauende bei Betriebs-km 97+830 entschied sich der Vorhabenträger für eine im Wesentlichen beidseitige Verbreiterung, insbesondere weil damit die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden sind. Das Interesse der von Immissionen – und hier besonders von Immissionsgrenzwertüberschreitungen (vgl. Nrn. III.9.2.3 oder III.9.3.3 dieses PFB) – Betroffenen nördlich der BAB 10 ab AS Ferch bis zum Bauende an einer Verbreiterung nach Süden ist nicht so schwerwiegend, dass sich eine südliche Ausbauvariante als vorzugswürdig aufdrängt.

Ausbauvariante der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“

Entsprechend vorstehender Nr. IV.3.1 dieses PFB ist die Entscheidung des Vorhabenträgers, die Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ im hiermit planfestgestellten Ausbauabschnitt der BAB 10 zu belassen, ebensowenig zu beanstanden, wie die Dimensionierung der Tank- und Rastanlage.

Den Neubau einer Tank- und Rastanlage an einem anderen Standort verbunden mit dem Rückbau der vorhandenen Tank- und Rastanlage durfte der Vorhabenträger wegen der damit verbundenen Umweltbeeinträchtigungen und Kosten bereits im Ergebnis einer Grobanalyse ablehnen. Ausbauvarianten mit Erhalt der vorhandenen Tankstellenanlage und des Raststättegebäudes sind offensichtlich vorzugswürdig.

Der von Einwendern vorgeschlagene Neubau einer Rastanlage an einem anderen Standort bei Erhalt der vorhandenen kleinen Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ scheidet ebenso im Ergebnis der Grobanalyse aus. Abgesehen davon, dass zwei geteilte Anlagen nicht die gleichen Funktionen wie die geplante kompakte Anlage übernehmen könnten, entstünden durch die zusätzlichen Ein- und Ausfahrten an der BAB 10 erhebliche Nachteile für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Der Flächenverbrauch i.V.m. den Eingriffen in Natur und Landschaft würden lediglich an eine andere Stelle zwischen den AD Nuthetal und Potsdam verschoben. Eine neue Anlage wäre mit zusätzlichem Erschließungsaufwand verbunden.

Die Entscheidung für die hiermit planfestgestellte Ausbauvariante der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ wird bestätigt. Eine bessere Alternative ist nicht ersichtlich (s. auch Nr. 2 des Erläuterungsberichts; vgl. Nr. I.4.1 dieses PFB).

Entsprechend Nr. III.11 dieses PFB bezog die Planfeststellungsbehörde die Flächennutzungsplanung der Gemeinde in ihre Entscheidungsfindung ein.

Dimensionierung der BAB 10 und der anzupassenden Straßen

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)“.

Zwar sind die in den Richtlinien für die Anlage von Straßen vorgegebenen technischen Ausbauparameter für die gerichtliche Abwägungskontrolle nicht bindend und können so auch nicht stets und ohne weiteres entgegen stehende Belange von Natur und Landschaft jeden Gewichts überwinden. Die durch allgemeine Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr 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 (so Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/1996 des Bundesministeriums für Verkehr zur Einführung der RAS-Q vom 15.08.1996). 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).

Solche Ausnahmefälle sind beim hiermit festgestellten Vorhaben nicht ersichtlich. Die Überprüfung der Planfeststellungsbehörde ergab, dass die hiermit festgestellte Planung einer sachgerechten Abwägung auch in Bezug auf den Ausbaustandard entspricht.

Zur Bewältigung der vorhandenen und prognostizierten Verkehre auf der BAB 10 ist der RQ 43,5 erforderlich. Das ergibt sich aus der Bedarfsplanvorgabe, die BAB 10 mit einem 8-streifigen Querschnitt auszubauen, i.V.m. den RAA, worin als 8-streifiger Querschnitt der RQ 43,5 vorgesehen ist.

Der Vorhabenträger wies in seiner Erwiderng zutreffend darauf hin, dass im Bereich der AS Michendorf (lfd. Nr. 25 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) bis zu den Tank- und Rastanlagen auf die beidseitigen Verflechtungsbereiche neben der Hauptfahrbahn der BAB 10 aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht verzichtet werden kann. Eine richtliniengerechte Variante mit geringerem Flächenverbrauch ist an dieser Stelle nicht ersichtlich.

Die entsprechend S. 3 dieses PFB als Folgemaßnahmen (§ 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 erster Halbsatz VwVfG) anzupassenden Straßenabschnitte werden entsprechend dem jeweils vorhandenen Ausbauquerschnitt / RQ hergestellt.

IV.3.4 Zerschneidung vorhandener Wege / Erschließung

IV.3.4.1 Wesentlicher Inhalt der Einwendungen

„Zur besseren touristischen Erschließbarkeit des ‚Beelitzer Stadtwaldes‘, aber vor allem für die äußerst wichtige Verbindung der Feuerwehren im Rahmen der Gefahrenabwehr, sollte eine Brücke im Bereich der verlängerten ‚Beelitzer Straße‘ vorgesehen werden.“

„Sollte die Ortszufahrt ‚B 2 / Elsterstraße‘ nach Bergheide geschlossen werden ..., sollte eine neue Ortszufahrt geprüft werden. Die vorhandene Ortszufahrt über ‚Leipziger Chaussee‘ und ‚Langerwischer Weg‘ sehe ich als deutliche Gefahrenstelle. Hier sollte geprüft werden, ob ... Abbiegespuren auf der B 2 geschaffen werden können bzw. eine neue zusätzliche Zufahrt entstehen kann. Keine der vorhandenen Ortsstraßen in Bergheide hält einem Durchgangsverkehr stand. Ich fühle mich ... durch eine erhöhte Durchfahrtszahl gestört, zumal der Kurvenbereich der B 2 die Gefahrensituation untermauert.“

„Im Zuge des Brückenneubaus BAB 10 / B 2 und der damit verbundenen Neugestaltung des Abschnittes der B 2 zwischen Autobahn und Kreuzung Ortseinfahrt Michendorf ist eine Verbindung zur ‚Potsdamer Straße‘ in Höhe der Tankstelle herzustellen. Damit kann das Gewerbegebiet ‚An der Autobahn‘ und die bestehende Tankstelle direkt an die B 2 angeschlossen werden. Durch das Verschwenken der B 2 in Richtung Osten steht auch genügend Platz für die Einbindung der ‚Potsdamer Straße‘ (B 2alt) zur B 2 zur Verfügung.“ „Ich fordere die straßenbauliche Verknüpfung der ‚Potsdamer Straße‘ in Michendorf (Höhe Shell-Tankstelle) mit der neuen Verkehrsführung der B 2, um die enormen Lärm- und Umweltbelastungen durch den Verkehr von und zur Autobahn sowie zur Tankstelle in der ‚Luckenwalder Straße‘ in Michendorf zu reduzieren.“

IV.3.4.2 Erwiderungen des Vorhabenträgers

„Es besteht keine gesetzliche Verpflichtung zur Herstellung eines zusätzlichen Brückenbauwerkes im Rahmen des Ausbaues der BAB 10. Zum jetzigen Zeitpunkt besteht hier keine Brückenverbindung über die sechstreifige BAB 10.“

„Die Anpassung der B 2 im Rahmen der Ausbauplanung der BAB 10 erfordert Veränderungen in diesem Bereich. Die Anbindung der ‚Elsterstraße / An der Autobahn‘ an die B 2 wird unterbrochen. In diesem Bereich (ca. 30 m) vor dem Knotenpunkt ist verkehrstechnisch keine Einmündung anzuordnen (Knotenpunktabstände). Die Zufahrt zur Siedlung Bergheide erfolgt über die Anbindungen ‚Elsterstraße‘ und ‚Langerwischer Weg‘. Die Zufahrten an die B 2 (Anbindung ‚Elsterstraße, Langerwischer Weg‘) sind nicht Gegenstand dieser Planfeststellung.“

„Eine Verknüpfung der ‚Potsdamer Straße‘ mit der umverlegten B 2 ist nicht vorgesehen. Hierdurch bestünde aus der Sicht des Vorhabenträgers ... die Gefahr einer unerwünschten ‚Bypassfunktion‘ zum angrenzenden Knotenpunkt (Anbindung der Verbindungsrampe). Dieses Szenario würde sich ggf. negativ auf die Entlastungswirkung der Ortsumgehung auswirken ... Das Gewerbegebiet ist zudem ausreichend direkt über den ... Knotenpunkt mit der B 2 bzw. der BAB 10 verbunden.“

IV.3.4.3 Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt vorstehende Erwiderungen. Sie überzeugte sich davon, dass der Vorhabenträger in seiner Planung die beeinträchtigten vorhandenen Wegebeziehungen in ausreichendem Umfang anpasst bzw. umorientiert. Die vorhandene Erschließung benachbarter Grundstücke bleibt ausreichend gewährleistet.

Die im Bereich des hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhabens gelegenen öffentlichen Straßenverbindungen bleiben entweder erhalten oder werden angepasst bzw. umorientiert. Vereinzelt kurze Umwege sind ohne weiteres zumutbar.

Gemäß § 8a Abs. 4 FStrG ist ein angemessener Ersatz vorzusehen, wenn auf Dauer berechnete Zufahrten durch das geplante Straßenbauvorhaben unterbrochen oder ihre Benutzung erheblich erschwert werden. Dieser Ersatz kann allerdings entfallen, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz besitzen oder wenn die Zufahrten auf einer widerruflichen Erlaubnis beruhen. Die vom Vorhabenträger vorgelegte Straßenplanung ist gemessen an § 8a Abs. 4 FStrG rechtmäßig. Die Grundstücke bleiben grundsätzlich wie bisher erschlossen.

Es besteht kein Rechtsanspruch darauf, dass eine vorhandene Zufahrtsituation unverändert in der Zukunft erhalten bleibt. Art. 14 Abs. 1 GG und die Straßengesetze garantieren vielmehr lediglich, dass eine angemessene Zufahrt zum Grundstück, d.h. eine öffentliche Straße als Verkehrsvermittler, erhalten bleibt. Das hindert den Straßenbaulastträger jedenfalls so lange nicht, die Straße umzugestalten und dabei den Anliegern Erschwernisse aufzuerlegen, wie die Straße diese Funktion noch – und sei es räumlich oder zeitlich begrenzt – zu erfüllen vermag. Zum Grundeigentum gehören lediglich der „Kontakt nach außen“ und eine „ausreichende“ Verbindung zur öffentlichen Straße, nicht jedoch der Fortbestand einer jetzt vorhandenen, besonders vorteilhaften Ausgestaltung. Einen uneingeschränkten Vertrauensschutz dahin, die gegenwärtige Lage werde sich nicht verändern, gibt es nicht. Der Anlieger muss vom Straßenbaulastträger hinnehmen, dass dieser die Maßnahmen durchführt, welche er zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für erforderlich halten darf. Dabei hat er allerdings neben dem Grundsatz des geringstmöglichen Eingriffs zu beachten, welchen Umfang an Zufahrtsmöglichkeiten ein eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetrieb braucht (VGH Hessen, Urteil vom 21.02.2008 - 4 N 869/07).

Der Anliegergebrauch gewährt auch unter Berücksichtigung des Art. 14 GG keinen Schutz gegen den Wegfall einer bestimmten Wegeverbindung. Anlieger werden durch eine Verschlechterung der für ihre Grundstücke bestehenden Verkehrsverhältnisse in der Regel nicht in ihren Rechten verletzt. Ein etwaiges Vertrauen in den Fortbestand einer bestimmten Verkehrslage ist regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang. Das bedeutet zugleich, dass Nachteile einer Änderung der Verkehrslage zumindest dann entschädigungslos hinzunehmen sind, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz besitzen. Ein Ersatzweg ist nicht erst dann ausreichend, wenn er der bisherigen Zuwegung in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Ausreichend ist vielmehr eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Nach diesen Maßstäben ist auch die Frage der Zumutbarkeit von Umwegen zu beurteilen (BVerwG, Urteil vom 21.12.2005 - 9 A 12.05).

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 dieses PFB i.V.m. den Erläuterungsberichten (vgl. Nrn. I.2.1 und I.4.1 dieses PFB) Bezug genommen. Im Ergebnis der Abwägung sind die für das hiermit planfestgestellte Vorhaben erforderlichen Grundstücksbeanspruchungen (vgl. Nrn. I.2.17 und I.4.12 dieses PFB) 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. Nrn. I.2.17 und I.4.12 dieses PFB) 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.2.7, I.2.15.3, I.4.6 und I.4.10.4 dieses PFB), ggf. ergänzt durch die Übersichtslagepläne (vgl. Nrn. I.2.3, I.2.15.4, I.4.3 und I.4.10.3 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 i.V.m. § 7 Abs. 2 bis 4 Enteignungsgesetz des Landes Brandenburg - EntGBbg - vom 19.10.1992, GVBl. I/92 S. 430; zuletzt geändert durch Gesetz vom 07.07.1997, GVBl. I/97 S. 72,73) und der Entschädigung in Land (§ 16 EntGBbg) sind außerhalb dieses Verfahrens zu verhandeln.

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.4.1.4 Einwendungen ohne nähere Begründung

Legt der Eigentümer eines Grundstücks, das für Straßenbauzwecke in Anspruch genommen werden soll, im Wege der Einwendung (fristgerecht) über die bloße Tatsache der Eigentumsbetroffenheit hinaus keine konkrete Interessenbeeinträchtigung dar, so kann er auch nur eine entsprechend pauschale Auseinandersetzung mit seinen privaten Belangen erwarten. Im gerichtlichen Verfahren beschränkt sich die Prüfung auf die Frage, ob die Planfeststellungsbehörde das Interesse, von einer Eigentumsinanspruchnahme überhaupt verschont zu bleiben, abwägungsfehlerhaft hinter die für das Vorhaben ins Feld geführten Belange zurück gesetzt hat (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996 - 4 A 30.96).

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.5 und III.6 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 bei den trassennahen Maßnahmen nicht auf beliebige andere Flächen ausgewichen werden.

In den Maßnahmenblättern (Anlagen 1 zu den Erläuterungsberichten des LBP; vgl. Nrn. I.2.15.1 und I.4.10.1 dieses PFB) sind die Maßnahmen erläutert.

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 -pflfegemaßnahmen 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).

Die Anordnung von Ausgleichs- oder 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 i.V.m. § 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 werden betroffene Einwender durch die Kompensationsmaßnahmen nur unwesentlich beeinträchtigt.

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. Nrn. I.2.17.2 und I.4.12.2 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. Nrn. I.2.17 und I.4.12 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).

Dadurch, dass für die Kompensationsmaßnahmen lediglich eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit oder Reallast eingetragen wird, bleibt den Eigentümern die Möglichkeit erhalten, sich ihre Eigentümerposition zunutze zu machen, falls sich in Zukunft die bauliche Situation ihrer Grundstücke ändert. In dem Fall könnten sie eine räumliche Verlagerung der allein für Kompensationszwecke bestimmten Flächen fordern.

Im BV (vgl. Nrn. I.2.5 und I.4.4 dieses PFB) wurde darauf hingewiesen, dass die durch Kompensationsmaßnahmen betroffenen Grundstückseigentümer gemäß § 19 Abs. 5 FStrG i.V.m. § 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 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 1.1 des GV

IV.4.3.1 Wesentlicher Inhalt der Einwendungen

Die Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 1.1 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB) befürchteten negative Wirkungen des geplanten Ausbauvorhabens u.a. mit den nachfolgenden Erwägungen.

„Es ist nicht auszuschließen, wie neueste Forschungen aus den USA bestätigen, dass es im Süden von Michendorf/Langerwisch in den Sommermonaten zur Bildung von Tornados kommen kann. Durch die großflächige Versiegelung der Landschaft, BAB 115, BAB 10, B 2n und weiterer geplanter Zuführungen, einschließlich des neuen Rastplatzes für Lkw in Michendorf, wird die Luft bei anhaltender Sonneneinstrahlung und wenig Wind ausgetrocknet und erhitzt. Kommt es jetzt zur Heranführung feucht warmer Luft, bilden sich auf engstem Raum große Temperatur- und Feuchtegegensätze, wodurch eine starke Labilität der Luftschichtung erfolgt. ... durch die erzeugten starken Aufwinde ... in einem engen Schlauch ... gerät die Luft in eine Drehbewegung mit nach innen zunehmender Windgeschwindigkeit, die in der Zugbahn verheerende Folgen hat. ...

Schon jetzt haben der zunehmende Lärm und die Luftverschmutzung negative Einwirkungen auf meine Gesundheit und Umfeld. Die ausgelegten Planungen berücksichtigen nicht ausreichend diese Aspekte. ... Mit dem Ausbau wird die Weiterentwicklung des Lebensumfeldes in der Großgemeinde verhindert und damit auch der Wert meiner Wohnimmobilie und anderer Grundstücke (Wald und Acker), die ich besitze, nachhaltig geschädigt. ... Es ist jetzt schon zu verzeichnen, dass der Wildbestand einschließlich vieler Vogelarten rückläufig ist. Dieser Zustand wird sich verstärken durch den Ausbau der BAB 10. Damit werden auch die Jagdpachteinnahmen zurückgehen, die bekannterweise an den Wildbestand gekoppelt sind. ...

Ich fordere die vollständige Bepflanzung der Randbereiche der Autobahn vom Dreieck Nuthetal bis hinter der Raststätte Michendorf sowohl auf derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen als auch unter Wald mit dicht wachsenden Gehölzen in einer Tiefe von mindestens 100 Metern zum Sichtschutz sowie zum Schutz vor Immissionen.“

IV.4.3.2 Erwiderungen des Vorhabenträgers

„Ein klassisches Gutachten für die Gefährdung eines Gebietes durch Tornados gibt es nicht, die Gefährdung basiert auf der Auswertung von statistischen Erhebungen, soweit diese überhaupt für ein explizites Gebiet vorliegen. Bei der Diskussion der Tornadoklimatologie muss zwischen absoluten Fallzahlen (in einem gewissen Zeitraum), der Fallzahlrate (Fälle pro Zeit) und der Wahrscheinlichkeitsdichte für das Auftreten von Tornados einer gewissen Stärke unterschieden werden. Letztere beschreibt, (wenn bekannt) die Grundgesamtheit und ist charakteristisch für die (regionale) Tornadoklimatologie. Als wissenschaftliche Grundlage zählen die totalen Fallzahlen. Von 1453 bis 2003 sind für Deutschland 417 klassifizierte Fälle nachgewiesen. Davon waren 9 verheerend (F4/F5 gemäß internationaler Fujita-Skala von F0 bis F5) = 2,2%. ... Sogenannte F3-Fälle (starke Tornados) kommen einmalig in ca. 5 Jahren in Deutschland vor [www.wetterzentrale.de]. Eine Zunahme der Tornados in Deutschland ist derzeit nicht nachweisbar. Berichte und Fotos sind häufiger geworden, weil die Tornados heute mehr beobachtet werden. Derzeit werden für Deutschland zwischen 40-60 Tornados/Jahr benannt. Diese Statistik ist jedoch zu ungenau, um daraus sowohl verbindliche Zahlen als auch eine eventuelle Gefährdung ableiten zu können [www.tornadoliste.de].“

IV.4.3.3 Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt die Erwiderungen des Vorhabenträgers. Bisher liegen keine Erkenntnisse vor, die eine unmittelbare Verbindung eines oder mehrerer konkreter Bauvorhaben mit ansteigender Tornadowahrscheinlichkeit aufzeigen. Nicht einmal für die überwiegend versiegelten / bebauten Großstadtzentren wie z.B. in Berlin ist bisher ein Zusammenhang festgestellt worden.

Zu den immissionsbezogenen Einwendungen verweist die Planfeststellungsbehörde auf Nr. IV.5 dieses PFB.

Sie überzeugte sich davon, dass auf den geplanten Erwerb von 178 m² für den Straßenkörper der BAB 10 (Ifd. Nr. 1 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) und die vorübergehende Beanspruchung weiterer 16 m² des 22.097 m² großen Grundstücks mit der Ifd. Nr. 1.1 des GV nicht verzichtet werden kann. Das ist ein unwesentlicher Anteil des Grundstücks.

Fragen der Entschädigung einschließlich der gerügten Jagdpachteinnahmen sind außerhalb der Planfeststellung zu klären (s. vorstehende Nr. IV.4.1.2 dieses PFB).

IV.4.4 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.2 des GV

IV.4.4.1 Wesentlicher Inhalt der Einwendungen

„Ich habe meinen Wohnsitz direkt angrenzend zur Autobahn und werde durch den Ausbau der BAB 10 in meiner Gesundheit und meiner direkten Lebensqualität massiv beeinträchtigt. Insbesondere die negativen Einwirkungen durch Lärm und Luftschadstoffe auf mein Grundstück und somit auf mein tägliches Leben schädigen meine Gesundheit. Die ständige, ununterbrochene Geruchsbelästigung der vorbeifahrenden Autos, insbesondere durch die starke Zunahme des Lkw-Verkehrs führte bei mir sogar in der Zwischenzeit zu einem Hörverlust ...

Bedingt durch die Lage meines Grundstücks konzentriert sich der Schall wie ein Kegel auf unser Grundstück. Das Haus selbst liegt zwar etwa 550 m entfernt von der Autobahn, aber der Zwischenraum zwischen Haus und Autobahn ist unbebaut und wird für Erholungszwecke gärtnerisch und landwirtschaftlich genutzt. ...

Das Grundstück sollte eine Altersvorsorge für uns sein und der spätere Nutzer beabsichtigt die ursprüngliche Größe unseres Grundstücks ... für eine Pferdezucht zu nutzen. ...

Ich fordere die Aufforstung des Abschnittes in Höhe unseres Grundstücks, wie man es uns bei der vorherigen Erweiterung der Autobahn 2005 bereits versprochen hatte ...

Die fehlende Lärmschutzwand für Langerwisch führt zu einer erheblichen Lärmbelastung meines Grundstücks und meines Wohnortes, die durch die Lärmschutzwand vermieden werden kann.“

IV.4.4.2 Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde

Die immissionsbezogenen Einwendungen sind entsprechend Nr. IV.5 dieses PFB unbegründet.

Für den landwirtschaftlich genutzten Anteil des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.2 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB) besteht kein Immissionsschutzanspruch.

Die schützenswerte Bebauung der Einwender ist so weit vom hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhaben entfernt, dass in den Berechnungen der Beurteilungspegel (vgl. Nr. I.2.11.2 2.b dieses PFB; s. auch Blatt 1 der Lagepläne der Immissionsorte gemäß Nr. I.2.11.4 dieses PFB) keine Immissionen oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV ermittelt wurden. Maßgebliche aktive Schutzvorkehrung im Bereich der Einwender ist die Straßenoberfläche mit einer lärmindernden Wirkung von -5 dB(A).

Die von den Einwendern beschriebene freie Schallausbreitung von der BAB 10 bis zu ihrer Bebauung ist in den schalltechnischen Berechnungen als Regelfall berücksichtigt (vgl. auch Unterabschnitt „RLS-90“ in Nr. IV.5.3.5 dieses PFB).

Der in den ausgelegten Planunterlagen ausgewiesene Erwerb einer Teilfläche des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.2 des GV ist bereits durch Kaufvertrag vom 07.05.2012 vollzogen.

Im Bereich der gekauften Teilfläche wird ein Versickerbecken angelegt, das im Rahmen der LBP-Maßnahme G5 (s. Maßnahmenblatt in Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.2.15.1 dieses PFB) mit Bäumen und Sträuchern bepflanzt wird.

Darüber hinaus ist die von den Einwendern angesprochene Umsetzung zugesagter Pflanzmaßnahmen aus dem benachbarten Planungsverfahren zum „6-streifigen Aus- bzw. Umbau des Autobahndreiecks Nuthetal“ nicht Gegenstand des hiermit abgeschlossenen Verfahrens.

IV.4.5 **Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.3 des GV**

Die Eigentümer beanstandeten nicht unmittelbar den geplanten Erwerb von 8.572 m² ihres 42.620 m² großen Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.3 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB).

Sie befürchteten aber negative Wirkungen des geplanten Ausbauvorhabens u.a. mit den nachfolgenden Erwägungen und forderten zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen.

„Ich habe meinen Wohnsitz in Nähe zur Autobahn und werde durch den Ausbau der BAB 10 in meiner Gesundheit und meiner direkten Lebensqualität massiv beeinträchtigt. Insbesondere die negativen Einwirkungen durch Lärm und Luftschadstoffe auf meinen Wohnort und auf mein Umfeld zur Erholung werden durch die ausgelegten Planungen nicht ausreichend berücksichtigt. Der Ausbau der BAB 10 beeinträchtigt mich nicht nur in meinem persönlichen Lebensumfeld, er schädigt auch die Gesamtentwicklung meines Wohnortes stark und nachhaltig. Mit dem Ausbau wird ... auch der Wert meiner Wohnimmobilie nachhaltig geschädigt. ...

Die gewählte Trassierung für die ausgebaute Autobahn führt insbesondere im Bereich von Langerwisch ... zu einer nördlichen Verschwenkung der Fahrbahnen. Durch diese Verschwenkung rückt die Autobahn dichter an die Wohnbebauung in Langerwisch und Michendorf heran und verstärkt die nachteiligen Einwirkungen von Lärm und Schadstoffen in diesem Bereich zusätzlich. Ich fordere die Rücknahme der nördlichen Verschwenkung, wenn diese nicht mit zusätzlichen Lärmschutzwänden oder Lärmschutzwällen für Langerwisch kombiniert wird.“

Die immissionsbezogenen Einwendungen sind entsprechend Nr. IV.5 dieses PFB unbegründet. Das Wohngrundstück der Einwender ist soweit vom hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhaben entfernt, dass Immissionsbelastungen oberhalb von Grenzwerten sicher ausgeschlossen sind. Für das landwirtschaftlich genutzte Grundstück mit der lfd. Nr. 2.3 des GV besteht kein Immissionsschutzanspruch.

Der Vorhabenträger nahm die Einwendungen zum Anlass, die Größe der zu beanspruchenden Teilfläche soweit wie möglich zu minimieren. Der o.g. Erwerb von 8.572 m² des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.3 des GV ist bereits durch Kaufvertrag vom 07.05.2012 vollzogen.

IV.4.6 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.15 des GV

Die Eigentümer beanstandeten nicht unmittelbar den geplanten Erwerb von 12 m² und die vorübergehende Beanspruchung weiterer 50 m² ihres 3.410 m² großen Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.15 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB).

Sie befürchteten aber negative Wirkungen des geplanten Ausbaus u.a. mit den nachfolgenden Erwägungen und forderten zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen.

„Ich habe meinen Wohnsitz in Nähe zur Autobahn und werde durch den Ausbau der BAB 10 in meiner Gesundheit und meiner direkten Lebensqualität massiv beeinträchtigt. Insbesondere die negativen Einwirkungen durch Lärm und Luftschadstoffe auf meinen Wohnort und auf mein Umfeld zur Erholung werden durch die ausgelegten Planungen nicht ausreichend berücksichtigt. Der Ausbau der BAB 10 beeinträchtigt mich nicht nur in meinem persönlichen Lebensumfeld, er schädigt auch die Gesamtentwicklung meines Wohnortes stark und nachhaltig. Mit dem Ausbau wird ... auch der Wert meiner Wohnimmobilie nachhaltig geschädigt.“

Allerdings sind die Einwendungen insoweit widersprüchlich, wie die Einwender *„die Rücknahme der nördlichen Verschwenkung“* der BAB 10 forderten. Durch die im Bereich Wildenbruch / Langerwisch geplante nördliche Ausbauvariante wird gerade der Bereich Wildenbruch geschont. Die vom Vorhabenträger als Vorzugsvariante in den meisten anderen Bereichen vorgesehene symmetrische Verbreiterung wäre dagegen mit erheblich größeren Beeinträchtigungen des südlich der BAB 10 gelegenen Grundstücks der Einwender verbunden.

Forderungen nach offenporigem Asphaltbelag nahm der Vorhabenträger zum Anlass, seine schalltechnische Untersuchung (vgl. Nr. I.2.11 dieses PFB) zu überarbeiten und die zunächst geplanten bis zu 10 m hohen Lärmschutzwände teilweise durch eine Straßenoberfläche mit dauerhaft lärmindernder Wirkung von -5 dB(A) (vgl. Nr. III.9.2.2 dieses PFB) zu ersetzen. Damit ist diese Forderung der Einwender erfüllt.

Zu den übrigen immissionsbezogenen Einwendungen verweist die Planfeststellungsbehörde auf Nr. IV.5 dieses PFB.

Sie überzeugte sich davon, dass auf die o.g. Beanspruchung des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.15 des GV nicht verzichtet werden kann.

IV.4.7 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.22 des GV

Die Eigentümer erklärten sich im Schreiben vom 07.01.2010 unter bestimmten Voraussetzungen mit der geplanten Beanspruchung ihres Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.22 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB) einverstanden.

Im Einzelnen:

„Unter der Voraussetzung, dass keine Beschädigungen angrenzender Grundstücksteile (eigene Anpflanzungen, Einbauten) erfolgen, sowie ein sicherer, dauerhafter Zaun an der neuen Grundstücksgrenze gestellt wird, erklären wir uns zur Veräußerung dieser Fläche einverstanden. ...

Vor dem Abriss ist vom Verursacher zu veranlassen, dass ein neues Nebengebäude erstellt wird. Dieses könnte ein um 90° gedrehtes vergleichbares Gebäude auf einer angrenzenden Fläche ... sein. Der Ersatzbau muss bestehen aus

- * *Garage (6,0 x 4,0m),*
- * *Werkstatt (8,0 x 5,0 m),*
- * *Lagerraum (9,0 x 3.0 m),*
- * *Installation von Drehstrom,*
- * *Erreichbarkeit mit Kfz.*

Die vorhandenen Einrichtungen und Lagermaterialien sind zu Lasten des Verursachers umzulagern. ... Der Abriss erfolgt durch den Verursacher.

Die nördliche Seite des Wohnhauses ist mit einer 4,0 m hohen Wand vor Beschädigungen und Verunreinigungen zu schützen.

Der Abtransport der Baumaterialien hat in östlicher Richtung zu erfolgen (parallel zur Autobahn).

Der auf der linken Seite des Gebäudes stehende Ginkgobaum und die Gartenwasserleitung sind zu erhalten und zu schützen.

Nach Abriss des Gebäudes ist die Fläche mit 40 cm Kulturboden und 10 cm Humusboden abzudecken. ...

Wir gehen davon aus, dass während der Bautätigkeiten an den Fahrbahnen die vorhandene Lärmschutzwand erhalten bleibt. Sollte dies nicht realisierbar sein, sind zeitweilige Maßnahmen vorzusehen.“

Daraufhin erklärte der Vorhabenträger, dass eine sorgsame und rücksichtsvolle Bauausführung der beauftragten Unternehmen regelmäßig von der Straßenbauverwaltung überwacht und dadurch abgesichert wird.

Entsprechend Nr. III.12.18 dieses PFB sagte der Vorhabenträger die möglichst weitgehende Einbeziehung vorstehender Forderungen in die Bauausführung zu.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Bedenken der Grundstückseigentümer damit im Wesentlichen ausgeräumt sind.

Unabhängig davon überzeugte sie sich davon, dass auf den Erwerb von 73 m² und die vorübergehende Beanspruchung weiterer 252 m² des 1.034 m² großen Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.22 des GV nicht verzichtet werden kann.

Auf die Nrn. III.9.1 und IV.4.1.2 dieses PFB wird hingewiesen.

IV.4.8 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.45 des GV

IV.4.8.1 Wesentlicher Inhalt der Einwendungen

Die Eigentümer wandten sich mit Schreiben vom 11.02.2010 gegen die geplante Beanspruchung ihres Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.45 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB).

„... wohne ich seit über 40 Jahren in diesem Haus ... Dieses Haus und Grundstück ist mein Leben. ... Mein Sohn hat immer beabsichtigt, auch mit ... seiner späteren Familie, auf dem Grundstück wohnen zu bleiben und dieses dann später weiter zu nutzen. So wäre auch für mich im Alter gesorgt, nur wie soll das jetzt gehen bei diesen Einschnitten in mein Eigentum.“

„Durch den geplanten Ausbau der BAB 10 bin ich ... direkt betroffen und werde massiv in meiner Lebensqualität eingeschränkt und in meiner Gesundheit beeinträchtigt, daher fordere ich eine Überprüfung der Trassenführung ...

Daher fordere ich auch die Gleichstellung unseres Wohnbereiches mit Wohngebieten, bei denen andere Lärmschutzwerte gelten. Warum muss ich mich mit höherer Lärmschutzbelastung abfinden, nur weil unser Wohnraum durch die DEGES eine solche Einstufung erfährt? ...

Schon jetzt spüre ich im Haus die Erschütterungen, die durch das ständige Fahren der Lkw verursacht werden. Da ‚klirren‘ die Scheiben in der Tür und bei Gegenständen, die im Regal stehen, da hört und sieht man wie z.B. hängende Teile aneinander stoßen. Auch in der oberen Etage sind diese Erschütterungen zu spüren, selbst noch, wenn man dort auf dem Sofa liegt. Und diese Erschütterungen werden durch diesen Ausbau sicher nicht weniger werden. Und wie werden diese Erschütterungen erst während der Bauphase sein? Wie lange wird das ein Haus ‚überleben‘? ... Außerdem habe ich durch die zu erwartenden Erschütterungen gerade während der Bauphase auch erhebliche Bedenken betreffend der Abwassergrube. ...

Auch mache ich mir immer größere Sorgen um die Sicherheit ... bei der Nähe der Autobahn, insbesondere der Lkw-Spur. Es gibt doch für den Fall eines schwerwiegenden Lkw-Unfalls überhaupt keine ‚Schutzzone‘ für uns. ...

Wie werde ich mich fühlen, wenn ich vor einer ... hohen Wand stehe, von der ich jedes Mal das Gefühl habe ‚erschlagen‘ zu werden, die mir schon gleich bei Verlassen meines Hauses übermächtig gegenübersteht. Durch diese ... Wand wird mein Lebensraum und meine Lebensqualität derart negativ beeinflusst, denn mal abgesehen von dem Platz der kaum noch vorhanden ist, bleibt ja auch keine Möglichkeit die Sonne zu nutzen. Die Sonne wird uns wohl nur noch in den Abendstunden erreichen.

... der Fernsehempfang nach Aufstellen der Schallschutzwand ... wird kaum noch möglich sein. Darf ich dann, weil eine breitere Autobahn gebraucht wird, kein Fernsehen mehr gucken?“

IV.4.8.2 Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich auf nachfolgende Nr. IV.4.10.2 dieses PFB. Die dort getroffenen Entscheidungen gelten für das Grundstück mit der lfd. Nr. 2.45 des GV entsprechend.

Die Planfeststellungsbehörde bezog die mit Schreiben vom 16.11.2011 / 21.04.2012 durch die Einwender erklärte Zustimmung zur Variante 7a (Photovoltaik) nicht in ihre Entscheidungsfindung ein (s. Nrn. III.9.3 und IV.5 dieses PFB).

Fragen der Entschädigung sind außerhalb der Planfeststellung zu klären (s. vorstehende Nr. IV.4.1.2 dieses PFB).

Für das Grundstück mit der lfd. Nr. 2.45 des GV sind folgende Betroffenheiten hervorzuheben:

- * Der Verlust von ca. 12% Grundstücksfläche, die nach Angaben der Einwender bisher als Garten genutzt wurde.
- * Nach eigenen Angaben der Einwender sind die verkehrlichen Erschütterungen der BAB 10 schon jetzt erheblich spürbar. Während der Bauausführung seien Schäden am Haus und an der Abwassergrube zu erwarten. Es besteht zumindest während der Baudurchführung ein Schadensrisiko für die vorhandene Bebauung.
- * Eine erdrückende Wirkung der geplanten 8 m hohen Lärmschutzwand (Nr. 6 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) i.V.m. der bis zu 4 m hohen Stützwand (Nr. 85 des BV) kann die Planfeststellungsbehörde nicht zweifelsfrei ausschließen (s. Nr. IV.5.3.13 dieses PFB).

Deshalb unterstellt die Planfeststellungsbehörde in ihrer Entscheidungsfindung als ungünstigsten anzunehmenden Fall (worst case) einen Übernahmeanspruch der Grundstückseigentümer.

Sie stellt fest, dass auf den Erwerb von 123 m² (ca. 12%) für den Straßenkörper der BAB 10 (lfd. Nr. 1 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) und auf die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 10 m² des 1.029 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 2.45 des GV nicht verzichtet werden kann.

IV.4.9 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.46 des GV

IV.4.9.1 Wesentlicher Inhalt der Einwendungen

Die Eigentümer wandten sich mit Schreiben vom 11.02.2010 gegen die geplante Beanspruchung und Beeinträchtigung ihres Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.46 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB).

Sie befürchteten durch den Ausbau der BAB 10 vielfältige Schädigungen, weil ihr Wohngrundstück direkt neben der BAB 10 gelegen ist. Im Einzelnen befänden sich neben dem alten Zaun auch eine Fäkaliengrube und der Swimmingpool (4,6 m mal 1,1 m) im Baubereich. Für die vorhandenen zwei Satellitenschüsseln müsse ein anderer Befestigungspunkt gesucht werden.

„Das Haus war für uns als Vorsorge für das Alter gedacht, um dann später von unserer Tochter übernommen zu werden. Dabei möchte ich auch noch darauf hinweisen, dass das Haus von den Großeltern ... gebaut wurde und es damals noch keine Autobahn gab!“

„Ich fordere eine Überprüfung der Trassenführung ohne Verschwenkung zu unserer Seite! Der Bau der Autobahn muss so überarbeitet werden, dass unser Grundstück davon nicht betroffen wird. Uns direkt gegenüber (auf der anderen Seite der Autobahn) ist Wald und Menschen und Gebäude wären nicht betroffen! ...

Mit dem Ausbau der BAB 10 wird der Wert unserer Wohnimmobilie weiter nachhaltig geschädigt. Unser kleines ‚Erholungsgebiet‘ mit Pool, Strandkorb und Pflanzenwelt wird nicht mehr vorhanden sein.“

„... nach dem Ausbau der BAB 10 werde ich mich ... wie auf einen Berliner Hinterhof fühlen (graue Wand).“

„Während der Bauphase und auch später werden die Erschütterungen im Haus und den ... Nebengebäuden zunehmen. Die Häuser sind dafür gar nicht gebaut worden. Schon heute wackeln Gläser und Schiebetüren bei der Vorbeifahrt von großen Lkw. ... Wenn die Gebäude nicht mehr standhalten, dann hat man Angst um Gesundheit, Eigentum und Leben!

Da wir auf unserem Grundstück einen Propangastank (5.000 Liter) stehen haben, ist die Gefährdung bei Unfällen auf der Autobahn, Gefahrentransporter, steigend. Denn die neue Trassenführung nähert sich dem Tank ...

Des Weiteren fordern wir bei der Planung ... die Anwendung der für ... Wohngebiete geltenden Vorschriften.“

„Ich fordere eine angemessene Entschädigung, um uns eine Umsiedelung zu ermöglichen.“

IV.4.9.2 Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich auf nachfolgende Nr. IV.4.10.2 dieses PFB. Die dort getroffenen Entscheidungen gelten für das Grundstück mit der lfd. Nr. 2.46 des GV entsprechend.

Die Planfeststellungsbehörde bezog die mit Schreiben vom 16.11.2011 / 21.04.2012 durch die Einwender erklärte Zustimmung zur Variante 7a (Photovoltaik) nicht in ihre Entscheidungsfindung ein (s. Nrn. III.9.3 und IV.5 dieses PFB).

Fragen der Entschädigung sind außerhalb der Planfeststellung zu klären (s. vorstehende Nr. IV.4.1.2 dieses PFB). Die Frage der Höhe der Entschädigung umfasst die Entschädigung für Fäkaliengrube und Swimmingpool. Der Vorhabenträger erklärte sich im Anhörungsverfahren anstatt der Entschädigung zur Anpassung / Wiederherstellung von Fäkaliengrube, Swimmingpool und gestörten Satellitenschüsseln bereit, sofern dies im Einzelfall technisch und wirtschaftlich sinnvoll ist.

Für das Grundstück mit der lfd. Nr. 2.46 des GV sind folgende Betroffenheiten hervorzuheben:

- * Der Verlust von ca. 10,4% Grundstücksfläche, die nach Angaben der Einwender bisher anteilig für Erholungszwecke (hervorzuheben ist der Swimmingpool) genutzt wurde.
- * Nach eigenen Angaben leiden die Einwender aufgrund der alten Bausubstanz des Hauses bereits unter wahrnehmbaren Erschütterungen. Es besteht zumindest während der Baudurchführung ein Schadensrisiko für die vorhandene Bebauung.
- * Eine erdrückende Wirkung der geplanten 8 m hohen Lärmschutzwand (Nr. 6 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) i.V.m. der bis zu 4 m hohen Stützwand (Nr. 85 des BV) kann die Planfeststellungsbehörde nicht zweifelsfrei ausschließen (s. Nr. IV.5.3.13 dieses PFB).

Deshalb unterstellt die Planfeststellungsbehörde auch hier als ungünstigsten anzunehmenden Fall (worst case) einen Übernahmeanspruch der Grundstückseigentümer in ihrer Entscheidungsfindung.

Sie stellt fest, dass auf den Erwerb von 110 m² (ca. 10,4%) für den Straßenkörper der BAB 10 (lfd. Nr. 1 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) und auf die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 39 m² des 1.053 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 2.46 des GV nicht verzichtet werden kann.

IV.4.10 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.56 des GV

IV.4.10.1 Wesentlicher Inhalt der Einwendungen

Die Eigentümer wandten sich mit Schreiben vom 11.02.2010 gegen die geplante Beanspruchung und Beeinträchtigung ihres Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.56 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB).

„Wir haben unseren Wohnsitz im faktischen Wohngebiet ...

In unserem Haus und Grundstück haben wir jahrelang unsere Arbeitskraft und sehr viel Geld für Modernisierung und Erhaltung investiert. Das Haus ist unsere Altersabsicherung und soll später an unser Kind übergeben werden. Nach dem Bau der Autobahn und Eingriff in das Grundstück wird das Haus und Grundstück keinen Wert mehr haben ...“

„... wir fordern eine andere Trassierung der Autobahn, so dass unser Grundstück nicht in Anspruch genommen wird.“

„Die Autobahn, Autobahnbrücke, Schallschutzwand, Böschung und Entwässerungsgraben rücken laut Planfeststellung ... um 10 m auf unser Haus und Grundstück zu. Laut Planung beträgt der Abstand zwischen Schallschutzwand und Haus nur ca. 13 m und zur Werkstatt ca. 7,60 m. Durch die jetzige Autobahn ist eine maximale Belastung ... schon erreicht. Das Haus ist ... nach dem Autobahnbau zu Wohnzwecken nicht mehr nutzbar ... Die Lärmschutzwand und Böschungshöhe ... schränkt uns zu sehr durch eine extreme Beschattung ein. ... da die übermächtige Höhe und die Nähe der Schallschutzwand und der Entwässerungsgraben uns einengt und beängstigt. ... Durch die große Beschattung ist auch keine Gartennutzung mehr möglich. Unser Pool 4 mal 8 m ist nicht mehr nutzbar, da der Absorber das Wasser nicht mehr erwärmen kann, da keine Sonneneinstrahlung durch die hohe Schallschutzwand möglich ist. Der Fernsehempfang ... ist nicht mehr möglich durch die Höhe der Schallschutzwand. Ebenfalls wird es im Haus unzumutbar dunkel sein.“

„Auf der Autobahnbrücke wird die Schallschutzwand aus Glas gefertigt und hat nur eine Höhe von 6 m, dadurch werden wir besonders stark mit dem Lärm und ... Luftschadstoffen ... belastet.“

„Die Erschütterungen, die schon ... jetzt bei der bestehenden Autobahn erheblich spürbar sind ... werden sich drastisch erhöhen ... Durch die ... zu erwartenden ... Schäden an Haus und Nebengelass, die bis zum Einsturz des Hauses führen, ist unsere Gesundheit und Leben erheblich bedroht. ... Durch die Aufschüttung und Verdichtung der Böschung und das Einrammen der Pfähle für die Schallschutzwand wird ein hoher Bodendruck verursacht, der Verwerfungen am Boden entstehen lässt. Unser Haus, Nebengelass und Werkstatt werden der Bodenveränderung und dem ansteigenden Grundwasser ausgesetzt, was bis zum Einsturz führen wird. Bei der Bauausführung des Abbruchs der bestehenden Autobahn und der Wiederherstellung der Autobahn (Unterbau und Deckschicht) werden starke Erschütterungen verursacht, ... durch Baumaschinen ... sind Schäden am Haus zu erwarten.“

„Der Wert unseres Grundstückes und Hauses wird stark verringert. Die Lebens- und Wohnqualität in unserem Haus und auf unserem Grundstück ist ... für uns ... höchst unzumutbar ...“

„Wir sind bereit, für den notwendigen Ausbau der achtspurigen Autobahn unser Grundstück und Haus gegen eine faire Entschädigung aufzugeben.“

IV.4.10.2 Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde

Forderungen nach offenporigem Asphaltbelag nahm der Vorhabenträger zum Anlass, seine schalltechnische Untersuchung (vgl. Nr. I.2.11 dieses PFB) zu überarbeiten und die zunächst geplanten bis zu 10 m hohen Lärmschutzwände teilweise durch eine Straßenoberfläche mit dauerhaft lärmindernder Wirkung von -5 dB(A) (vgl. Nr. III.9.2.2 dieses PFB) zu ersetzen.

Entsprechend Nr. III.12.19 dieses PFB sagte der Vorhabenträger zu, im Bereich des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.56 des GV die Begrünung der grundstückszugewandten Seite der Lärmschutzwand mit den Eigentümern abzustimmen.

Damit sind die Forderungen der Einwender teilweise erfüllt.

Die hiermit planfestgestellte Lärmschutzwand ist ein wirksames Hindernis für die Wasser- und Schadstoffausbreitung von den Fahrbahnen der BAB 10 in Richtung benachbarter Grundstücke. Durch ihre Höhe von 8 m tritt in Bezug auf Luftschadstoffe der sogenannte „Schornsteineffekt“ ein, d.h. die auf der Kfz-Fahrbahn mit Schadstoffen angereicherte Luft muss erst 8 m nach oben steigen, um Bereiche hinter der Lärmschutzwand zu erreichen. Auf ihrem Weg nach oben und wieder nach unten wird sie so stark verdünnt, dass hinter der Lärmschutzwand schädliche Konzentrationen ausgeschlossen sind. Das wurde in der luftschadstofftechnischen Untersuchung (vgl. Nr. I.2.12 dieses PFB) nachgewiesen.

Das angesprochene Risiko durch von der Fahrbahn der BAB 10 abkommende Fahrzeuge wird sich im Vergleich zum vorhandenen Zustand nicht erhöhen. Der richtliniengerechte Ausbau der BAB 10 dient gerade der Verbesserung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und damit zur Verringerung des Unfallrisikos (vgl. auch Nr. IV.3.1 dieses PFB). Zwar rückt die Fahrbahnaußenkante dichter an die Bebauung heran, die Fahrzeuge können sich aber zukünftig auf 4 Fahrstreifen verteilen. Außerdem würden von der Fahrbahn abkommende Fahrzeuge durch das vom Vorhabenträger geplante Fahrzeug-Rückhaltesystem im Bankettbereich und durch die Lärmschutzwand aufgehalten.

Somit sind die Befürchtungen der Einwender in Bezug auf Wasser, Schadstoffe und Unfallrisiko unbegründet.

Die Planfeststellungsbehörde betont, dass sie die mit Schreiben vom 16.11.2011 durch die Einwender erklärte Zustimmung zur Variante 7a (Photovoltaik) für ihre Entscheidung über die in den Einwendungen geltend gemachten Belange – und daraus resultierende Entschädigungsentscheidungen dem Grunde nach – zugunsten der Einwender nicht herangezogen hat (s. Nrn. III.9.3 und IV.5 dieses PFB).

Soweit die Einwender Fragen der Entschädigung angesprochen haben, sind diese Fragen außerhalb der Planfeststellung zu klären (s. vorstehende Nr. IV.4.1.2 dieses PFB). Das gilt sowohl für die Höhe der Entschädigung als auch für die von den Einwendern geforderte Gesamtübernahme ihres Grundstücks.

Ermöglicht ein PFB den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum durch Entzug oder Teilentzug dieser Rechtsposition, bildet er also die Grundlage für eine Enteignung, so ist die Regelung der damit verbundenen Entschädigungsfragen dem von der Planfeststellung gesonderten Enteignungsverfahren vorbehalten. Im Rahmen dieses Verfahrens sind nach Maßgabe von § 19 Abs. 5 FStrG i.V.m. § 11 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 EntGBbg bei der Enteignung eines Teilgrundstücks auch die daraus folgenden Nutzungsbeeinträchtigungen des Restgrundstücks zu entschädigen. Eine besondere Form dieser Entschädigung stellt die Ausdehnung der Enteignung auf den Rest des Grundstücks gegen Entschädigung der Gesamtfläche dar, die der Eigentümer beanspruchen kann, wenn er den verbliebenen Grundstücksteil nicht mehr in angemessenem Umfang nach seiner bisherigen Bestimmung nutzen kann (§ 7 Abs. 3 EntGBbg); auch hierüber ist mithin ausschließlich im Enteignungsverfahren zu entscheiden (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.07.2004 - 9 A 21.03).

Wegen des Zaunes wird auf Nr. 11 des BV (vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) hingewiesen.

Im Rahmen ihrer Entscheidungsfindung hat die Planfeststellungsbehörde das Gewicht der für und wider das Straßenbauvorhaben sprechenden Interessen zu ermitteln. Dieses Gewicht ist abhängig von der Schwere der jeweiligen Betroffenheit, also auch von der Frage, ob die Betroffenheit im Extremfall sogar einen Übernahmeanspruch auslöst.

Im Ergebnis ihrer Ermittlungen kann die Planfeststellungsbehörde nicht ausschließen, dass aufgrund der Summe der vorhandenen und hinzukommenden Beeinträchtigungen eine weitere Wohnnutzung des Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.56 des GV unzumutbar ist. Die Einwender sind jedenfalls schwer durch das Straßenbauvorhaben betroffen. Im Einzelnen ist hervorzuheben:

- * Der Verlust von ca. 4,2% und die dauernde Beschränkung weiterer (1,7 + 10,3 =) 12% der Grundstücksfläche.
- * Nach eigenen Angaben der Einwender sind die verkehrlichen Erschütterungen der BAB 10 schon jetzt erheblich spürbar. Während der Bauausführung seien Schäden an den Gebäuden zu erwarten. Diese Aussage blieb vom Vorhabenträger unwidersprochen und wurde sogar im Anhörungsverfahren zum Anlass genommen, eine Beweissicherung zuzusagen (vgl. Nr. III.9.3.3 dieses PFB). Es besteht somit zumindest während der Baudurchführung ein Schadensrisiko für die vorhandene Bebauung.

- * Die Einwender wohnen bereits nördlich einer ca. 4 bis 4,5 m hohen Lärmschutzwand. Der Vorhabenträger plant in diesem Bereich eine 8 m hohe Lärmschutzwand (Nr. 6 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB), die ca. 10 m dichter am Wohnhaus der Einwender stehen soll. Hinzu kommt eine bis zu 4 m hohe Stützwand (Nr. 85 des BV) weniger als 2 m neben der zukünftigen Grundstücksgrenze. Ein vom Vorhabenträger erstelltes Verschattungsgutachten bestätigt, dass die *„geplante neue Trasse der BAB 10 inklusive Erhöhung der Lärmschutzwand ... im Bereich der autobahnnächsten Wohnhäuser entlang der ‚Beelitzer Straße‘ in den Wintermonaten und zum Teil auch in den Übergangszeiten zu einer deutlichen Einschränkung der Besonnung hauptsächlich in den Vormittagsstunden“* führt. Weil vorstehende Wände vom Grundstück der Einwender aus den Blick in südliche Richtungen weitgehend verhindern und bei der Gesamthöhe von bis zu 12 m auch als Baukörper stark hervortreten, spricht viel für eine erdrückende Wirkung (s. Nr. IV.5.3.13 dieses PFB).

Deshalb unterstellt die Planfeststellungsbehörde als ungünstigsten anzunehmenden Fall (worst case) einen Übernahmeanspruch der Grundstückseigentümer in ihrer Entscheidungsfindung.

Trotzdem lässt sich das Ergebnis der Variantenauswahl des Vorhabenträgers nicht beanstanden. Zunächst ist schon fraglich, ob durch eine Variante mit einseitigem Ausbau der BAB 10 nach Süden der Übernahmeanspruch hätte ausgeschlossen werden können, weil zumindest erhebliche mittelbare Beeinträchtigungen des Grundstücks verbleiben würden. Weiter ist zu beachten, dass Ausbauvarianten wegen der einzuhaltenden Trassierungsparameter (insbesondere Kurvenradien) nur über größere Strecken festgelegt werden können, so dass bei einer südlichen Ausbauvariante die Beeinträchtigungen der Bebauung in Wildenbruch erheblich angestiegen wären.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass auf

- * den Erwerb von 70 m² (ca. 4,2%) für den Straßenkörper der BAB 10 (Ifd. Nr. 1 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB),
- * die dauernde Beschränkung von 29 m² (ca. 1,7%) für die Anpassung / Umverlegung einer Telekommunikationslinie (Ifd. Nr. 182 des BV),
- * die dauernde Belastung von (69 + 105 =) 174 m² (ca. 10,3%) für die LBP-Maßnahmen V21/CEF11 sowie A5 (Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.2.15.1 dieses PFB) und
- * die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 7 m²

des 1.685 m² großen Flurstücks mit der Ifd. Nr. 2.56 des GV nicht verzichtet werden kann.

Ergänzend wird auf die Entscheidungen in den Nrn. III.9, IV.3 und IV.5 dieses PFB verwiesen.

IV.4.11 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 3.9 des GV

Die Eigentümer wandten sich mit Schreiben vom 14.02.2010 und 10.06.2010 gegen das geplante Straßenbauvorhaben und forderten entweder die sogenannte „Nullvariante“ oder zumindest eine Ausbauvariante ohne Beanspruchung ihres Grundstücks. Die der Planung zugrunde liegende Prognose werde angezweifelt, vor allem wegen eines zu gering angesetzten Lkw-Anteiles.

Der in den Planunterlagen ausgewiesene Erwerb ihres 1.693 m² großen Grundstücks mit der lfd. Nr. 3.9 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB) für den Straßenkörper der BAB 10 (lfd. Nr. 1 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) werde abgelehnt.

Ferner rügten die Einwender

- * Immissionsbelastungen ihrer schutzwürdigen Bebauung,
- * Beeinträchtigungen des Kleinklimas,
- * Zerstörungen von floristischen und faunistischen Lebensräumen,
- * Beeinträchtigungen von Landschaftsschutz- bzw. Naherholungsgebieten

und forderten eingriffsnahе Kompensationsmaßnahmen.

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich davon, dass auf die o.g. Beanspruchung des Grundstücks mit der lfd. Nr. 3.9 des GV nicht verzichtet werden kann. Dafür haben die Eigentümer dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung (s. vorstehende Nr. IV.4.1.2 dieses PFB).

Wie in Nr. IV.3.3 dieses PFB ausgeführt, ist im Bereich des Ortsteiles Wildenbruch zwischen dem Bauanfang bei Betriebs-km 88+800 und ca. Betriebs-km 90+654 - im Vergleich zur hiermit planfestgestellten - keine bessere Ausbauvariante der BAB 10 ersichtlich.

Die immissionsbezogenen Einwendungen sind entsprechend Nr. IV.5 dieses PFB unbegründet. Die schützenswerte Bebauung der Einwender ist so weit vom hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhaben entfernt, dass Immissionen oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV ausgeschlossen sind.

Zu den übrigen Einwendungsinhalten verweist die Planfeststellungsbehörde auf Nr. IV.6 dieses PFB.

IV.4.12 **Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 3.12, 3.25, 3.48, 3.50, 3.57, 3.62, 3.64, 3.65, 3.66 und 33.7 des GV sowie der lfd. Nr. 2.5 des GV**

Die Eigentümer rügten den Verlust ihrer Waldflächen, weil die Bewirtschaftung des Waldes Bestandteil ihres Einkommens sei. Daher würden sie einer Veräußerung von Wald nur zustimmen, falls Ersatzflächen in der Gemarkung Michendorf kostenneutral zur Verfügung gestellt werden.

Zunächst stellt die Planfeststellungsbehörde klar, dass das in den Grunderwerbsunterlagen ausgewiesene 1.397 m² große Flurstück mit der lfd. Nr. 3.62 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB) bereits als öffentliche Verkehrsfläche (hier: Teil des Straßenkörpers im Sinne von § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG) zur B 2 gehört. Diese Fläche ist bereits durch PFB vom 19.02.2003 (50.9 7172/2.13) als Teil der B 2 festgestellt worden. Dafür ist lediglich noch der Grunderwerb durchzuführen. Über diese Fläche 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.

Ähnliches gilt für die in den Grunderwerbsunterlagen ausgewiesenen 1.095 m² und 402 m² großen Flurstücke mit den lfd. Nrn. 3.65 und 3.66 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB). Diese bisherigen Verkehrsflächen werden lediglich vorübergehend für die Realisierung der LBP-Maßnahmen A1 und A2 (Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.2.15.1 dieses PFB) beansprucht.

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

- * den Erwerb von 1.488 m² für den Straßenkörper der BAB 10 (lfd. Nr. 1 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB), die dauernde Belastung von 1.100 m² als Teil der Straßenentwässerungsanlage gemäß lfd. Nr. 17 des BV („Reservefläche Entwässerung“; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB), die dauernde Belastung von 150 m² für die Herstellung eines Wartungsweges (lfd. Nr. 77 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 46 m² des 11.290 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 3.12 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB),
- * den Erwerb von 912 m² für den Straßenkörper der BAB 10 (lfd. Nr. 1 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) und die dauernde Belastung von 342 m² für die Wiederherstellung eines nicht öffentlichen Weges (lfd. Nr. 23 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) des 6.012 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 3.25 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB),
- * den Erwerb von 184 m² für den Straßenkörper der B 2 (lfd. Nr. 25 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) und die zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von (31 + 451 =) 482 m² des 666 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 3.48 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB),

- * die dauernde Belastung von 45 m² für die LBP-Maßnahme A2 (Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.2.15.1 dieses PFB) des 11.626 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 3.50 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB),
- * den Erwerb von 280 m² für den Straßenkörper der B 2 (lfd. Nr. 25 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) des 4.204 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 3.57 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB),
- * den Erwerb von 315 m² für den Straßenkörper der B 2 (lfd. Nr. 25 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) des 741 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 3.64 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB),
- * die dauernde Belastung des 436 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 33.7 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB) für die LBP-Maßnahme E14 (Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.2.15.1 dieses PFB) sowie
- * den Erwerb von (5.164 + 247 =) 5.411 m² für die Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ als Teil der BAB 10 (lfd. Nr. 1 des BV; vgl. Nr. I.4.4 dieses PFB) und den Erwerb von (295 + 21 =) 316 m² für den Straßenkörper der Gemeindestraße gemäß lfd. Nr. 24 des BV (vgl. Nr. I.4.4 dieses PFB) des 17.744 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 2.5 des GV (vgl. Nr. I.4.12.2 dieses PFB).

Nach Fertigstellung des hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhabens entfällt die bisherige Beeinträchtigung der o.g. 1.095 m² und 402 m² großen Flurstücke mit den lfd. Nrn. 3.65 und 3.66 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB). Diese Flurstücke können dann wieder von den Eigentümern genutzt werden.

Trotzdem wird von den betroffenen Grundstücken ein erheblicher Flächenanteil beansprucht. Damit evtl. verbundene schwere Beeinträchtigungen sind jedoch auszuschließen, weil die Eigentümer mit Datum vom 15.11.2011 ihre Bauerlaubnis erteilten.

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.

IV.4.13 Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 3.19, 3.20, 3.28 und 3.52 des GV sowie der lfd. Nr. 2.12 des GV

IV.4.13.1 Wesentlicher Inhalt der Einwendungen

„Als Grundeigentümer bin ich von der Erweiterung direkt betroffen. Mein Nutzwald wurde vor 4 Jahren mit großem Aufwand neu aufgeforstet. Der Wald stellt für mich einen nicht geringen Teil meiner Einnahmen dar, der ich beraubt werde (Weihnachtsbaumverkauf, Totholzverkauf). Ich bin nicht bereit, diese Fläche zu veräußern. Schon zu DDR-Zeiten wurde mein Vater gezwungen, die Fläche für das Automatenrestaurant zu ‚verkaufen‘. Auch zum Bau der B 2n wurden Flächen von mir beansprucht, die zu Schleuderpreisen vom Land erworben wurden. Es kann nicht sein, das hier der Grundeigentümer mit nichts abgespeist werden soll und die BVS und BVVG nur gegen Höchstgebot Grundeigentum veräußert.“

Ich fordere, dass eine echte Variantenprüfung vorgenommen wird, die neben unterschiedlichen Ausbauvarianten auch die Nullvariante – belassen der derzeitigen kleinen Rastanlage – einbezieht. Denn die Rastanlage ‚Michendorf-Süd‘ soll in unmittelbarer Nähe zur derzeitigen Wohnbebauung der Orte Bergheide, Sixt und Michendorf-Süd gebaut werden. Da es sich beim Neubau der Rastanlage um einen weitgehend kompletten Neubau einer extrem großen Rastanlage ... handelt, muss die Wahl des Standortes einer grundsätzlichen Abwägung unterzogen werden. Diese Standortüberprüfung wurde nicht vorgenommen. Auch fehlt die Untersuchung unterschiedlicher Ausbaugrößen für die Rastanlage.“

„Ich habe meinen Wohnsitz in Nähe zur Autobahn und werde durch den Ausbau der BAB 10 in meiner Gesundheit und meiner direkten Lebensqualität massiv beeinträchtigt. Insbesondere die negativen Einwirkungen durch Lärm und Luftschadstoffe auf meinen Wohnort und auf mein Umfeld zur Erholung werden durch die ausgelegten Planungen nicht ausreichend berücksichtigt. Der Ausbau der BAB 10 beeinträchtigt mich ... in meinem persönlichen Lebensumfeld ... Mit dem Ausbau wird die Weiterentwicklung meines Wohnortes verhindert und damit auch der Wert meiner Wohnimmobilie nachhaltig geschädigt. Ich nutze zudem die Umgebung der BAB 10 regelmäßig zur Naherholung. Durch das Fehlen eines umfassenden Lärmschutzes sowie eines Schutzes vor Luftschadstoffen beim Ausbau der BAB 10 wird die Erholungseignung dieser Landschaft erheblich beeinträchtigt bzw. komplett zerstört. ... Die Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt sind unvollständig erfasst. ...

Ich fordere zudem die Veränderung der geplanten Fahrbahnführung im Bereich der Auf- und Abfahrten für die beidseitige Raststätte sowie für die Auf- und Abfahrt Michendorf. Die beidseitigen Parallelfahrbahnen für die Raststätte und für die Auf- und Abfahrt Michendorf führen zu einer Gesamtbreite der geplanten Autobahn in diesem Bereich von insgesamt 12 Fahrspuren und zusätzlichen Randstreifen. Diese Verkehrsführung berücksichtigt in keiner Weise die Anforderungen an eine Trassierung im direkten Siedlungsbereich, weil damit sowohl die Lärmausbreitung verstärkt wird als auch der Flächenverbrauch unnötig groß ist. ...

Es ist nicht einzusehen, dass in Michendorf die Natur und Umwelt beeinträchtigt wird und Ausgleichsmaßnahmen in anderen Orten wie Dallgow-Döberitz und Güterfelde gemacht werden.“

IV.4.13.2 Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde

Zunächst ist unklar, ob die Einwendung gegen ortsferne Kompensationsmaßnahmen zugleich ein Angebot war, die eigenen eingriffsnah gelegenen Grundstücke dafür bereitzustellen. Dies kann aber offen bleiben, weil eine solche Einwendung nicht von allen Eigentümern vorliegt und die mit dem hiermit festgestellten Straßenbauvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig kompensiert sind.

Forderungen nach offenporigem Asphaltbelag nahm der Vorhabenträger zum Anlass, seine schalltechnische Untersuchung (vgl. Nr. I.2.11 dieses PFB) zu überarbeiten und die zunächst geplanten bis zu 10 m hohen Lärmschutzwände teilweise durch eine Straßenoberfläche mit dauerhaft lärmindernder Wirkung von -5 dB(A) (vgl. Nr. III.9.2.2 dieses PFB) zu ersetzen. Damit ist diese Forderung der Einwender erfüllt.

Zu den übrigen immissionsbezogenen Einwendungen verweist die Planfeststellungsbehörde auf Nr. IV.5 dieses PFB.

Das Ergebnis der von den Einwendern geforderten Variantenuntersuchung zur Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ ist in Nr. 2 des Erläuterungsberichts (vgl. Nr. I.4.1 dieses PFB) zusammengefasst. Der Vorhabenträger entschied sich nachvollziehbar für einen Ausbau der Tank- und Rastanlage am vorhandenen Standort (s. Nr. IV.3.1 dieses PFB) und für die hiermit planfestgestellte Ausbauvariante. Das verkehrliche Interesse an einem hinreichend leistungsfähigen Ausbau der BAB 10 sowie der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ – einschließlich notwendiger Folgemaßnahmen – überwiegt das von den Einwendern angesprochene Interesse an unveränderter Nutzung ihres Flurstücks mit der lfd. Nr. 2.12 des GV (vgl. Nr. I.4.12.2 dieses PFB) als Wald.

In ihrer Entscheidung berücksichtigte die Planfeststellungsbehörde, dass von den betroffenen Flurstücken mit einer Gesamtgröße von 20.363 m² ein großer Anteil von 8.415 m² (ca. 41,3%) dauerhaft beansprucht wird. Im Einzelnen sind erforderlich:

- * Erwerb von 117 m² für den Straßenkörper der BAB 10 (lfd. Nr. 1 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) und dauernde Belastung von 689 m² für die Wiederherstellung eines nicht öffentlichen Weges (lfd. Nr. 23 des BV) des 1.307 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 3.19 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB),
- * Erwerb von 34 m² für den Straßenkörper der BAB 10 (lfd. Nr. 1 des BV), dauernde Belastung von 26 m² für die Wiederherstellung eines nicht öffentlichen Weges (lfd. Nr. 23 des BV) und zum Straßenbau vorübergehend benötigte Fläche von 393 m² des 5.623 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 3.20 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB),
- * Erwerb von 274 m² für den Straßenkörper der B 2 (lfd. Nr. 25 des BV) und dauernde Belastung von (20 + 201 =) 221 m² für die Wiederherstellung nicht öffentlicher Wege (lfd. Nrn. 23 und 35 des BV) des 3.870 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 3.28 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB),
- * Erwerb von 577 m² für den Straßenkörper der B 2 (lfd. Nr. 25 des BV) und dauernde Belastung von 229 m² für die Wiederherstellung eines nicht öffentlichen Weges (lfd. Nr. 35 des BV) des 3.315 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 3.52 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB) sowie
- * vollständiger Erwerb des 6.248 m² großen Flurstücks mit der lfd. Nr. 2.12 des GV (vgl. Nr. I.4.12.2 dieses PFB) für die Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ als Teil der BAB 10 (lfd. Nr. 1 des BV; vgl. Nr. I.4.4 dieses PFB).

Die von den Einwendern angesprochenen Fragen der Entschädigung sind außerhalb der Planfeststellung zu klären (s. vorstehende Nr. IV.4.1.2 dieses PFB). Sollten die Einwender mit der vom Vorhabenträger angebotenen Höhe der Entschädigung nicht einverstanden sein, steht es ihnen frei, das Angebot im Entschädigungsverfahren bei der Enteignungsbehörde des Landes Brandenburg prüfen zu lassen.

IV.4.14 Eigentümer / Nutzer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 3.39 und 3.40 des GV

Die Eigentümer beanstandeten nicht die geplante Beanspruchung ihrer Grundstücke mit den lfd. Nrn. 3.39 und 3.40 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB). Sie sprachen in ihrem Einwendungsschreiben vom 07.01.2010 nur die geplante Beanspruchung ihres Grundstücks mit der lfd. Nr. 2.22 des GV an (s. vorstehende Nr. IV.4.7 dieses PFB).

Die Nutzer / Pächter beanstandeten ebenfalls nicht unmittelbar den geplanten Erwerb von

- * 194 m² des 4.052 m² großen Grundstücks mit der lfd. Nr. 3.39 des GV und
- * 144 m² des 172 m² großen Grundstücks mit der lfd. Nr. 3.40 des GV

für den Straßenkörper der B 2 (s. lfd. Nr. 25 des BV [vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB] i.V.m. Blatt 3 der Lagepläne [vgl. Nr. I.2.7 dieses PFB]).

Sie befürchteten aber eine Zunahme der Immissionsbelastung ihres Erholungsgrundstücks durch das geplante Ausbauprojekt und forderten zusätzliche Schutzvorkehrungen.

Zunächst stellt die Planfeststellungsbehörde klar, dass das in den Grunderwerbsunterlagen ausgewiesene 172 m² große Flurstück mit der lfd. Nr. 3.40 des GV bereits als öffentliche Verkehrsfläche (hier: Teil des Straßenkörpers im Sinne von § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG) zur B 2 gehört. Über diese Fläche verfügt bereits die öffentliche Hand, auch wenn im Grundbuch die Einwender noch als Eigentümer verzeichnet sind. Dafür ist lediglich noch der Grunderwerb durchzuführen. D.h. die Einwender sind insoweit nicht in ihren Rechten als Grundstückseigentümer / -nutzer betroffen.

Bezogen auf die immissionsbezogenen Einwendungen verweist die Planfeststellungsbehörde auf Nr. IV.5 dieses PFB.

Auf dem „Erholungsgrundstück“ befindet sich keine schützenswerte Bebauung und evtl. Außenwohnbereiche entsprechend Nr. 49 im Abschnitt E der VLärmSchR 97 sind nicht ersichtlich. Für die Waldfläche besteht kein Immissionsschutzanspruch.

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich davon, dass auf die o.g. Beanspruchung des Grundstücks mit der lfd. Nr. 3.39 des GV nicht verzichtet werden kann. Dafür haben die Eigentümer und ggf. auch die Nutzer / Pächter dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung (s. vorstehende Nr. IV.4.1.2 dieses PFB).

IV.4.15 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 7.27 des GV

Die im Schreiben vom 17.02.2010 geforderte Anpassung der vorhandenen Zufahrt zum Grundstück mit der lfd. Nr. 7.27 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB) ist gemäß lfd. Nr. 59 des BV (vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) vorgesehen. Damit ist die Einwendung erledigt.

Fragen der Entschädigung sind außerhalb der Planfeststellung zu klären (s. vorstehende Nr. IV.4.1.2 dieses PFB).

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die mit Schreiben vom 28.04.2011 erstmalig erhobene Forderung nach Lärmschutz für die Planung eines Autobahnhotels verfristet ist (s. Nr. IV.2 dieses PFB). Die Forderung bezieht sich auf Planungsinhalte, die im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens nicht durch Deckblätter verändert wurden.

IV.4.16 Nutzer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 23.1, 23.2 und 23.3 des GV

Die Nutzer / Pächter der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 23.1, 23.2 und 23.3 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB) wandten sich gegen die darauf als LBP-Maßnahme E6 (Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.2.15.1 dieses PFB) geplante Aufforstung, weil sie die $(26.297 + 22.633 + 16.160 =) 65.090 \text{ m}^2$ großen Grundstücke wie bisher landwirtschaftlich nutzen wollen.

Darauf erwiderte der Vorhabenträger, dass es für die Herstellung der Aufforstungsfläche einen bestandskräftigen Erstaufforstungsbescheid (Nr. 601-7020-6/01/07) der Oberförsterei Ludwigsfelde gebe, der bereits im April 2010 (Bepflanzung / Zäunung) und Januar 2011 (Abnahme der Fertigstellungspflege) vollzogen wurde.

Somit wird die realisierte Aufforstung im Rahmen von E6 als vorgezogene LBP-Maßnahme (§ 16 Abs. 1 BNatSchG) berücksichtigt, wodurch die Interessen der Einwender nicht weiter berührt werden. Schon jetzt sind von den o.g. Flurstücken $(10.797 + 22.633 + 16.160 =) 49.590 \text{ m}^2$ der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Das hiermit festgestellte Straßenbauvorhaben greift nicht in die Rechte der Nutzer / Pächter ein.

IV.4.17 Nutzer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 24.1 des GV

Die Nutzer / Pächter des Grundstücks mit der lfd. Nr. 24.1 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB) wandten sich gegen die als LBP-Maßnahme E6 (Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.2.15.1 dieses PFB) geplante Aufforstung, weil sie das 5.433 m² große Grundstück wie bisher landwirtschaftlich nutzen wollen.

Darauf erwiderte der Vorhabenträger, dass es für die geplante Aufforstungsfläche bereits einen bestandskräftigen Erstaufforstungsbescheid (Nr. 601-7020-6/03/07) der Oberförsterei Ludwigsfelde gebe, der – auf Antrag der Grundstückseigentümer vom 23.03.2007 – am 13.08.2007 von der zuständigen Forstbehörde erteilt wurde und im Rahmen von E6 lediglich vollzogen wird.

Bei dieser Sachlage hätten die Grundstückseigentümer, die keine Einwendungen gegen die geplante Kompensationsmaßnahme erhoben haben, die streitige Fläche bereits aufforsten können. Denn schon durch den Erstaufforstungsbescheid wurde die planungsrechtliche Situation verändert; verbunden mit drohenden Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Nutzungsrechte.

Der Vorhabenträger beabsichtigt, die zugelassene Aufforstung anstelle der Grundstückseigentümer zu realisieren.

Allerdings ist der im Erstaufforstungsbescheid genannte Realisierungszeitraum innerhalb des mehrjährigen Planfeststellungsverfahrens verstrichen und ein Bescheid über Fristverlängerung vom Vorhabenträger nicht vorgelegt worden.

Daher genehmigt die Planfeststellungsbehörde die geplante Aufforstung (vgl. auch Nr. III.6 dieses PFB) nochmals mit den im o.g. Erstaufforstungsbescheid genannten Auflagen. Sie macht sich die Erwägungen der Forstbehörde zu eigen.

Das Interesse der Nutzer / Pächter des Grundstücks an unveränderter landwirtschaftlicher Nutzung ist unter diesen Umständen nicht so gewichtig, wie das Interesse an der Kompensationsmaßnahme.

IV.4.18 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 35.1 des GV

Die Eigentümer wandten sich mit Schreiben vom 03.04.2012 gegen die geplante dauerhafte Belastung von 1.480 m² ihres 17.544 m² großen Grundstücks mit der lfd. Nr. 35.1 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB) für die LBP-Maßnahme E15 (Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.2.15.1 dieses PFB).

„Eine Bepflanzung mit Obstbäumen hätte zur Folge, dass diese grundbuchrechtlich gesichert werden muss. ... wäre mein Grundstück damit dauerhaft belastet und das durchgängig in ganzer Länge. Zumal die Bäume wegseitig gepflanzt ... werden ..., dürfte eine Zuwegung zum hinteren Teil des Grundstücks nicht mehr gesichert sein. Das Flurstück ... einmal für eine Bebauung zu parzellieren, ist damit nicht mehr gegeben. ... Es steht zu erwarten, dass ... das Flurstück ... bzw. Teile davon bereits derzeit bebaubar sind bzw. einmal bebaut werden. Sollte es zu einer Entschädigung kommen müssen, müsste sich diese dann an Bauland ... ausrichten.

Auch halte ich das Flurstück ... nach der Bepflanzung nicht mehr für wirtschaftlich nutzbar, da als Restfläche nur noch ein schmaler Streifen landwirtschaftlicher Nutzfläche verbleibt.

Im Übrigen rüge ich, nicht bereits vorab über das Planungsvorhaben informiert worden zu sein. Erstmals haben Sie mich mit dem Schreiben vom 15.02.2012 hierüber informiert. Ich beantrage daher vorsorglich die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand und damit die Berücksichtigung meiner Einwendungen ...“

Der Vorhabenträger betonte in seiner Erwiderung, dass bestehende Zufahrten selbstverständlich erhalten bleiben. Die Pflanzstandorte der im Rahmen von E15 geplanten Obstbäume werden in der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der vorhandenen Zufahrten festgelegt.

In der Sache richten sich die Eigentümer gegen eine Maßnahme aus der Deckblattplanung a, für die eine Einwendungsfrist bis zum 24.05.2011 lief (vgl. Nr. II.1.1.1 dieses PFB). Somit ist das am 10.04.2012 in der Gemeinde Michendorf eingegangene Schreiben vom 03.04.2012 verfristet.

Fraglich ist, ob den Eigentümern antragsgemäß nach § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 32 VwVfG Wiedereinsetzung in den vorigen Stand zu gewähren ist.

Voraussetzung dafür ist zunächst, dass die Eigentümer ohne Verschulden verhindert waren, die gesetzliche Einwendungsfrist einzuhalten. Dafür spricht zwar, dass die nach § 17a Abs. 4 FStrG regelmäßig vorgesehene Benachrichtigung nicht ortsansässig Betroffener im konkreten Einzelfall nicht nachweisbar ist. Jedoch ergibt sich aus einer unterbliebenen Benachrichtigung nicht zwangsläufig eine unverschuldete Verhinderung im Sinne von § 32 Abs. 1 VwVfG. Von Grundstückseigentümern darf erwartet werden, dass sie sich laufend oder zumindest in engen zeitlichen Abständen über die ihr Eigentum betreffenden örtlichen Veränderungen informieren. Selbst bei einer fehlgeschlagenen Benachrichtigung müssten sorgsame Grundstückseigentümer zeitnah von öffentlichen Planungen im Bereich ihres Grundstücks Kenntnis nehmen. Dies muss aber nicht weiter aufgeklärt werden, denn selbst wenn man eine unverschuldete Verhinderung annimmt, liegen jedenfalls die weiteren Voraussetzungen einer Wiedereinsetzung nicht alle vor.

Die Eigentümer weisen selbst darauf hin, dass sie mit Schreiben vom 15.02.2012 über das Planungsverfahren informiert wurden. Geht man von einem üblichen Postweg aus, war das Schreiben nach maximal drei Werktagen – und damit spätestens am 20.02.2012 – den Eigentümern zur Kenntnis gelangt. Abweichende Besonderheiten sind nicht ersichtlich. Damit war ein evtl. vorhandenes Einwendungshindernis (spätestens) am 20.02.2012 weggefallen und die zwei Wochen-Frist des § 32 Abs. 2 Satz 1 VwVfG begann zu laufen. Sie endete am 05.03.2012.

Der Antrag auf Wiedereinsetzung wurde jedoch erst mit Schreiben vom 03.04.2012 (Posteingang am 10.04.2012) gestellt. Damit scheidet eine Wiedereinsetzung wegen Fristversäumnis aus.

Die Planfeststellungsbehörde sieht sich durch die eingetretene Präklusion (s. Nr. IV.2 dieses PFB) an einer Entscheidung über die Einwendungsinhalte gehindert.

Unabhängig davon weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass Fragen der Entschädigung außerhalb der Planfeststellung zu klären sind (s. vorstehende Nr. IV.4.1.2 dieses PFB).

IV.4.19 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 35.3 des GV

Die Eigentümer widersprachen mit Schreiben vom 09.04.2012 „*vorsorglich*“ der geplanten dauerhaften Belastung von 80 m² ihres 6.723 m² großen Grundstücks mit der lfd. Nr. 35.3 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB) für die LBP-Maßnahme E15 (Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.2.15.1 dieses PFB), ohne dies näher zu begründen.

In der Sache richten sich die Eigentümer gegen eine Maßnahme aus der Deckblattplanung a, für die eine Einwendungsfrist bis zum 24.05.2011 lief (vgl. Nr. II.1.1.1 dieses PFB). Somit ist das Schreiben verfristet.

Fraglich ist, ob den Eigentümern gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 32 VwVfG Wiedereinsetzung in den vorigen Stand zu gewähren ist.

Voraussetzung dafür ist zunächst, dass die Eigentümer ohne Verschulden verhindert waren, die gesetzliche Einwendungsfrist einzuhalten. Dafür spricht zwar, dass die nach § 17a Abs. 4 FStrG regelmäßig vorgesehene Benachrichtigung nicht ortsansässig Betroffener im konkreten Einzelfall nicht nachweisbar ist. Jedoch ergibt sich aus einer unterbliebenen Benachrichtigung nicht zwangsläufig eine unverschuldete Verhinderung im Sinne von § 32 Abs. 1 VwVfG. Von Grundstückseigentümern darf erwartet werden, dass sie sich laufend oder zumindest in engen zeitlichen Abständen über die ihr Eigentum betreffenden örtlichen Veränderungen informieren. Selbst bei einer fehlgeschlagenen Benachrichtigung müssten sorgsame Grundstückseigentümer zeitnah von öffentlichen Planungen im Bereich ihres Grundstücks Kenntnis nehmen. Dies muss aber nicht weiter aufgeklärt werden, denn selbst wenn man eine unverschuldete Verhinderung annimmt, liegen jedenfalls die weiteren Voraussetzungen einer Wiedereinsetzung nicht alle vor.

Die Eigentümer haben die versäumte Handlung innerhalb der Jahresfrist des § 32 Abs. 3 VwVfG nachgeholt, so dass eine Wiedereinsetzung auch ohne Antrag zu prüfen ist (§ 32 Abs. 2 Satz 4 VwVfG).

Die Eigentümer weisen selbst darauf hin, dass sie mit Schreiben der Gemeinde Michendorf vom 15.02.2012 „*erstmalig am Verfahren beteiligt*“ wurden. Geht man von einem üblichen Postweg aus, war das Schreiben nach maximal drei Werktagen – und damit spätestens am 20.02.2012 – den Eigentümern zur Kenntnis gelangt. Abweichende Besonderheiten sind nicht ersichtlich. Damit war ein evtl. vorhandenes Einwendungshindernis (spätestens) am 20.02.2012 weggefallen und die zwei Wochen-Frist des § 32 Abs. 2 Satz 1 VwVfG begann zu laufen. Sie endete am 05.03.2012.

Die versäumte Handlung wurde jedoch erst mit Schreiben vom 09.04.2012 (Posteingang am 10.04.2012) nachgeholt. Damit scheidet eine Wiedereinsetzung wegen Fristversäumnis aus.

Unabhängig von der eingetretenen Präklusion (s. Nr. IV.2 dieses PFB) weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass nur ein kleiner Randstreifen des Grundstücks mit der lfd. Nr. 35.3 des GV für straßenbegleitende Obstbaumpflanzungen dauerhaft belastet wird. Dies ist eine unwesentliche Grundstücksbeeinträchtigung, wofür die Eigentümer dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung haben (s. vorstehende Nr. IV.4.1.2 dieses PFB).

IV.4.20 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 35.7 des GV

Die Eigentümer widersprachen mit Schreiben vom 08.04.2012 der geplanten dauerhaften Belastung von 61 m² ihres 5.003 m² großen Grundstücks mit der lfd. Nr. 35.7 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB) für die LBP-Maßnahme E15 (Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.2.15.1 dieses PFB). Die Maßnahme habe unzumutbaren Einfluss auf die Nutzungs- und Persönlichkeitsrechte der Eigentümer.

In der Sache richten sich die Eigentümer gegen eine Maßnahme aus der Deckblattplanung a, für die eine Einwendungsfrist bis zum 24.05.2011 lief (vgl. Nr. II.1.1.1 dieses PFB). Somit ist das Schreiben verfristet. Gründe für eine evtl. Wiedereinsetzung wegen Fristversäumnis sind weder vorgetragen worden noch sonst ersichtlich.

Unabhängig von der eingetretenen Präklusion (s. Nr. IV.2 dieses PFB) weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass nur ein kleiner Randstreifen des Grundstücks mit der lfd. Nr. 35.7 des GV für straßenbegleitende Obstbaumpflanzungen dauerhaft belastet wird. Dies ist eine unwesentliche Grundstücksbeeinträchtigung, wofür die Eigentümer dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung haben (s. vorstehende Nr. IV.4.1.2 dieses PFB).

IV.4.21 Jagdgenossenschaft Schwielowsee

Die Jagdgenossenschaft Schwielowsee rügte eine unvollständige Erfassung der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Insbesondere habe der Vorhabenträger nicht untersucht, wie sich die Zerschneidung von Lebensräumen im Bereich der BAB 10 auf die biologische Vielfalt in der Region auswirke.

„Mit der Verbreiterung der Autobahn in den siebziger Jahren wurde die Brücke ‚Beelitzer Straße‘ am AD Potsdam ersatzlos abgebaut. Diese Brücke stellte einen Hauptwildwechsel zwischen den durch die BAB 9, dem Bahnhof Seddin und der BAB 10 zerschnittenen Lebensräumen dar. Die hohe Zahl von Wildunfällen im Bereich dieser Brücke markierte diesen starken Wildwechsel.

Man kann davon ausgehen, dass durch den fehlenden Austausch in der Wildtierpopulation in den Gebieten innerhalb des südwestlichen Berliner Ringes bereits Degenerationen eingetreten sind. ... Der noch stärker zu erwartende Rückgang der Wildpopulation stellt für die Grund- und Waldeigentümer in der Vermarktung der Jagdrechte einen erheblichen Wertverlust dar, der in der Planung der Erweiterung der BAB 10 völlig unbeachtet gelassen wurde.

Ich fordere den Bau einer Grünbrücke für Wildtiere zur Wiedervernetzung der Lebensräume und Stärkung des Biotopverbundes an der BAB 10 im Bereich der ‚Beelitzer Straße‘ in Ferch.“

Die Planfeststellungsbehörde kann dem Vorhabenträger die Herstellung einer Wildquerung nicht aufgeben (s. auch Nr. IV.6 dieses PFB). Die Einwender weisen selbst darauf hin, dass das von ihnen angesprochene Bauwerk bereits unabhängig vom hiermit planfestgestellten Ausbauvorhaben „in den siebziger Jahren“ beseitigt wurde. Schon bezogen auf den damaligen Zeitpunkt ist eine Pflicht zur Wiederherstellung des Bauwerks nicht nachgewiesen. Selbst wenn es damals eine Absicht gegeben haben sollte, wieder eine Querung in diesem Bereich herzustellen, so wurde diese Absicht nicht realisiert.

Der Vorhabenträger legte seiner Planung somit ordnungsgemäß zugrunde, dass die vorhandene 6-streifige BAB 10 im Bereich Ferch für das jagdbare (nicht flugfähige) Wild bereits eine fast vollständige Trennwirkung erzeugt, die durch den 8-streifigen Ausbau kaum erhöht werden kann.

Die von der Jagdgenossenschaft angesprochenen Wildunfälle sind bereits durch die an der BAB 10 vorhandenen Wildschutzzäune vermieden. Entsprechend lfd. Nr. 88 des BV (vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) werden die Wildschutzzäune durchgängig wiederhergestellt, so dass auch das Wildunfallrisiko unverändert bleibt.

Das Jagdrecht steht als untrennbar mit dem Eigentum an Grund und Boden verbundenes Recht dem Grundstückseigentümer zu (§ 3 Abs. 1 Satz 1, 2 Bundesjagdgesetz - BJagdG - in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.09.1976, BGBl. I S. 2849; zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 06.12.2011, BGBl. I S. 2557). Vom Jagdrecht ist das Jagdausübungsrecht zu unterscheiden. Im Interesse einer ordnungsgemäßen Hege des Wildes darf der Grundeigentümer das Jagdrecht nur ausüben, wenn ihm eine zusammenhängende Grundfläche von in der Regel mindestens 150 ha gehört, die einen Eigenjagdbezirk im Sinne des § 7 Abs. 1 Satz 1, 2 des Jagdgesetzes für das Land Brandenburg (BbgJagdG vom 09.10.2003, GVBl. I S. 250; zuletzt geändert durch Artikel 22 des Gesetzes vom 13.03.2012, GVBl. I/12 Nr.16) i.V.m. § 7 Abs. 1 Satz 2 BJagdG bildet. Wenn dagegen der Grundbesitz eines Eigentümers die genannte Mindestgröße unterschreitet, ist er Teil eines gemeinschaftlichen Jagdbezirks (§ 8 Abs. 1 BJagdG). Hier steht die Ausübung des Jagdrechts nach § 8 Abs. 5 BJagdG der Jagdgenossenschaft als der Vereinigung der Grundeigentümer (§ 9 Abs. 1 BJagdG) zu. In gemeinschaftlichen Jagdbezirken darf der Eigentümer sein Jagdrecht nicht mehr selbst hegend und jagend ausüben, sondern nur noch in der einem Jagdgenossen erlaubten Art und Weise nutzen. Die Jagdgenossenschaft hat insoweit mehr Rechte als der einzelne Eigentümer, der ihr angehört. In der Hand der Jagdgenossenschaft stellt das Jagdausübungsrecht ein vermögenswertes privates Recht dar, das in der Regel durch Verpachtung (§ 10 Abs. 1 Satz 1 BJagdG) zu nutzen ist. Es gehört zu den sonstigen Rechten im Sinne des § 823 Abs. 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 02.01.2002, BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738; zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 19.10.2012, BGBl. I S. 2182). Als konkrete subjektive Rechtsposition, die der Jagdgenossenschaft selbst zusteht, genießt das Jagdausübungsrecht den Schutz des Artikel 14 GG (BGH, Urteil vom 14.06.1982 - III ZR 175/80).

Werden bei der Errichtung einer Autobahn Teilflächen eines gemeinschaftlichen Jagdbezirks für den Bau der Trasse in Anspruch genommen, ist nach der Rechtsprechung des BGH (Urteil vom 15.02.1996 - III ZR 143/94) anerkannt, dass die Jagdgenossenschaft in ihrem Jagdausübungsrecht betroffen sein kann. Bezogen auf diese Rechtspositionen könnte ein Anspruch auf Ausgleich von Vermögensnachteilen bestehen.

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich davon, dass die Flächen der Jagdgenossenschaft durch das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben nicht unmittelbar beansprucht werden. Der gemeinschaftliche Jagdbezirk beginnt mehr als 300 m nördlich der BAB 10. Ansprüche auf Entschädigung bestehen nicht.

IV.4.22 Forstbetriebsgemeinschaft „Fresdorfer Heide“ w.V.

Mit Schreiben vom 09.06.2010 beanstandete die Forstbetriebsgemeinschaft „Fresdorfer Heide“ w.V. den Verlust von ca. 8 ha Waldfläche durch den geplanten Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ und forderte dafür als Kompensationsmaßnahme einen ökologischen Waldumbau auf Privatflächen in den Gemeinden Nuthetal und Michendorf. Sie fügte eine Liste mit Flächenvorschlägen bei.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass sich die Forstbetriebsgemeinschaft „Fresdorfer Heide“ w.V. mit ihrer Einwendung gegen die Verkleinerung der von ihr bewirtschafteten Flächen wendet, um damit verbundene Einkommensverluste abzuwenden.

Zum Erfordernis des geplanten Ausbaus der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ bezieht sich die Planfeststellungsbehörde auf Nr. IV.3.1 dieses PFB. Das öffentliche Interesse an einem leistungsfähigen Ausbau der BAB 10 einschließlich Tank- und Rastanlage überwiegt das Interesse an unveränderter Waldbewirtschaftung.

Die Flächenvorschläge bezog der Vorhabenträger in seine planerischen Überlegungen ein. Soweit diese Vorschläge unberücksichtigt blieben, kann dem Vorhabenträger ihre Umsetzung nicht aufgegeben werden. Das o.g. Interesse wiegt nicht so schwer, dass der Vorhabenträger gehalten wäre, auf die Vorschläge zurückzugreifen.

Weder das Waldrecht noch das Naturschutzrecht schreiben eine zwingende Bevorzugung eingriffsnaher Flächen für die Kompensation vor. Als Grenze ist nach § 15 Abs. 2 BNatSchG der betroffene Naturraum anzusehen.

Der Vorhabenträger erläuterte, dass die unberücksichtigt gebliebenen Flächenvorschläge auf ihre naturschutzfachliche Eignung geprüft wurden und im Ergebnis trotz ihrer größeren Eingriffsnähe kein Anlass bestand, sie gegenüber den geplanten Maßnahmen vorzuziehen.

Der Schutz des Eigentums (Art. 14 Abs. 1 GG) gebietet es, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Grundstücksflächen oder auf Grundstücken, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zu verwirklichen, wenn diese naturschutzfachlich geeignet sind (BVerwG, Urteil vom 24.03.2011 - 7 A 3.10 mit weiteren Nachweisen).

Es lässt sich nicht beanstanden, dass der Vorhabenträger nach den Hinweisen zur Umsetzung landschaftspflegerischer Kompensationsmaßnahmen beim Bundesfernstraßenbau - Ausgabe 2003 (eingeführt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 3/2003 vom 28.03.2003, S 13/S 16/14.87.02-25/09 Va 03) für die Kompensation der mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zunächst naturschutzfachlich geeignete Flächen gesucht hat, die im Eigentum der öffentlichen Hand – und vorzugsweise des Bundes – stehen.

IV.5 Immissionsschutz

Vorab weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass der Vorhabenträger neben dem Lärmschutz gemäß 16. und 24. BImSchV i.V.m. §§ 41 bis 43 BImSchG (s. Nr. III.9.2 dieses PFB) alternativ höhere Lärmschutzwände mit Photovoltaikanlage (s. Nr. III.9.3 dieses PFB) zur Planfeststellung beantragt hat.

Weil die Auswahl der Lärmschutzalternative davon abhängig ist, ob im Ergebnis des noch bevorstehenden Vergabeverfahrens eine wirtschaftliche Realisierungsmöglichkeit für die Photovoltaikanlage gefunden wird, geht die Planfeststellungsbehörde in ihrer Entscheidung vom jeweils ungünstigsten Fall aus.

D.h. der Entscheidung über Lärmschutz und Luftschadstoffe liegt die Alternative gemäß Nr. III.9.2 dieses PFB zugrunde und der Entscheidung über optische Immissionen zusätzlich die Alternative mit höheren Lärmschutzwänden gemäß Nr. III.9.3 dieses PFB.

Unter diesen Umständen berücksichtigte die Planfeststellungsbehörde die von vielen Einwendern und auch von Naturschutzverbänden bei Realisierung der Photovoltaikalternative in Aussicht gestellte Rücknahme der Einwendungen nicht in ihrer Entscheidungsfindung (vgl. u.a. nachfolgender Unterpunkt IV.5.3.13).

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich von der grundsätzlichen Richtigkeit der Emissions- und Immissionsuntersuchungen (vgl. vor allem Nr. I.2.11 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 trotz Schutzvorkehrungen verbleibenden Veränderungen der vorhandenen Immissionsbelastung 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).

IV.5.1 Wesentlicher Inhalt der Einwendungen

Die vom **Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz** geäußerten Bedenken wurden im Verlauf des Anhörungsverfahrens nicht vollständig ausgeräumt.

Anwohner in der Nachbarschaft der BAB 2, BAB 9 bzw. dem westlichen Teil der BAB 10 befürchteten, dass die erhöhte Leistungsfähigkeit des planfestgestellten Abschnitts der BAB 10 mit steigenden Immissionen im Bereich angrenzender Autobahnen bzw. Autobahnabschnitte verbunden sein könnte. Sie rügten, dass der Vorhabenträger eine solche Fernwirkung des 8-streifigen Ausbaus der BAB 10 nicht geprüft habe.

Viele Einwender sowie die Gemeinden Michendorf, Schwielowsee und Kloster Lehnin beklagten sich über den bereits vorhandenen sehr großen Lärm der BAB 10. Schon vor ihrem Ausbau seien die Lärmbelastungen der BAB 10 bereits in einem mehrere hundert Meter breiten Belastungsstreifen unerträglich. Hier könne man nicht bei geöffnetem Fenster schlafen.

Die Einwender und Gemeinden befürchteten als Folge des hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhabens zunehmende Immissions- (vor allem Lärm-) Belästigungen.

Einige Einwender betonten ihre individuelle besondere Empfindlichkeit gegenüber Immissionen. In der Gemeinde Schwielowsee sei die besondere Bedeutung der Ortsteile Caputh, Ferch und Geltow als staatlich anerkannte Erholungsorte zu beachten.

Im Wesentlichen wurde folgendes eingewandt:

„In den Planungsunterlagen wird sich mit der Summenwirkung des Lärms nicht ausreichend auseinandergesetzt.“

„Die vorgelegten Wirtschaftlichkeitsberechnungen für die Lärmschutzmaßnahmen sind nicht korrekt. Sie beziehen die Verlärmung und Schädigung des gesamten Wohn-, Natur- und Erholungsraumes nicht mit ein. Die Beeinträchtigungen von Naturgütern für die Naherholung wurden ebenfalls nicht wirtschaftlich bewertet.“

„Die Anwohner von Verkehrswegen haben grundsätzlich einen Anspruch auf Vollschutz, also auf eine Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV durch aktive Schallschutzmaßnahmen. Von diesem darf nur dann abgewichen werden, wenn zu diesem Zweck ein unverhältnismäßiger Aufwand zu betreiben ist. Dabei ist stets zu berücksichtigen, dass passive Schallschutzmaßnahmen nicht gleichwertig mit den aktiven sind. Unter diesem Gesichtspunkt ist eine Abwägung durchzuführen, die verschiedene Varianten des aktiven Schallschutzes vergleicht.“

Im vorliegenden Fall wurde für den Vollschutz eine Variante untersucht, die ausschließlich Schallschutzwände nördlich und südlich der Autobahn betrachtet. ... Es wurde keine Variante untersucht, die den Vollschutz unter Einbeziehung verschiedener Maßnahmen, wie offener Asphalt, Schallschutzwand auf dem Mittelstreifen, Geschwindigkeitsreduzierung usw. untersucht. Es wurde also keine optimierte Variante des Vollschutzes gesucht. Damit wurde der gesetzlich vorgeschriebene Vollschutz bereits in der Variantenwahl unzulässig vernachlässigt. ... Die untersuchten Varianten sind nicht richtig untereinander abgewogen worden. ...

Die Berechnung der Beurteilungspegel wurde ... in einem nicht ausreichenden Untersuchungsraum durchgeführt. Insbesondere die Wohnhäuser beidseits der ‚Saarmunder Straße‘ sowie der ‚Berg-‘ und ‚Schulstraße‘ sind vollkommen in den Untersuchungsraum mit einzubeziehen, auch weil sich dort mehrere mehrgeschossige Wohnhäuser befinden. Gleiches gilt auch für Bereiche des Baugebietes an der ‚Bahnstraße‘.“

Die Einwender forderten

- * auf den Fahrbahnen der BAB 10 im gesamten Ausbauabschnitt die Wahl eines Fahrbahnbelags mit einer Lärminderungswirkung von mindestens 5 dB(A) - sogenannten „Flüsterasphalt“.
- * Verlängerung und Erhöhung der geplanten Lärmschutzwände sowie Anordnung zusätzlicher Lärmschutzwände oder -wälle im Bereich Ferch.
- * *„den Einbau von Lärmschutzmaßnahmen auch im Mittelstreifenbereich, um der Begünstigung der Lärmausbreitung durch die extreme Ausbaubreite wirkungsvoll entgegen wirken zu können. ...*
- * *den Einbau von Lärmschutzmaßnahmen an sämtlichen Parallelfahrbahnen im Bereich der Auf- und Abfahrt Michendorf sowie der Auf- und Abfahrten für die beiden Rastanlagen.“*
- * *„die Errichtung von abschirmenden, in die Gartengestaltung passenden Wänden an der Grundstücksgrenze bzw. im Bereich von Terrassen.“*
- * *„eine lärmabhängige dynamische Geschwindigkeitsbeeinflussung, bei der für die Dauer einer verstärkten Lärmbelastung über ein schallgekoppeltes Verkehrsbeeinflussungssystem eine geringere Fahrgeschwindigkeit (130-100-80 km/h für Pkw oder 80-60 km/h für Lkw) über multimediale Schilderbrücken signalisiert wird. In Verbindung mit der bestehenden Lärmschutzwand wird damit der Verkehrslärm für die Anlieger hörbar um 9 bis 11 Dezibel reduziert und damit das subjektive Lärmempfinden auf die Hälfte verringert. Eine multifunktionale Lärmschutzanlage in Verbindung mit den bestehenden Verkehrsleiteneinrichtungen verknüpft synergetisch die Komponenten Lärmschutz, Stromerzeugung, Infotainment und Verkehrsberuhigung. Eine dynamische Geschwindigkeitsbeeinflussung ist ein wirksamer Lärmschutz, optimiert den Verkehrsfluss, erhöht die Verkehrssicherheit und reduziert außerdem den Ausstoß von Luftschadstoffen.“*

„Leider wird entgegen Empfehlungen aus dem Umweltbereich die Absenkung der Geschwindigkeit zugunsten der Flüssigkeit (Schnelligkeit) und Leichtigkeit des Verkehrs sehr restriktiv behandelt. Dabei ist dies gerade eine sehr wirksame und wirtschaftliche Maßnahme. Hinsichtlich der Geschwindigkeit ist anzumerken, dass keine Rechenvorschrift existiert, die die auf freien Strecken tatsächliche Lärmbelastung ermittelt. Auf der Grundlage der deutschen Rechenvorschrift (RLS 90) kann für Pkw mit max. 130 km/h und für Lkw mit maximal 80 km/h gerechnet werden. In der Praxis verhält es sich so, dass ein Pkw schneller als 130 km/h (der Durchschnitt auf einer derartig freien Strecke liegt bei ca. 150 km/h) und Lkw anstatt der vorgeschriebenen 80 km/h auch 90-100 km/h (Kleintransporter auch bis zu 160 km/h) fahren. Die Differenz zwischen den Berechnungen und der Realität liegt bei 2-3 dB. Es bleibt zu hoffen, dass bei der derzeitigen Überarbeitung der RLS 90 dieser Mangel behoben wird. ...

Für den Baulastträger entsteht die Pflicht, zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gemäß Artikel 8 der EU Umgebungslärmrichtlinie.“

„Es wird nicht erklärt, weshalb die Lkw-Anteile >2,8 t den Schwerverkehrsanteilen der verkehrstechnischen Untersuchung gleichgesetzt wurden ... Normalerweise werden in Verkehrsuntersuchungen erst Fahrzeuge mit 3,5 t oder mehr als Lkw gezählt, nach RLS-90 jedoch schon ab 2,8 t. Die Lücke wird im Regelfall mit dem Korrekturfaktor 1,03 geschlossen, womit der Lkw-Anteil in der schalltechnischen Berechnung i.d.R. etwas höher liegt.“

„Die Planung für den Ausbau der Rastanlage ‚Michendorf-Süd‘ sieht in der Lärmschutzplanung lediglich einen kleinen Lärmschutzwall für die parkenden Lkw-Fahrer vor - die umliegenden Wohngebiete dagegen sollen keinerlei Lärmschutz erhalten. Die Gemeinde Michendorf fordert ... die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen insbesondere für die bewohnten Gemeindeteile Wildenbruch-Bergheide und Wildenbruch-Six. Dafür sind sowohl auf der Süd- und Ostseite der geplanten Rastanlage als auch an den Parallelfahrbahnen zwischen der Brücke über die B 2 und der Rastanlagenauffahrt Lärmschutzeinrichtungen zu errichten.“

Einzelne Einwender forderten auch für die bereits hinreichend leistungsfähig ausgebaute Tank- und Rastanlage „Michendorf-Nord“ zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen (vor allem höhere Lärmschutzwände), weil die Nutzung der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Nord“ in gleichem Umfang wie die Leistungsfähigkeit der BAB 10 durch den 8-streifigen Ausbau ansteigen werde.

„Die Auswirkungen von gesundheitsgefährdenden Luftschadstoffen wurden in der vorgelegten Planung nicht hinreichend geprüft. Die Berechnung anhand einiger Messpunkte ist unvollständig und kann kein Bild der Gesamtbelastung ergeben. Auch die Wahl der näher betrachteten Luftschadstoffe ist ungenügend und nicht sachgerecht.“

„Ich fordere die vollständige Bepflanzung der Randbereiche der Autobahn zum Schutz vor Immissionen. Auch die Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen müssen so eingesetzt werden, dass sie zum Schutz der verlärmten Ortsteile dienen.“

„Wir besitzen ... eine Gaststätte ... Bisher kamen sehr viele Berliner zur Naherholung sowie Gäste aus aller Welt, um bei uns zu speisen und anschließend einen Spaziergang im nahen Wald zu machen. Diese Gäste schätzen bisher die Ruhe, Waldluft und die Natur in unmittelbarer Umgebung. Viele Besucher aber klagen schon jetzt über die durch die BAB 10 erhöhte Lärmbelastigung auf der Terasse und im Biergarten. Wir befürchten einen Rückgang der Gäste und damit verbunden den Verlust ... der Arbeitsplätze ...“

IV.5.2 Erwiderungen des Vorhabenträgers

„Die seitens des Vorhabenträgers zu berücksichtigenden relevanten Bauleitplanungen ... wurden berücksichtigt.“

„Im Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen sind umfangreiche Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden vorgesehen. Im Bereich Michendorf/West sind gemäß 1. Planauslegung bis zu 10 m hohe Lärmschutzwände an der Autobahn vorgesehen. Zusätzlich wird ein ... Fahrbahnbelag mit einer Pegelminderung von -2 dB(A) eingebaut. Für die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen an den Gebäuden ist ein Anspruch auf sog. passive Schallschutzmaßnahmen ermittelt worden. Im Ergebnis der weiteren Planungen wird eine akustisch annähernd gleichwertige Variante mit Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages von -5 dB(A) als Deckblatt in das Verfahren eingebracht. ...

Um eine objektive Beurteilung und einen Vergleich der verschiedenen Lärmschutzvarianten zu ermöglichen, wurde eine Betroffenheitsanalyse für die verlärmten Bereiche erstellt. Mit Hilfe der im Rahmen der Ortsbegehung ermittelten Wohneinheiten und in Anlehnung an die Lästigkeitsfaktoren der VLärmSchR 97 (Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen) wurde ein Lästigkeitsmaß definiert. In Verbindung mit den durch die jeweilige Lärmschutzvariante geschützten Gebäuden kann damit sowohl auf die akustische Effektivität geschlossen werden als auch eine Beurteilung des Verhältnisses der Kosten zum Schutzzweck im Sinne des § 41 BImSchG vorgenommen werden (BVerwG, Urteil vom 13.05.2009 - 9 A 72.07). Auf eine Bildung des Verhältnisses zwischen den Kosten für aktiven und passiven Lärmschutz und einer damit verbundenen Wertung dieser Lärmschutzmaßnahmen wurde deshalb bewusst verzichtet. ...

Im Zuge des Variantenvergleichs verschiedener Lärmschutzlösungen wurden auch Varianten mit Lärmschutzwänden im Mittelstreifen sowie unterschiedlichen Wandhöhen südlich und nördlich der Autobahn untersucht. ...

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden alle von Lärmimmissionen betroffenen Gebäude erfasst und sowohl bei der Ermittlung der Lärmbelastung als auch bei der Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt. Die Gebäude in der ‚Schulstraße‘ und ‚Bergstraße‘ wurden insoweit erfasst, wie eine Betroffenheit vorliegen kann. Die Gebäude der ‚Saarmunder Straße‘ liegen außerhalb des sog. Immissionskorridors.“

„Im Bereich der AS Michendorf und der Tank- und Rastanlage werden umfangreiche Lärmschutzwände ... vorgesehen. Durch die relativ geringen Fahrzeugmengen auf den Parallelfahrbahnen (maximal 7.900 Kfz/24h) im Vergleich zu den Hauptfahrbahnen (109.800 Kfz/24h) kann an diesen Stellen auf aktiven Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden verzichtet werden ...“

Der Vorhabenträger habe in seinen schall- und luftschadstofftechnischen Untersuchungen zum 8-streifigen Ausbau der BAB 10 (vgl. Nrn. I.2.11, I.2.12 und I.2.13 dieses PFB) nicht nur die prognostisch ansteigenden Emissionen der auszubauenden Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“, sondern auch die der vorhandenen (bereits hinreichend leistungsfähig ausgebauten) Tank- und Rastanlage „Michendorf-Nord“ einbezogen und auf dieser Grundlage die Schutzvorkehrungen bemessen.

„Hinsichtlich der erzielbaren Pegelminderung bei einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird angemerkt, dass diese, insbesondere bei hohem Lkw-Anteil häufig überschätzt wird. Bei einem Lkw-Anteil von 20% am Tage und 40% in der Nacht beträgt die Pegelminderung bei einer Beschränkung auf

120 km/h	tags = 0,5 dB(A)	nachts = 0,2 dB(A)
100 km/h	tags = 1,3 dB(A)	nachts = 0,6 dB(A)
80 km/h	tags = 1,9 dB(A)	nachts = 0,9 dB(A).“

„Die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen stammen aus dem Jahr 1990. Die maßgebenden Lkw-Anteile (p-Werte) sowie die resultierenden Mittelungspegel der RLS-90 galten damals auf der Basis der 2,8 Tonnagegrenze für Lkw. Diese Tonnagegrenze galt früher (vor 1995) auch in der Verkehrsstatistik als Abgrenzungskriterium für die Unterscheidung von Liefer- und Lastkraftwagen. Im Jahre 1995 wurde diese Grenze EU-weit auf 3,5 t angehoben. Im Zuge der Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärm) hat die Bundesanstalt für Straßenwesen die RLS-90 eingehend analysiert. Dabei hat sich herausgestellt, dass alle Kfz den beiden Lärmtypen ‚Pkw‘ und ‚Lkw‘ zuzuordnen sind. Der Lärmtyp ‚Pkw‘ umfasst dabei sämtliche Kfz, die nach StVO auf BAB keiner Geschwindigkeitsbegrenzung unterliegen. Alle anderen Kfz entsprechen dem Lärmtyp ‚Lkw‘. Damit entspricht diese Abgrenzung in der Verkehrsstatistik der Unterscheidung zwischen Leichtverkehr (Kräder, Pkw und Lieferwagen) und Schwerverkehr (Busse, Lkw und Lastzüge). Für die ordnungsgemäße Anwendung der RLS-90 ist somit der Schwerverkehr als ‚Lkw-Lärmtyp‘ zu verwenden. Die Problematik der früher diskutierten Umrechnung auf die 2,8 Tonnagegrenze entfällt damit. Die in der projektbezogenen Verkehrsuntersuchung ausgewiesenen Lkw-Anteile können für Verkehrslärberechnungen gemäß RLS-90 uneingeschränkt genutzt werden, da für die ordnungsgemäße Anwendung der RLS-90 der Schwerverkehr als ‚Lkw-Lärmtyp‘ zu verwenden ist.“

„Lärmkartierung nach der Vierunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV - vom 06.03.2006, BGBl. I S. 516) ... und Lärmaktionsplanung sind Instrumente der Lärmsanierung, d.h. sie zielen auf die Beseitigung oder Minderung bestehender Lärmkonflikte. Für die Entscheidung über die Notwendigkeit der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes wird ein Prüfwert definiert, anhand dessen die Konfliktbereiche aus der Lärmkartierung ermittelt werden. Dieser Prüfwert ist nicht einheitlich festgelegt. Er beträgt in Brandenburg 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht. Bei dem 8-streifigen Ausbau der BAB 10 greift hingegen die Lärmvorsorge nach 16. BImSchV ... Die Grenzwerte liegen hier für Wohngebiete bei 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht, also 6 dB(A) unterhalb der Prüfwerte für die Lärmaktionsplanung. Daher kann davon ausgegangen werden, dass die Anforderungen an die Lärmaktionsplanung bei der Lärmvorsorge ... erfüllt werden.“

„In der Luftschadstoffuntersuchung wurden Punkte an denjenigen Gebäuden berechnet, die am nächsten zur BAB 10 liegen. Da es an keinem dieser Untersuchungspunkte zu Überschreitungen der Grenzwerte ... kommt, kann ausgeschlossen werden, dass an weiter entfernten Gebäuden die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit überschritten werden.“

„Um dem Lärm und den Schadstoffimmissionen entgegenzuwirken, wurde eine Lärmschutzwand geplant, die ... begrünt wird (G2, A2). ... Die Bepflanzung der Randbereiche der BAB 10 wurde soweit wie möglich umgesetzt. So wurden im Rahmen ... A5 ... autobahnbegleitende Waldrandgestaltung und Waldunterpflanzung geplant.“

Die vorstehenden und weitere trassennahe LBP-Maßnahmen sind auf den Maßnahmenblättern in Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP (vgl. Nr. I.2.15.1 dieses PFB) beschrieben.

IV.5.3 Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt vorstehende Erwiderungen des Vorhabenträgers und 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 Verkehrsrgeräusche 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.9.2 dieses PFB genannten Gebäuden Grenzwertüberschreitungen, wobei die Grenzwertüberschreitungen in der Nacht mit passiven Maßnahmen vermeidbar sind.

Die Wirkung von Immissionen auf Natur und Landschaft (einschließlich Erholungsflächen außerhalb schutzwürdiger Bebauung) ist in Nr. IV.6 dieses PFB und im LBP (vgl. Nrn. I.2.15 und I.4.10 dieses PFB) behandelt.

Befürchtungen vieler Einwender aus der Gemeinde Michendorf, die bereits vorhandene starke Immissions- (vor allem Lärm-) belastung der BAB 10 würde durch das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben weiter ansteigen, sind grundsätzlich nicht begründet. Soweit mit dem 8-streifigen Ausbau lärmsteigernde Effekte (hervorzuheben sind Verbreiterung und zunehmende Leistungsfähigkeit der BAB 10 im Ausbauabschnitt) verbunden sind, stehen diesen Effekten die geplanten umfangreichen aktiven Schallschutzmaßnahmen gegenüber. Dadurch werden die Schallimmissionen an schutzwürdigen Bebauungen im Vergleich zum vorhandenen Zustand sogar deutlich abnehmen. Die erheblich längeren und größeren Lärmschutzwände wirken zugleich deutlich positiv auf die Luftschadstoffbelastung in der Nachbarschaft der BAB 10.

IV.5.3.1 Immissionen während der Bauausführung

Während der Bauausführung ist der Vorhabenträger gemäß Auflage in Nr. III.9.1 dieses PFB zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen verpflichtet.

Da die BAB 10 bereits als dominierende Emissionsquelle vorhanden ist und übliche Baumaschinen zumeist keine größeren Emissionen erzeugen als die mit 88.841 Kfz/24h (Schwerverkehrsanteil ca. 23,4%) sehr hoch belastete Autobahn, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Immissionsbelastung in der Nachbarschaft während der Bauausführung grundsätzlich nicht negativ verändert wird. Während der Geltung baustellenbedingter Geschwindigkeitsbeschränkungen sind vielmehr regelmäßig - trotz Baustellenbetriebs - verringerte (Gesamt-) Lärmemissionen zu erwarten.

Im Übrigen sind die Details der Bauausführung im hiermit abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren noch nicht bekannt, so dass die Schutzanforderungen nicht weiter konkretisiert werden können. Insbesondere lässt die Unregelmäßigkeit des durch Bauarbeiten ausgelösten Lärms eine detaillierte Lärmprognose nicht zu (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 03.03.2011 - 9 A 8.10).

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

Soweit Einwender durch Baustellenumfahrungen erheblich ansteigende Immissionsbelastungen auf benachbarten Straßenabschnitten befürchteten, sind diese Befürchtungen unbegründet. Der Vorhabenträger hat gemäß Nr. III.10 dieses PFB die 6-Streifigkeit der BAB 10 grundsätzlich auch während der Baudurchführung abzusichern. Umleitungen des Autobahnverkehrs beschränken sich damit – wie bisher – auf unvorhersehbare seltene kurzzeitige Ausnahmesituationen (etwa bei Unfällen).

IV.5.3.2 § 50 BImSchG

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich auf vorstehende Nr. IV.3.3 dieses PFB und überzeugte sich davon, dass der Vorhabenträger das Optimierungsgebot aus § 50 BImSchG in seiner Ausbauplanung ordnungsgemäß berücksichtigte.

Nach § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden. Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48a Abs. 1 festgelegten Immissionsgrenzwerte und Zielwerte nicht überschritten werden, ist bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen.

Nach dem Lärmschutzkonzept des Bundes-Immissionsschutzgesetzes soll § 50 Satz 1 BImSchG „soweit wie möglich“ Lärmvorsorge unterhalb der in § 41 BImSchG bezeichneten Lärmschwelle durch räumliche Trennung störungsträchtiger und -empfindlicher Nutzungen herstellen. Die Abwehr schädlicher Lärmeinwirkungen durch technische Maßnahmen des Lärmschutzes nach § 41 BImSchG i.V.m. 16. BImSchV kommt als zweite Stufe erst dann zum Tragen, wenn von einer Lärmvorsorge durch räumliche Trennung abwägungsfehlerfrei abgesehen werden kann. Der Grundsatz der räumlichen Trennung unverträglicher Nutzungen stellt eine Abwägungsdirektive dar, die gegenüber anderen gewichtigen Belangen zurücktreten kann. Maßgebend hierfür sind die Umstände des Einzelfalles (BVerwG, Beschluss vom 05.12.2008 - 9 B 28.08).

Die Vorschrift des § 50 Satz 1 BImSchG verleiht dem Immissionsschutz besonderes Gewicht, aber keinen generellen Vorrang vor anderen abwägungsrelevanten Belangen. Sie verlangt nicht, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf jeden Fall vermieden werden, vielmehr hat dies nur „soweit wie möglich“ zu geschehen. Hiernach ist vor allem auf eine lärmindernde Trassierung in Bezug auf schutzbedürftige Gebiete zu achten, jedoch nicht um jeden Preis. Hierbei dürfen auch Kostengesichtspunkte eine Rolle spielen (VGH Bayern, Urteil vom 23.06.2009 - 8 A 08.40001).

Die Zuordnung der BAB 10 zu den benachbarten Nutzungen wird durch den hiermit planfestgestellten 8-streifigen Ausbau nur wenig verändert. Die Optimierung war darauf beschränkt, die vorhandenen Abstände so wenig wie möglich zu verkleinern.

In den der Planfeststellung vorgelagerten Planungsstufen wurden die drei Haupt-Ausbauvarianten der BAB 10

- * nach Süden,
- * nach Norden und
- * symmetrische Verbreiterung

miteinander verglichen. Aufgrund der auf beiden Seiten der BAB 10 weitgehend ähnlich störungsempfindlichen Nutzungen entschied sich der Vorhabenträger bereits in einem frühen Planungsstadium für eine weitgehend symmetrische Verbreiterung der BAB 10.

Im weiteren Planungsverlauf untersuchte der Vorhabenträger in besonders sensiblen Teilabschnitten die in Nr. 2.4 des Erläuterungsberichts (vgl. Nr. I.2.1 dieses PFB) beschriebenen Untervarianten. In diese Variantenuntersuchungen sind neben den Immissionsschutzbelangen auch die anderen öffentlichen und privaten Belange eingeflossen (s. Nr. 2.5 des Erläuterungsberichts; vgl. Nr. I.2.1 dieses PFB). Das Ergebnis der Variantenuntersuchung ist in Nr. 2.6 des Erläuterungsberichts (vgl. Nr. I.2.1 dieses PFB) nachvollziehbar dargestellt.

Die hiermit planfestgestellte Ausbauvariante der BAB 10 berücksichtigt die Belange des Immissionsschutzes angemessen.

Für den Ausbau der zur BAB 10 gehörenden Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ gelten die vorstehenden Ausführungen entsprechend. Zunächst lässt sich nicht beanstanden, dass sich der Vorhabenträger gegen eine Verlegung des Standortes der Tank- und Rastanlage entschied (vgl. Nr. IV.3.1 dieses PFB).

Für den Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ untersuchte der Vorhabenträger mehrere Varianten mit dem Ziel der Minimierung von Umweltbeeinträchtigungen (s. auch Nr. IV.3.3 dieses PFB) und entschied sich für eine östliche Ausbauvariante. Die gewählte Ausbauvariante ist in den Nrn. 2.2 bis 2.4 des Erläuterungsberichts (vgl. Nr. I.4.1 dieses PFB) beschrieben. Bei dieser Ausbauvariante verringert sich zwar der Abstand bis zur schutzwürdigen Bebauung des Gemeindeteiles Bergheide der Gemeinde Michendorf. Trotzdem bleiben auch für diese Bebauungen die durchgehenden Fahrbahnen der BAB 10 – sowie punktuell die B 2 – die Hauptlärmquellen.

Das Interesse an einer Ausbauvariante mit noch geringeren Immissionswirkungen durfte der Vorhabenträger hinter die widerstreitenden Interessen (hervorzuheben ist die Beibehaltung des Tankstellenstandortes) zurückstellen.

IV.5.3.3 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 legte ihrer Entscheidung die Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. 16. und 24. BImSchV zugrunde. Mit diesen Vorschriften hat der Gesetz- bzw. Verordnungsgeber ein Regelungssystem geschaffen, bei dessen Anwendung er eine hinreichende Bewältigung der Lärmproblematik sichergestellt sieht. Unter Hinweis auf die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (Beschluss vom 28.02.2002 - 1 BvR 1676/01) ist festzustellen, dass die in der 16. BImSchV festgelegten Grenzwerte im Hinblick auf die aus Artikel 2 Abs. 2 GG abzuleitende staatliche Schutzpflicht aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse weder unzureichend noch verfassungswidrig sind (BVerwG, Urteil vom 26.05.2004 - 9 A 5.03).

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; 34. BImSchV) 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.

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.5.3.4 Einstufungen in die Schutzkategorien der 16. BImSchV

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 i.V.m. 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 i.V.m. 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).

Die Planfeststellungsbehörde hat die vom Vorhabenträger vorgenommenen Einstufungen in die Schutzkategorien der 16. BImSchV überprüft. Im Ergebnis wird die Richtigkeit der den hiermit festgestellten Lärmschutzberechnungen (vgl. Nr. I.2.11 bzw. I.2.13 dieses PFB) zugrunde gelegten Schutzkategorien bestätigt.

Das gilt auch für die Bebauung an der „Beelitzer Straße“ bzw. am „Seddiner Weg“ in der Gemeinde Schwielowsee (Gemarkung Ferch). Die Grundstücke erstrecken sich entlang einer Erschließungsstraße im Wald. Es handelt sich um eine im Laufe der Zeit mit festen Gebäuden bebaute Kleingartenkolonie oder um ein Wochenendhausgebiet. Der Bereich ist unbeplant.

Der Vorhabenträger geht zwar in seiner Planung davon aus, dass die vorhandene Wohnnutzung Bestandsschutz genießt, weil dort ständiges Wohnen erfolgt und dies von der Gemeinde Schwielowsee bisher geduldet wird. Diese Wohnnutzung ändert aber an der Einstufung als „Kleingartenkolonie“ oder „Wochenendhausgebiet“ nichts. U.a. sind weder siedlungsähnliche Strukturen noch Gemeinschaftsflächen ersichtlich.

IV.5.3.5 Berechnungsverfahren

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 1 des Gesetzes vom 22.07.2011, BGBl. I S. 1509) 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 Verkehrsräusche 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.

Ausgangsdaten

Die im Anhörungsverfahren geäußerten Bedenken in Bezug auf die Ausgangsdaten in den schalltechnischen Untersuchungen (vgl. lfd. Nr. I.2.11 dieses PFB) sind unbegründet.

Die Daten der zugrunde gelegten Verkehrsprognose sind entsprechend Nr. IV.3.2 dieses PFB nicht zu beanstanden. Insbesondere sind die Prognosezahlen für das Jahr 2025 nicht zum Nachteil der potentiell Lärmbetroffenen zu niedrig.

Bei Lärmberechnungen für Straßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung 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 der 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).

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.u.).

Für die Berechnung enthält Anhang 1 der 16. BImSchV 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 10 – geeignete projektbezogene Untersuchungsergebnisse vorliegen, die zur Ermittlung u.a. des mittleren Lkw-Anteils herangezogen werden können. Dazu wird auf die schalltechnische Untersuchung (vgl. Nr. I.2.11 dieses PFB) verwiesen.

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.

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 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. 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, -2 und -5 dB(A)) berücksichtigen die durchschnittlichen Witterungsverhältnisse eines Jahres.

Die Emissionen des ruhenden Verkehrs im Bereich der Tank- und Rastanlage ermittelte der Vorhabenträger nach Nr. 4.5 der RLS-90 und bezog sie in die Berechnung der Beurteilungspegel (vgl. Nr. 1.2.11.2 2. dieses PFB) ein.

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 ab. Somit liegen die Beurteilungspegel an den – weiter entfernt gelegenen – nicht berechneten Immissionsorten unter den berechneten Beurteilungspegeln. Immissionsgrenzwertüberschreitungen sind ausgeschlossen.

Auch ohne jeweilige Einzelberechnung bezog die Planfeststellungsbehörde Immissionen unterhalb der Immissionsgrenzwerte in ihre planerische Abwägung / Entscheidung ein (s. nachfolgende Nr. IV.5.3.10 dieses PFB).

Berechnung oder Messung?

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

Die Auswirkungen des geplanten Straßenbauvorhabens 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 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.

IV.5.3.6 Forderung nach Geschwindigkeitsreduzierung auf der BAB 10

Der schalltechnischen Untersuchung (s. Berechnungsergebnisse „Emissionspegel“; vgl. lfd. Nr. I.2.11.2 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 (s. auch Abschnitt „Ausgangsdaten“ in vorstehendem Unterpunkt IV.5.3.4 dieses PFB).

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 (vgl. auch Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm; Lärmschutz-Richtlinien StV vom 23.11.2007 - S 32/7332/.9/1/781915, VKBl. 2007 S. 767).

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. Mit ihrem Ausbau sollen bestehende Einschränkungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der BAB 10, einer hochleistungsfähigen Verbindung für den großräumigen Verkehr, beseitigt werden.

IV.5.3.7 Immissionen durch Verkehrsverlagerungen

Die Befürchtungen einiger Einwender, es könne durch Verkehrsverlagerungen im benachbarten Straßennetz zu erheblichen schädlichen Immissionsbelastungen kommen, sind unbegründet.

Lärm, der aufgrund der baulichen Veränderung des Verkehrsweges an anderer Stelle im Verkehrsnetz auftritt, wird von der Verkehrslärmschutzverordnung nicht berücksichtigt. Dies gilt auch dann, wenn die Lärmsteigerungen durch ein Vorhaben bedingt sind, das zusammen mit weiteren Vorhaben Teil einer räumlichen und konzeptionellen Gesamtplanung ist. Mittelbare Auswirkungen eines Teilvorhabens sind auch unter diesen Voraussetzungen nur dann in die Berechnungen nach der Lärmschutzverordnung einzubeziehen, wenn sie auf der zu bauenden oder zu ändernden Strecke des anderen Teilvorhabens entstehen.

Nimmt als Folge eines Vorhabens der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Straße zu, ist allerdings der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Vorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht. Dieser Vorgabe trägt die Abwägung aber bereits dann Rechnung, wenn den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse genügt wird, wofür es ausreicht, die Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete einzuhalten (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010 - 9 A 20.08).

Ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem 8-streifigen Ausbau der BAB 10 und evtl. Verkehrszunahmen auf nicht vom hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhaben unmittelbar betroffenen Straßen bzw. Straßenabschnitten ist nicht ersichtlich. Insbesondere bleibt die Netzverknüpfung des 8-streifig auszubauenden Abschnitts der BAB 10 unverändert. Die im Vergleich zu anderen Verkehrswegen deutlicher ansteigenden Prognoseverkehrsmengen beruhen maßgeblich auf der großräumigen Funktion der BAB 10 und werden durch einen kleinen Ausbauabschnitt - wie hier - kaum beeinflusst.

Die BAB 2 (einschließlich ihrer Verbindung zum südlichen Teil der BAB 10) und die BAB 9 sind bereits in den letzten zwei Jahrzehnten im Ergebnis eigener Planungs- / Planfeststellungsverfahren hochleistungsfähig mit 6-streifigen Fahrbahnquerschnitten ausgebaut worden. Sollte sich nachträglich erweisen, dass die damaligen Prognosen fehlgeschlagen sind, können Betroffene ggf. auf der Grundlage von § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG Vorkerhungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Darüber kann jedoch nicht im hiermit abgeschlossenen Verfahren entschieden werden.

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 und Schienenwege) 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 Ordnungsgeber – 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 Lärms (vor allem) anderer Straßen mit dem Lärm der hiermit planfestgestellten BAB 10 können schon ohne Berechnung ausgeschlossen werden.

Das Ergebnis der Addition zweier Lärmpegel beträgt höchstens 3 dB(A) über dem größeren Pegel. 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 (vgl. nachfolgende Nr. IV.5.3.11 dieses PFB).

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 10 vorhandene (potenziell) gesundheitsgefährdende Lärmereignisse nicht ursächlich auf das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben zurückführen lassen.

Dies wird bestätigt durch die vom Vorhabenträger erstellte Summenpegelbetrachtung (s. Nr. I.2.11.2 3. dieses PFB). Danach lassen sich sogar an besonders exponierten Immissionsorten grundrechtswidrige Eingriffe ausschließen.

IV.5.3.9 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).

Der vom BVerwG geforderten Kostenbetrachtung je Schutzfall legt die Planfeststellungsbehörde die vom Vorhabenträger zur Planfeststellung beantragte Straßenplanung einschließlich der darin bereits vorgesehenen aktiven Schutzvorkehrungen, das sind die in Nr. III.9.2.2 dieses PFB genannten Schutzvorkehrungen, zugrunde.

Bei der vom Vorhabenträger zur Planfeststellung beantragten Planung verbleiben die in den Berechnungsergebnissen Beurteilungspegel (vgl. Nr. I.2.11.2 2. dieses PFB) ausgewiesenen Schutzfälle. Die im Anhörungsverfahren vorgelegten Berechnungsergebnisse des zuerst ausgelegten Straßenbauplanes vom August/September 2009 (vgl. Nr. I.1.11.2 2. dieses PFB) betreffen eine Variante mit ähnlicher Lärmschutzwirkung.

Ferner stützt sich die Planfeststellungsbehörde in ihrer Entscheidungsfindung auf die Betroffenheitsanalyse des Vorhabenträgers.

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 8-streifige Ausbau der bisher 6-streifigen BAB 10 von Betriebs-km 88+800 bis 97+830 einschließlich Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ bei Betriebs-km 91+500 der BAB 10.

Eine erhebliche Vergrößerung des Abstandes der BAB 10 zur schützenswerten Bebauung ist in diesem Rahmen ausgeschlossen, weil eine Verlegung der BAB 10 ein anderes Vorhaben wäre.

Bei einer einseitigen (asymmetrischen) Ausbauvariante rücken die durchgehenden Fahrbahnen der BAB 10 als Lärmquelle einseitig um wenige Meter von der schützenswerten Bebauung weg. Dies ergibt in denjenigen Bereichen minimale Lärminderungseffekte, wo sich auf der gegenüberliegenden Seite keine oder zumindest deutlich weniger schützenswerte Bebauung befindet. Das betrifft den Bereich der Bebauung von Wildenbruch, wo der Vorhabenträger von dieser Lärmschutzmöglichkeit Gebrauch machte (s. Nrn. III.9.2.2 und IV.3.3 dieses PFB).

Im Ergebnis seiner Variantenuntersuchung zum Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ entschied sich der Vorhabenträger für eine Vergrößerung der Tank- und Rastanlage in Richtung des Gemeindeteiles Bergheide der Gemeinde Michendorf. Ausbauvarianten mit größerer Entfernung zu schutzwürdiger Bebauung lehnte der Vorhabenträger nachvollziehbar ab.

Wie in Nr. IV.5.3.2 dieses PFB ausgeführt, kann die Planfeststellungsbehörde die gewählte Ausbauvariante nicht beanstanden, auch soweit Belange des Immissionsschutzes hinter andere Belange zurückgestellt wurden.

Zu b) und c)

Die Höhenlage der BAB 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. Insoweit durfte der Vorhabenträger die schon vorhandene hohe Immissionsbelastung in seine Entscheidungsfindung einbeziehen. Nach Realisierung des hiermit festgestellten Ausbauvorhabens wird sich die derzeitige Immissionsbelastung erheblich verringern.

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 entsprechend Nr. III.9.2.2 dieses PFB lärmarme / -mindernde Fahrbahnoberflächen mit einem Korrekturwert von -2 und -5 dB(A) vorgesehen. Deren lärmindernde Wirkung hat der Vorhabenträger dauerhaft abzusichern.

Zusätzliche Straßenoberflächen mit einer Lärminderungswirkung von 5 dB(A) können dem Vorhabenträger ebenso wenig auferlegt werden, wie Straßenoberflächen mit mehr als 5 dB(A) Lärminderungswirkung. Beim hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhaben werden deren Herstellung und die Absicherung ihrer geräuschkindernden Langzeitwirkung abgelehnt, weil die Mehraufwendungen außer Verhältnis zu den erzielbaren Wirkungen stehen.

Neben der allgemeinen Lärminderungswirkung für den angrenzenden Natur- und Erholungsraum könnten

- * 5 geringe Grenzwertüberschreitungen bis zu 2 dB(A) in der Nacht im Ortsteil Ferch zwischen Wohnplatz Schmerberg und Bauende bei Betriebs-km 97+830 nördlich der BAB 10 vermieden werden.
- * 8 Grenzwertüberschreitungen am Tage und in der Nacht im Bereich des Wohnplatzes Schmerberg nördlich der BAB 10 bei der AS Ferch in ihrer Höhe verringert werden. Hier verblieben aber trotz Einbau einer Straßenoberfläche mit 5 dB(A) Lärminderungswirkung große Grenzwertüberschreitungen.

Der von vielen Einwendern im Ergebnis des Deckblattverfahrens geforderte Erneuerungsrythmus der Straßenoberfläche von 6 Jahren kann dem Vorhabenträger nicht aufgegeben werden. Zwar wurde noch im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 5/2002 vom 26.03.2002 eine Dauerhaftigkeit von (mindestens) 6 Jahren angenommen. Die Entwicklung ist aber schnell vorangeschritten, so dass seit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 3/2009 vom 31.03.2009 die lärmtechnische Wirksamkeit offenporiger Asphaltdeckschichten mit einem Hohlraumgehalt von $\geq 22\%$ für einen Mindestzeitraum von 8 Jahren anerkannt wird. Diesen Stand der Technik legte die Planfeststellungsbehörde ihren Entscheidungen in Nr. III.9.2.2 dieses PFB zugrunde.

Zu e)

Der Vorhabenträger prüfte zunächst die Möglichkeit von Lärmschutzwällen, weil diese im Vergleich zu Lärmschutzwänden bei vergleichbarer Schutzwirkung oft kostengünstiger herzustellen sind. Andererseits sind für Wälle zusätzliche Flächeninanspruchnahmen erforderlich.

Im Ergebnis wurde zum Schutz der Nutzer der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ von Betriebs-km 91+180 bis 91+580 der BAB 10 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 1,0 bis 2,0 m über Straßenoberfläche der Tank- und Rastanlage geplant, der durch eine hochabsorbierende 2,0 bis 3,0 m hohe Lärmschutzwand aus Gabionen ergänzt wird.

Der bereits auf der Grundlage des PFB vom 16.09.2005 (50.9 7171/115.6) zum „6-streifigen Aus- bzw. Umbau des Autobahndreiecks Nuthetal“ am Bauanfang bis ca. Betriebs-km 89+160 südlich der BAB 10 errichtete 6,50 m hohe Lärmschutzwall ist als vorhandene Schutzvorkehrung in die schalltechnischen Untersuchungen eingeflossen.

Im Übrigen lehnte der Vorhabenträger Wälle ab, weil

- * entweder keine ausreichende Fläche zur Verfügung stand
- * oder die mit der Flächeninanspruchnahme verbundenen Beeinträchtigungen unverhältnismäßig hoch gewesen wären (u.a. Abriss von Bebauung).

Als aktive Schutzvorkehrungen dienen deshalb die in Nr. III.9.2.2 dieses PFB i.V.m. S. 23 bis 25 des Erläuterungsberichtes der schalltechnischen Untersuchung ausgewiesenen Lärmschutzwände (s. auch lfd. Nr. 6 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB).

Eine Erhöhung des Lärms durch Reflektion an den Lärmschutzwänden ist nicht zu befürchten. Die Lärmschutzwände werden grundsätzlich straßenseitig hochabsorbierend hergestellt. Nachweisbare Schallreflektionen sind bei hochabsorbierenden Lärmschutzwänden ausgeschlossen.

Unter Einbeziehung vorstehender Lärmschutzvorkehrungen verbleiben prognostisch noch an den in Nr. III.9.2.3 dieses PFB genannten Gebäuden (je nach Berechnungspunkt) Immissionsgrenzwertüberschreitungen in folgendem Umfang:

Bereich	Punktname	Anzahl Immissionsorte	Grenzwert-überschreitung [dB(A)]	Wandfläche Vollschutz [m ²]	(gesamte – geplante =) Mehrkosten [€]	Restbetroffenheit	Mehrkosten je Immissionsort [€]
Ortsteil Michendorf nördlich der BAB 10	Am Upstall 19, 21, 22, 23, 24, 27, 30, 31, 31A, 33, 34, 37, 38 und 40; An der Autobahn 2, 3, 4, 6, 7 und 8; Feldstraße 11 und 15	24	bis zu 5 nachts	(1.356 * 30 =) 40.680 m ²	(10.193.935 - 2.337.498 =) 7.856.437	3 Immissionsorte	374.116
	Beelitzer Weg 77 und 79	2	bis zu 3 nachts	(748 * 10 =) 7.480 m ²	(1.455.180 - 1.329.310 =) 125.870	---	62.935
	Kiefernallee 11, 15 und 17; Lindenallee 1, 2 und 2 Anbau; Rotdornallee 1, 1A, 1B, 2, 2A, 4, 6, 14 und 15; Schmerberger Allee 2, 3, 4, 5, 6 und 6 Anbau	21	bis zu 3 nachts	(1.088 * 17 =) 18.496 m ²	(4.063.145 - 2.026.200 =) 2.036.945	---	96.997
Ortsteil Wildenbruch bzw. Gemeindeteil Bergheide zwischen Bauanfang und Betriebs-km 91+300 südlich der BAB 10	Am Berg 11, 12, 14, 15, 15A, 16, 17, 18, 19, 19A und 21-22; Waldheimstraße 7, 8, 8B, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 18, 18A, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 25A, 26, 27, 27 Hinterhaus, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 35, 38, 39, 40, 41, 41A, 42, 42 Anbau, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 51 und 51A	57	bis zu 2 tags und 7 nachts	(1.327 * 19 =) 25.213 m ²	(5.480.871 - 1.616.662 =) 3.864.209	2 Immissionsorte	70.258
	Elsterstraße 1G, 1H, 2, 3, 3A, 7, 9, 13, 17, 19, 25 und 29; Karl-Marx-Straße 4, 4 Anbau, 8, 10, 15, 16, 20, 22, 30 und 32; Langerwischer Weg 2, 3 und 6; Leipziger Chaussee 2, 2A, 6, 8, 12, 13, 20 und 22	36	bis zu 1 tags und 6 nachts	(1.431 * 17 =) 24.327 m ²	(7.154.021 - 1.981.378 =) 5.172.643	6 Immissionsorte	172.421
Wohnplatz Schmerberg nördlich der BAB 10 bei der AS Ferch	Am Bahnhof Lienewitz 1 und 2; Forsthaus Lienewitz	8	bis zu 8 tags und 10 nachts	(600 * 12 =) 7.200 m ²	1.965.414		245.677
Ortsteil Ferch zwischen Wohnplatz Schmerberg und Bauende bei Betriebs-km 97+830 nördlich der BAB 10	Beelitzer Straße 81, 81C, 81E und 81F; Seddiner Weg 19	5	bis zu 2 nachts	(600 * 4 =) 2.400 m ²	663.120		132.624

Soweit unter Einbeziehung der Lärmschutzwände an der dahinter gelegenen schützenswerten Bebauung prognostisch noch geringe Immissionsgrenzwertüberschreitungen (überwiegend 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.

Die von vielen Einwendern geforderten Ergänzungen zusätzlicher Lärmschutzwände an den

- * Parallelfahrbahnen sowie Auf- und Abfahrten im Bereich der AS Michendorf bzw.
- * Auf- und Abfahrten für die beiden Rastanlagen

können dem Vorhabenträger nicht aufgegeben werden. Der Vorhabenträger wies in seiner Erwiderung zutreffend darauf hin, dass die prognostischen Verkehrsbelastungen dieser Fahrbahnteile mit bis zu ca. 7.900 Kfz/24h im Vergleich zu den durchgehenden 8 Fahrstreifen der BAB 10 mit bis zu ca.

- * 125.600 Kfz/24h zwischen AD Nuthetal und AS Michendorf
- * 109.800 Kfz/24h im Bereich der AS Michendorf sowie
- * 118.200 Kfz/24h zwischen AS Michendorf und AS Ferch

so gering sind, dass trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen die durchgehenden 8 Fahrstreifen maßgebliche Lärmquelle bleiben. Damit sind evtl. zusätzliche Lärmschutzwände an den vergleichsweise gering belasteten Fahrbahnteilen in noch größerem Ausmaß unverhältnismäßig als weitere Schutzvorkehrungen an den durchgehenden 8 Fahrstreifen der BAB 10.

Weil die Wirksamkeit von Lärmschutzwänden mit zunehmender Entfernung zur Emissionsquelle rasch abnimmt, scheidet eine Verschiebung der geplanten Lärmschutzwände bis an die Außenkante der Parallelfahrbahnen von vornherein aus.

Da sich Menschen im Nachtzeitraum in aller Regel im Gebäudeinneren aufhalten, sind Schutzmaßnahmen am Gebäude selbst (passive Schallschutzmaßnahmen) sehr wirkungsvoll. Während der Nachtzeit lässt sich in den betroffenen Wohngebäuden der Lärm oberhalb des Immissionsgrenzwerts durch passive Schutzvorkehrungen (z.B. Lärmschutzfenster mit schalldämmten Lüftern) vermeiden (s. unten).

Zu a) bis e)

Zusammenfassend kann die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger nicht aufgeben, weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen zu ergänzen. Weiterer aktiver Lärmschutz wäre unverhältnismäßig.

Die Planfeststellungsbehörde bezog in ihre Entscheidung über den Umfang des aktiven Lärmschutzes die sehr hohe Vorbelastung der schutzwürdigen Bebauung durch den bereits vorhandenen Lärm der 6-streifigen BAB 10 ein und stellt fest, dass zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen 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 8-streifige Ausbau der BAB 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).

Während der Tagzeit besteht entsprechend Nr. III.9.2.4 dieses PFB ein Anspruch auf Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigungen durch Lärmeinwirkungen bei folgenden Immissionsorten:

- * Elsterstraße 3;
- * Karl-Marx-Straße 8;
- * Leipziger Chaussee 2;
- * Waldheimstraße 28 und 29;
- * Am Bahnhof Lienewitz 1 und 2 sowie
- * Forsthaus Lienewitz.

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.9.2.3 dieses PFB festgelegt. Die anspruchsberechtigten Immissionsorte sind dort aufgezählt.

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

IV.5.3.10 Verbleibende Schallimmissionen

Auf der 8-streifig auszubauenden BAB 10 einschließlich Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ wird Lärm emittiert. Der Ordnungsgeber 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.

Im Übrigen ist in der schalltechnischen Untersuchung (vgl. Nr. I.2.11 dieses PFB) nachgewiesen, dass sich die vorhandene Lärmbelastung durch die BAB 10 nach ihrem Ausbau nicht negativ verändern wird. Obwohl die BAB 10 als Emissionsquelle leistungsfähiger als bisher ausgebaut wird, ergeben sich unter Berücksichtigung der umfangreichen Lärmschutzvorkehrungen grundsätzlich keine negativen Veränderungen der Beurteilungspegel. An den meisten Immissionsorten wird sich die Immissionsbelastung erheblich verringern.

Maßnahmen zur weiteren Verringerung der verbleibenden Immissionen lehnte der Vorhabenträger im Ergebnis seiner planerischen Überlegungen unter Verweis auf den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit ab.

Soweit einzelne Einwander durch die Straßenplanung wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Nutzbarkeit und Verwertbarkeit allein wegen der Lage ihrer Grundstücke zur BAB 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 i.V.m. § 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.

IV.5.3.11 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).

Bezogen auf das hiermit planfestgestellte Ausbauvorhaben lässt sich aus Vorstehendem z.B. für den Teilabschnitt der BAB 10 zwischen ca. Betriebs-km 88+800 bis 92+200 bzw. 93+000 folgern:

Allein durch die geplante Straßenoberfläche mit einer dauerhaft lärmindernden Wirkung von -5 dB(A) (s. Nr. III.9.2.2 dieses PFB) wird auf der BAB 10 – verglichen mit dem Istzustand – im Prognosezustand deutlich (vom menschlichen Gehör wahrnehmbar) weniger Lärm emittiert. Dieser Lärminderungseffekt kommt in abgeschwächtem Ausmaß allen von Immissionen dieses Teilabschnittes Betroffenen zugute.

IV.5.3.12 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 zur vorhandenen Situation mit häufigen Stauerscheinungen wird sich der deutlich bessere Verkehrsfluss auf der 8-streifig ausgebauten BAB 10 voraussichtlich positiv auf die Schadstoffemissionen der Kfz auswirken.

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

Zur Beurteilung der Risiken, die im Nahbereich der BAB 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 den luftschadstofftechnischen Untersuchungen (vgl. Nrn. I.2.12 und I.4.9 dieses PFB) dokumentiert.

Der Vorhabenträger ermittelte in seinen luftschadstofftechnischen Untersuchungen, dass 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 der BAB 10) – und damit erst recht im Bereich der weiter entfernt gelegenen schützenswerten Bebauung – ausschließen.

Die hiermit planfestgestellten Lärmschutzwände (vgl. Nr. III.9.2.2 dieses PFB) wirken als Ausbreitungshindernis für die Luftschadstoffe und wurden bis zu einer Höhe von 6 m in den Berechnungen berücksichtigt. Hinter höheren Wänden sind die tatsächlichen Immissionen sogar kleiner als die berechneten.

IV.5.3.13 Optische Immissionen

Als aktive Lärmschutzmaßnahme plant der Vorhabenträger die auf S. 23 bis 25 des Erläuterungsberichtes der schalltechnischen Untersuchung (vgl. Nr. I.2.11.1 dieses PFB) ausgewiesenen Lärmschutzwände.

Diese Lärmschutzwände werden in der Photovoltaikalternative weiter erhöht. Die Höhenangaben finden sich auf S. 6 bis 11 des Erläuterungsberichtes der Photovoltaikalternative (vgl. Nr. I.2.13.2 dieses PFB).

Entsprechend Nr. III.9.2.2 bzw. Nr. III.9.3.2 dieses PFB schützen die Lärmschutzwände die benachbarten Bereiche vor dem Straßenlärm. Immissionsgrenzwertüberschreitungen werden dadurch weitgehend vermieden. Die Lärmschutzwände wirken für die benachbarte Bebauung auch als Sicht- und Blendschutz sowie Schutz vor Luftschadstoffen.

Andererseits werden die Lärmschutzwände für den einzelnen Betrachter optisch deutlich hervortreten. Sie verstellen in südlicher oder nördlicher Richtung zunehmend den Blick in die Landschaft. Diese Wirkung wird durch Begrünung abgeschwächt. Die trotz Begrünung verbleibenden optischen Beeinträchtigungen sind hinzunehmen. Sie sind im Vergleich zu den positiven Wirkungen der Lärmschutzwände gering.

Die südlich der BAB 10 geplanten Wände wirken nicht negativ auf Belichtung und Besonnung benachbarter Grundstücke.

Dagegen kommt es durch die nördlich der BAB 10 geplanten Wände zu erheblich verstärktem Schattenwurf. Die bereits vorhandene Verschattung benachbarter Flächen wird weiter verstärkt.

Wegen der Verschattung von Grundstücken kommen Entschädigungsansprüche allein auf der Rechtsgrundlage des § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG in Betracht.

Danach hat der von der Planung Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, wenn (weitere) Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden können, sei es, weil sich technisch-reale Maßnahmen als unzureichend oder angesichts der Höhe ihrer Kosten als unverhältnismäßig erweisen, sei es, weil sich die Beeinträchtigungen wie im Fall einer Verschattung durch geeignete Maßnahmen überhaupt nicht verhindern lassen. § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG setzt voraus, dass Vorkehrungen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Die Beeinträchtigungen müssen, unabhängig davon, ob der Gewährleistungsgehalt des Artikel 2 Abs. 2 GG oder des Artikel 14 GG berührt ist, die Grenze des Zumutbaren überschreiten. Rechtsvorschriften, welche für den Fall einer Verschattung die Grenze des Zumutbaren konkretisieren, sind nicht ersichtlich. Somit beurteilt sich die Zumutbarkeit der Verschattung nach den Umständen des Einzelfalls. Die Grenze des Zumutbaren könnte erreicht sein, wenn für ein Wohnhaus durch ein Brückenbauwerk eine Verminderung der Besonnung in den Wintermonaten um bis zu einem Drittel zu erwarten wäre (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005 - 4 A 4.04 und 4 A 2.04).

Abgesehen von nachfolgender Ausnahme sind die von Einwendern geltend gemachten Beeinträchtigungen ihrer Grundstücke (u.a. der Außenwohnbereiche) durch die optische Wirkung des hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhabens (insbesondere Verschattung, Licht- und Blendeffekte) entschädigungslos hinzunehmen.

Das Interesse der Einwender, von optischen Immissionen verschont zu bleiben, ist unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen großen Vorbelastungen von mäßigem Gewicht. Insoweit stellt die Lärmschutzalternative gemäß Nrn. I.2.11 und III.9.2 dieses PFB mit den bis zu 8 m hohen Lärmschutzwänden eine optimierte Variante dar. Die im Rahmen der Photovoltaikalternative (vgl. Nr. I.2.13 und III.9.3 dieses PFB) geplante Erhöhung der Lärmschutzwände auf bis zu 10 m entspricht der Forderung der überwiegenden Mehrzahl der Einwender. Bedenken / Einwendungen gegen die in der Öffentlichkeit umfassend diskutierte Photovoltaikalternative mit bis zu 10 m hohen Lärmschutzwänden wurden nicht vorgetragen, so dass Betroffenheiten insoweit nicht ersichtlich sind.

Im Übrigen wird der bau- und anlagebedingt zu erwartende Verlust von optisch wirksamem Autobahnbegleitgrün durch Pflanzmaßnahmen an der BAB 10 so weit wie möglich kompensiert (s. nachfolgende Nr. IV.5.3.15 dieses PFB).

Abgesehen von nachfolgender Ausnahme bleiben die optischen Immissionen unterhalb der Grenze der Zumutbarkeit. Für besonders exponierte Flächen analysierte der Vorhabenträger gutachtlich die Verschattungswirkungen und übernahm die Ergebnisse in die Planunterlagen (u.a. in den Umweltbericht der Photovoltaikalternative; vgl. Nr. I.2.13.1 dieses PFB).

Übernahmeanspruch

Die Eigentümer der Grundstücke in der „Beelitzer Straße“ 75, 77 und 79 (Ifd. Nrn. 2.45, 2.46 und 2.56 des GV; vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB) forderten zwar – ebenso wie viele andere Einwander – die Realisierung der Photovoltaikalternative mit bis zu 10 m hohen Lärmschutzwänden (vgl. Wortprotokolle über die Erörterungstermine am 18. und 23.08.2011) und erklärten dazu im Gesprächsprotokoll vom 16.11.2011 sowie teilweise mit Schreiben vom 21.04.2012 ihre Zustimmung. Für den Fall der Lärmschutzalternative mit den bis zu 8 m hohen Lärmschutzwänden (s. auch Ifd. Nr. 6 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) machten die Eigentümer jedoch unzumutbare Beeinträchtigungen geltend. Die geplante Lärmschutzwand auf dem ohnehin schon mehrere Meter hohen Straßendamm wirke auf ihre Grundstücke erdrückend. Diese Einwendungen blieben im Anhörungsverfahren aufrecht erhalten.

Weil bisher nicht feststeht, welche der beiden Lärmschutzalternativen im Ergebnis des Ausschreibungsverfahrens realisiert wird, bezieht die Planfeststellungsbehörde die Frage der Zumutbarkeit der 8 m hohen Lärmschutzwand – und ob diese Lärmschutzwand eine erdrückende Wirkung auf die Grundstücke in der „Beelitzer Straße“ 75, 77 und 79 hat – in ihre Entscheidungsfindung ein.

Mittelbare Beeinträchtigungen, also solche, durch die das Eigentum nicht vollständig oder teilweise entzogen wird, beschränken unabhängig von ihrer Intensität Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne von Artikel 14 Abs. 1 Satz 2 GG und stellen keine Enteignung im Sinne des Artikel 14 Abs. 3 Satz 1 GG dar. Der erstgenannten Verfassungsbestimmung ist auch § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG zugeordnet. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ist nach seiner Rechtsfolge anwendbar, obwohl in ihm von einem Übernahmeanspruch nicht die Rede ist. Der Übernahmeanspruch ist nämlich eine besondere Art des Entschädigungsanspruchs und die Hingabe des Eigentums eine seiner Voraussetzungen, so dass es sich bei dem Übernahmebegehren nicht um einen Enteignungsantrag handelt, sondern um einen Antrag auf Entschädigung, in dessen Rahmen über die Eigentumsübertragung zu erkennen ist (BVerwG, Urteil vom 06.06.2002 - 4 A 44/00).

Im Ergebnis ihrer Prüfung kann die Planfeststellungsbehörde nicht ausschließen, dass die am dichtesten an den Lärmschutzwänden gelegenen schutzwürdigen Bebauungen in der „Beelitzer Straße“ 75, 77 und 79 der Gemeinde Michendorf einen Übernahmeanspruch haben.

Unmittelbar an der südlichen Grenze der drei Wohngrundstücke ist eine bis zu ca. 4 m hohe Stützwand (s. auch lfd. Nr. 85 des BV; vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) geplant, die sich in einer Dammböschung fortsetzt. Auf die Dammböschung soll eine 8 oder 10 m hohe Lärmschutzwand gestellt werden. Insgesamt ergibt sich ein Höhenunterschied zwischen den Grundstücken und der Oberkante Lärmschutzwand von ca. 12 bzw. 14 m.

Die vorhandene Situation mit der 4 bis 4,5 m hohen Lärmschutzwand wird durch Verkleinerung des Abstandes zur Bebauung um ca. 10 m und größere Höhe der Lärmschutzwand deutlich verschlechtert.

Bedeutsam ist der geringe Abstand der bis zu ca. 4 m hohen Stützwand von den benachbarten Grundstücken. Als Indiz für einen regelmäßig ausreichenden Abstand kann das in § 6 Brandenburgische Bauordnung (BbgBO in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.09.2008, GVBl. I/08 [Nr.14] S.226; zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29.11.2010, GVBl. I/10 Nr.39) geregelte Abstandsmaß von 3 m angesehen werden.

Der Umstand, dass die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen von einem Vorhaben eingehalten werden, ist in der Regel ein zuverlässiger Indikator dafür, dass keine Nachbarrechte verletzende Beeinträchtigung der durch das Abstandsflächenrecht geschützten Belange der Belichtung, Besonnung und Belüftung sowie der Begrenzung der Einsichtnahmemöglichkeiten vorliegt (OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 27.02.2012 - 10 S 39.11).

Der zwischen Stützwand und Grundstücksgrenze geplante Wartungsweg (s. Nr. 74 des BV) soll eine Breite von 1,5 m erhalten. Insgesamt ist der Abstand zwischen Stützwand und Grundstücksgrenze überwiegend kleiner als 3 m, so dass die vorstehende Regel auf die Grundstücke in der „Beelitzer Straße“ 75, 77 und 79 nicht angewendet werden kann.

Fraglich ist, inwieweit durch eine (zumindest teilweise) transparente Lärmschutzwand die Wirkung der Lärmschutzwand abgemindert werden könnte. In Abhängigkeit von ihrem Verschmutzungsgrad hätte eine transparente Wand zwar wenig Verschattungswirkung und würde die Lichtverhältnisse deutlich verbessern. Als Nachteile einer transparenten Lärmschutzwand sind aber die damit verbundenen erheblichen Mehrkosten zu nennen. Zudem wäre eine transparente Gestaltung erst ab einer Höhe von ca. 4 m sinnvoll, weil ansonsten die Kfz optisch nachteilig wirken würden. Unter diesen Bedingungen ist nicht erkennbar, dass die erzielbaren Vorteile den Einsatz einer transparenten Lärmschutzwand rechtfertigen könnten.

Bei dieser Sachlage lässt sich eine erdrückende Wirkung durch die „Masse“ des Vorhabens nicht ausschließen.

Das anzunehmen kommt zwar nur in Ausnahmefällen in Betracht, wenn die genehmigte Anlage das Nachbargrundstück regelrecht abriegelt, d.h. dort ein Gefühl des Eingemauertseins oder eine Gefängnishofsituation hervorruft. Dem Grundstück muss gleichsam die Luft zum Atmen genommen werden. Nicht schon dann, wenn das angegriffene Vorhaben die Situation verändert und den Nachbarn (sehr) unbequem ist, kann von „erdrückender Wirkung“ die Rede sein (OVG Niedersachsen, Beschluss vom 15.01.2007 - 1 ME 80/07).

Die Planfeststellungsbehörde kann unter Einbeziehung weiterer Grundstücksbeeinträchtigungen durch das Straßenbauvorhaben nicht ausschließen, dass sich die Grundstücke „Beelitzer Straße“ 75, 77 und 79 nördlich von ca. (4 + 8 =) 12 m hohen Wänden in einer Ausnahmesituation befinden, die einen Übernahmeanspruch auslöst. Sogar bei transparenter Gestaltung der Lärmschutzwand ab einer Höhe von ca. 4 m (d.h. ca. 8 m über den Grundstücken; s.o.) verblieben besonders beim Grundstück in der „Beelitzer Straße“ 79 Zweifel.

Deshalb unterstellt die Planfeststellungsbehörde als ungünstigsten anzunehmenden Fall (worst case) einen Übernahmeanspruch der Grundstückseigentümer in ihrer Entscheidungsfindung.

IV.5.3.14 Betriebsbedingte Erschütterungen der BAB 10

Die von einigen Einwendern angesprochenen verkehrsbedingten Erschütterungen liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

Der nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2001 (RStO 01; eingeführt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 34/2001 vom 25.09.2001, S 26/38.56.10-30/46 Va 2001; mit ergänzenden Regelungen im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 5/2005 vom 16.06.2005, S 17/38.56.00/7 Va 05) für die BAB 10 vorgesehene Oberbau, welcher in den Straßenquerschnitten (vgl. Nr. I.2.6 dieses PFB) in Bezug auf die Bauklasse (Dimensionierung) hiermit verbindlich festgelegt ist, gewährleistet einen annähernd erschütterungsfreien Betrieb.

Von der ausgebauten BAB 10 ausgehende Erschütterungen – wenn diese überhaupt messtechnisch nachweisbar sein sollten – sind voraussichtlich so gering, dass nachteilige Wirkungen auf die Umwelt (hier vor allem auf die benachbarte Bebauung) mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden können.

Soweit einzelne Einwander bereits vorhandene Erschütterungen durch vorbeifahrende Lkw als unerträglich rügten, lassen sich diese durch den unzureichenden Zustand des vorhandenen Oberbaus der BAB 10 erklären, der nicht der RStO 01 entspricht und zudem Alterungserscheinungen aufweist.

IV.5.3.15 Immissionsschützende Bepflanzung

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich auf Nr. III.5.5 dieses PFB. Soweit die Forderungen nach immissionsschützender Bepflanzung der BAB 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 10 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 der BAB 10 und schutzwürdiger Bebauung immissionsmindernd. Neben optischen Wirkungen gibt es geringe positive Wirkungen in Bezug auf Schadstoffe und Schallimmissionen.

Aus diesem Grund hatte der Vorhabenträger bereits mehrere straßennahe Bepflanzungen in seiner ausgelegten Planung vorgesehen. Der bau- und anlagebedingt zu erwartende Verlust von Straßenbegleitgrün wird durch Pflanzmaßnahmen unmittelbar entlang der BAB 10 und auf der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ so weit wie möglich kompensiert. Die bisher vorhandene immissionsschützende Wirkung des Straßenbegleitgrüns soll möglichst wieder hergestellt werden.

IV.6 LBP

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich davon, dass im LBP (vgl. Nrn. I.2.15 und I.4.10 dieses PFB) die mit dem hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie besonders geschützter Arten und Gebiete nachvollziehbar erfasst und in ausreichendem Umfang geeignete Maßnahmen festgelegt sind (s. auch Nr. III.5 dieses PFB).

IV.6.1 Wesentlicher Inhalt der Einwendungen

„Die vorliegenden Planunterlagen sind nicht ausreichend um die Umweltverträglichkeit des Vorhabens beurteilen zu können. Die vorliegenden Planunterlagen sind nicht ausreichend um erkennen zu können, dass die Eingriffe in den Natur- und Landschaftshaushalt entsprechend BbgNatSchG in der Rangfolge ausreichend vermieden, ausgeglichen und ersetzt werden. Durch die ... Mängel kann auf der Grundlage der ausgelegten Planunterlagen keine Abwägung der Belange untereinander erfolgen.“

„Die Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt sind auf Grundlage veralteter Unterlagen erfasst. Grundlage war eine Umweltverträglichkeitsstudie aus dem Jahre 1999, die also bereits über 10 Jahre alt ist und daher die heutige Naturraumausstattung nicht aktuell darlegen kann sowie die aktuellen Erkenntnisgewinne im fachlichen Naturschutz - z.B. hinsichtlich der Anwendung von Critical Loads und Critical Level sowie hinsichtlich der Lärmempfindlichkeit von Tierarten - nicht enthält. Das Umweltgutachten entspricht deshalb nicht dem von der Rechtsprechung geforderten besten wissenschaftlichen Standard. Dieser Mangel der veralteten Datengrundlage kann auch nicht durch die Nachkartierung einiger weniger Artengruppen kompensiert werden - zumal diese Artengruppen offensichtlich nicht nach ökologischen Kriterien ausgewählt wurden. Nach gegenwärtigen Standards gelten Daten für Tiere, Pflanzen und Biotope nach Ablauf von fünf Jahren als veraltet ...

Die Unterlage 12, Seite 11, stellt die Landschaftselemente falsch dar, die durch die Planungen betroffen werden. Es handelt sich im vorhandenen Bestand nicht um ‚naturferne Kiefernwälder‘, sondern weitgehend um eine kleinteilig strukturierte Eiszeitlandschaft mit vielfältigen und wechslungsreichen Landschaftselementen ...“

„Der Untersuchungsraum für die Aufnahme und Bewertung der Auswirkungen des Autobahnausbaus ist fehlerhaft gewählt; angrenzende geschützte und streng geschützte Arten sowie nach EU-Recht geschützte Lebensraumtypen konnten so nicht ausreichend erfasst werden. Insbesondere die Beschränkung auf einen nur 100 Meter breiten Korridor entlang der Autobahn verkennt vollkommen die Auswirkung von Luftschadstoffen und Lärm auf besonders sensible Arten.“

„Die Auswirkungen durch Lärm und Luftschadstoffe und damit die Schädigung des Bodens und des Grundwassers – z.B. durch die langfristige Deposition und Auswaschung von Luftschadstoffen wie ... NO_x und Schwermetallen – wurde in ihren negativen Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere nicht geprüft.“

„Die Berechnungen anhand einiger Messpunkte sind unvollständig und können kein Bild der Gesamtbelastung für die Naturgüter ergeben.“

„Die Unterlagen berücksichtigen den erhöhten Salzeintrag in den Boden und in das Grundwasser durch den Winterdienst auf den Straßen in keiner Weise. Dieser Salzeintrag führt aber gerade an vielbefahrenen Autobahnen zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden/Wasser.“

„Die vorgelegten Wirtschaftlichkeitsberechnungen für die Lärmschutzmaßnahmen vernachlässigen die Verlärmung von Naturgütern vollkommen. Damit werden sowohl die Schutzgüter Erholungseignung der Landschaft als auch die Schutzgüter Biotop / Tiere und Pflanzen in der Bewertung der Lärmschutzmaßnahmen vollkommen vernachlässigt. Gerade die Erholungseignung der Landschaft könnte stark von besseren Lärmschutzmaßnahmen profitieren, gleiches gilt auch für lärmempfindliche Arten. ... Es fehlt eine Gesamtlärbetrachtung für den vollständigen Ausbaubereich.“

„Die anerkannten Naturschutzverbände weisen darauf hin, dass im direkten Einwirkungsbereich nach vorliegender Naturraumausstattung das Vorkommen von Arten des Anhanges IV der FFH-Richtlinie zu erwarten ist. ... In den Planunterlagen fehlen auch Hinweise und Untersuchungen zu den nach Anhang II der FFH-Richtlinie geschützten Arten, hier wird insbesondere auf Käferarten und Schmetterlinge hingewiesen. Dies ist insbesondere relevant, da der Heldbock oder auch Großer Eichenbock sein Verbreitungsgebiet um Michendorf u.a. im Lienewitz-Caputher-Seengebiet hat. ... Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass die Relevanzprüfung ... zu einer falschen Einschätzung kommt ... für Arten der Käfer und Schmetterlinge. ... fehlt dem Artenschutzfachbeitrag auch die Bewertung unterschiedlicher Ausbauvarianten auf die für den Artenschutzfachbeitrag auszuwählenden Arten.“

„Der LBP übergeht fehlerhafterweise die durch die Planung ausgelösten Negativbelastungen und Gefährdungen für geschützte Arten, insbesondere die identifizierten prioritären Arten Schwarzmilan, Schwarzspecht, Neuntöter und Knoblauchkröte, sowie weiterer prioritärer und geschützter Brutvogelarten, die in der Planung nicht einmal erfasst worden sind. ...

Die unzulängliche Erfassung des Schutzgutes Tiere drückt sich auch in der Erfassungsmethodik aus. So wurden Lurche und Libellen ausschließlich in und an den Sickerbecken untersucht, für Reptilien wurden lediglich einige potentielle Lebensräume betrachtet und einzelne Sichtbeobachtungen vorgenommen. Es ist keinerlei systematischer Ansatz zur umfassenden Artenerfassung erkennbar. Es fehlen insbesondere methodische Untersuchungen über ein ganzes Jahr sowie zu allen Jahres- und Tageszeiten sowie bei unterschiedlichen Wetterverhältnissen. Lediglich die Kartierung der Artengruppe Vögel ... wurde mit einer systematischen und nachvollziehbaren Methodik durchgeführt. Jedoch folgen in der Planung aus der Erfassung keine Konsequenzen. ...

Die abwechslungsreiche Landschaft von extensiven Grünlandbiotopen, Ackerflächen, Feldgehölzen, Kleingewässern, Röhrichzonen und Waldbereichen beherbergt Brutvorkommen diverser gefährdeter und geschützter Vogelarten ... Darin sind drei weitere nach der EU-Vogelschutzrichtlinie besonders geschützte Arten verzeichnet, die in den Planungsunterlagen nicht erfasst, die Auswirkungen auf ihren Lebensraum nicht analysiert und die Folgen nicht bewertet wurden (Kranich, Rohrweihe, Roter Milan). Zudem muss anhand dieser Beobachtungen gerade beim Neuntöter ein wesentlich höherer Bestand angenommen werden. ... Die ... Angaben zu den Brutvorkommen entstammen Zufallsbeobachtungen aus zugänglichen Teilbereichen des Gebietes im Rahmen der Arbeit des Landschaftsfördervereins Nuthe-Nieplitz-Niederung e.V. und stellen keine systematische Erfassung im Gesamtgebiet dar. Sie zeigen jedoch exemplarisch auf, wie ungenügend die Untersuchungen ... sind. Es ist daher davon auszugehen, dass sowohl weitere gefährdete Arten im Gebiet brüten als auch die Anzahl der Reviere der bereits aufgeführten Arten höher ist.

Vogelart	Brutreviere
Braunkehlchen (<i>Saxicola rubetra</i>)	≥ 2
Feldlerche (<i>Alauda arvensis</i>)	≥ 3
Grauhammer (<i>Emberiza calandra</i>)	≥ 5
Kranich (<i>Grus grus</i>)	2
Neuntöter (<i>Lanius collurio</i>)	≥ 5
Rohrweihe (<i>Circus aeruginosus</i>)	1
Rotmilan (<i>Milvus milvus</i>)	1
Schwarzmilan (<i>Milvus migrans</i>)	1
Schwarzspecht (<i>Dryocopus martius</i>)	≥ 3

... Wir kritisieren, dass bei der Erarbeitung der Planungsunterlagen nicht nach den Schlussfolgerungen der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im April 2009 herausgegebenen Studie ‚Quantifizierung und Bewältigung entscheidungserheblicher Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna‘ (Heft 1019 der Reihe ‚Forschung, Straßenbau und Straßenverkehrstechnik‘) ... vorgegangen und kritische Schallpegel je nach Vogelart nicht ermittelt wurden.“

„... die Vogelwelt mit Kernbeißer, Amsel, Sing- und Wacholderdrossel, Grün-, Buch-, Berg- und Distelfink, verschiedener Meisenarten, Winter-Goldhähnchen, Zaunkönig, Kleiber, Girlitz, Trauerschnäpper, Neuntöter u.v.a. sind dann verschwunden ...“

„Der Vorhabenträger geht davon aus, dass Landschaftsbild und Erholungseignung durch den Ausbau der vorhandenen Autobahn so gut wie gar nicht beeinflusst werden. Diese Annahme vernachlässigt vollkommen ... das zunehmende Verkehrsvolumen auf der ausgebauten Autobahn, das sich insbesondere durch die Lärmausbreitung sowie durch die Belastung mit Schadstoffen sehr nachteilig auf die Erholungseignung der Landschaft auswirkt. Auch wirkt sich der extrem großzügige Ausbau von derzeit sechs Fahrspuren auf stellenweise zukünftig 12 Fahrspuren ... erheblich nachteilig auf das Landschaftsbild aus.

... das nahe gelegene Erholungsgebiet der Lienewitzseen wird vom geplanten Ausbau sehr stark beeinträchtigt.“

Die Naturschutzverbände rügten eine ungenügende Berücksichtigung der Beeinträchtigungen des Erholungsgebietes und der betroffenen Landschaftsschutzgebiete in den Planunterlagen. Ein wichtiger Kritikpunkt sei die erhebliche Verkleinerung der Landschaftsschutzgebiete durch die überdimensionierte Flächeninanspruchnahme.

„In der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird für überformte Bodenbereiche ein Kompensationsfaktor von 1 : 0,5 angesetzt ... Da es sich aber nicht um eine Kompensation durch Entsiegelung handelt, sondern nur eine Bodenaufwertung (Rasenansaat, K1/E1) als Kompensation vorgesehen ist, ist mindestens der Faktor 1 : 1 zu verwenden.“

„Die gewählten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für das Schutzgut Boden/Wasser sind nicht ausreichend. So ist die Anrechnung des Waldumbaus als Kompensation für die Bodenversiegelung im Verhältnis 1:3 nicht sachgerecht, da 3 ha Waldumbau keine Kompensation für eine Totalversiegelung von 1 ha Boden herstellen können. Die im LBP angeführte Maßnahme A5 (... 15,6 ha) ist daher nicht ... für 5,2 ha Bodenversiegelung anrechenbar.“

„Eine Kompensation der geplanten Eingriffe ist in unmittelbarer Nähe zum Eingriffsort möglich. ... schlagen dafür beispielsweise folgende Maßnahmen vor:

- * eine Aufwertung der Naturraumausstattung der anliegenden Agrarflächen durch Feldgehölze und Baumgruppen (Schutzgüter Pflanzen und Tiere sowie Landschaftsbild und Erholungswert),*
- * die Anlage und Förderung von kleinräumigen Biotopstrukturen ..., die Renaturierung der Lienewitzseen, des Herthasees und des Seddiner Sees (Schutzgüter Pflanzen und Tiere, Landschaftsbild und Erholungswert sowie Wasser),*
- * die Extensivierung von landwirtschaftlichen Nutzungen im direkten Umfeld (Schutzgut Boden und Wasser),*
- * den Umbau der umliegenden Waldflächen in stabile naturnahe Wälder (Schutzgüter Pflanzen und Tiere, Landschaftsbild und Erholungswert sowie Boden und Wasser)“,*
- * „die Vervollständigung von Baumalleen sowie*
- * die Errichtung von Grünbrücken ...*

E1 - Die Entsiegelungsmaßnahmen sind nicht nachvollziehbar dargestellt. ...

E3 - Die Fläche für die Maßnahme E3.1 ‚Waldrandgestaltung Gemarkung Bergholz-Rehbrücke‘ besitzt bereits heute als feuchte Offenfläche einen hohen naturschutzfachlichen Wert. Die Fläche besitzt kein Aufwertungspotential.“

„In Bezug auf unsere Forderungen nach Entwicklung der geschädigten Schutzgebiete und der Aufwertung des Landschaftsbildes vor Ort schlagen wir folgende konkrete Maßnahmen vor:

- * Aufforstungen in Stücken, Saarmund und Gröben,*
- * Waldumbau in Wildenbruch, Fresdorf, Stücken, Saarmund und Tremsdorf,*
- * Moorrenaturierung (Langes Fenn) in Wildenbruch/Tremsdorf,*
- * Anlage von Hecken / Alleen in Fresdorf, Stücken, Saarmund und Tremsdorf,*
- * Anlage von Feldgehölzen in Stücken und Saarmund,*
- * Entsiegelung / Rückbau in Saarmund (ca. 230 m² ...),*
- * Sukzessionsflächen in Stücken, Saarmund und Tremsdorf.*

Die ... Maßnahmen sind dem Kompensationskataster des Landschaftsfördervereins Nuthe-Nieplitz-Niederung e.V. entnommen. Alle Maßnahmen können kurzfristig umgesetzt werden, weil der Landschaftsförderverein entweder Eigentümer der Flächen ist oder innerhalb von 12 Monaten den Zugriff auf die Flächen hat. ... Für ... diese Maßnahmen liegen konkrete Datenblätter vor ...

Wiedervernässung des Waldfenns südwestlich des ehemaligen Bahnhofes Bergholz ... Hier wären lediglich mit geringem Aufwand die Abflussverhältnisse dieses hydrologischen Systems zu verändern, um ein Anheben des Wasserspiegels zu erreichen.“

„Der Landschaftsförderverein Nuthe-Nieplitz-Niederung e.V. fordert die vollständige Bepflanzung der Randbereiche der Autobahn sowohl auf derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen als auch unter Wald mit dicht wachsenden Gehölzen in einer Tiefe von mindestens 100 m zum Sichtschutz sowie zum Schutz vor Immissionen.“

„Folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wären in der Gemeinde Schwielowsee denkbar:

- * ökologischer Waldumbau von Kiefernreinbeständen*
- * Revitalisierung von trocken gefallenem Kleingewässern in Wäldern (davon gibt es einige im Umfeld der Autobahn)*
- * Entsiegelung von versiegelten Flächen, die nicht mehr genutzt werden.“*

„Auch wird ... darauf hingewiesen, dass die Integration von 2,97 ha Wald in den Erholungsbereich der Raststätte eine Minderung der Lebensraumeignung für Pflanzen und Tiere bewirkt und daher als zu kompensierender Eingriff und nicht etwa wie bisher als Ausgleichsmaßnahme in die Engriffs-/Ausgleichsbilanzierung aufzunehmen ist.“ „Dieser ‚Erholungsbereich‘ wird ... um ein Vielfaches mehr von Menschen frequentiert als der jetzige Erholungswald und ist zudem nur über die Autobahn zugänglich. Er wird also den Erholungssuchenden aus der Region entzogen. Diese Flächen des Erholungsbereiches dürfen nicht als Ausgleichsmaßnahme im Sinne des Landschaftsschutzes gewertet werden. Hierzu ist eine neue Fläche in unmittelbarer Eingriffsnähe vorzuschlagen.“

„Die Waldflächen, welche durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden sollen, haben eine unverzichtbare Pufferfunktion in Bezug auf die negativen Auswirkungen der Autobahn auf das Landschaftsschutzgebiet. Die dort vorhandenen hohen Baumbestände helfen vor allem Großvögeln beim gefahrlosen Überfliegen des Gebietes. Die Waldfläche stellt gerade wegen der bereits vorhandenen Zerschneidungswirkung der Autobahn ein unverzichtbares Teil des übergeordneten Biotopverbundes dar. Jede weitere Verbreiterung gerade an dieser Stelle stört den Biotopverbund des Landschaftsschutzgebietes an einer für ihn unverzichtbaren Stelle.“

„Der geplante Ausbau der BAB 10 auf bis zu 12 Fahrstreifen hat eine starke Erhöhung der bereits vorhandenen Zerschneidungswirkung der BAB 10 zur Folge. Durch die geplanten erheblichen Ausbaubreiten wird die BAB 10 zukünftig nicht nur für größere Tiere (Rehwild, Feldhasen) eine unüberwindbare Barriere darstellen, sondern auch für Insekten, Vögel, Fledermäuse. Diese Zerschneidungseffekte einschließlich ihrer Wirkung auf das lokale Klima wurden in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung, der vorliegenden landschaftspflegerischen Begleitplanung sowie im Artenschutzgutachten nicht hinreichend berücksichtigt. ...

Für das Queren der verbreiterten und wie eine Barriere wirkenden Verkehrsstrasse muss es für die Vögel Querungshilfen geben, indem die Trasse von beiden Seiten mit Schutzwällen und einer Baumschutzzone umgeben ist.“

„Die BAB 10 quert im Bereich zwischen den AD Potsdam und Nuthetal Bereiche, die eine Verbindung zwischen dem Beelitzer Sander und dem Stauchmoränengebiet am Wietkikenberg oberhalb des Schwielowsees darstellt. Diese Querung und Zerschneidung besteht grundsätzlich zwar schon, sie wird jedoch durch die Erweiterung zu einer achtstreifigen Autobahn bedeutend intensiviert und damit unüberwindbar für nicht flugfähige Wildbestände. Dabei befinden sich nördlich und südlich der Autobahn unzerschnittene Teilräume mit bis zu 20 km² ..., die, durch eine Wildbrücke verbunden, einen erheblichen Gewinn für den Genaustausch im Zauche-Hochflächenbereich darstellen. Es wird deshalb eine Wildbrücke im Bereich westlich der AS Ferch (westlich der dortigen Bahnlinie) angeregt.“ „Es ist zu beachten, dass sich die Autobahn hier im Landschaftsschutzgebiet ‚Potsdamer Wald- und Havelseengebiet‘ befindet. Dessen Schutzzweck ist u.a. ‚die Erhaltung, Wiederherstellung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, ... sowie die Vernetzung der Biotope untereinander‘.“

IV.6.2 Erwiderungen des Vorhabenträgers

„Im Rahmen der Bearbeitung des LBP wurde die heutige Naturraumausstattung dargestellt. Da sich abiotische Schutzgüter nur im Rahmen von sehr langen Zeiträumen verändern (100 - 1.000 Jahre und länger), konnte hier auf bereits bestehende Erfassungen zurückgegriffen werden. Jedoch wurde die Biotik aktuell durch biotische Kartierungen im Jahr 2007 erfasst. Hier wurden auch Sondergutachten wie der Artenschutzfachbeitrag und ein Fledermausgutachten erstellt. Somit wurden im LBP umfangreiche Kartierungen durchgeführt, und die Naturraumausstattung ist aktuell erfasst, womit von einer ‚Fortschreibung‘ der Umweltverträglichkeitsstudie ausgegangen werden kann (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009 - 9 A 64.07). ...

Der Untersuchungsrahmen und -raum wurde nach den abgeschätzten Vorhabenswirkungen und den dabei voraussichtlich in Betracht zu ziehenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ... abgegrenzt. ... Der gewählte Korridor ist richtig, da es sich beim Vorhaben nicht um einen Neubau, sondern um eine Verbreiterung einer bereits bestehenden, stark frequentierten Autobahn handelt. Entsprechend bestehen bereits Belastungen durch Lärm und Schadstoffe. In der näheren Umgebung zum gewählten Untersuchungsraum kann das Vorkommen von nach EU-Recht geschützten Arten oder Lebensraumtypen ausgeschlossen werden. In Richtung Norden hin befindet sich bei Michendorf weitgehend Acker, in Richtung Süden hin Siedlungen und Kiefernwälder auf armen Sandböden. Es liegen zudem auch keine Hinweise auf potentielle Vorkommen vor. Entsprechende Fachliteratur wurde geprüft ... Auch eine Abfrage bei den zuständigen Behörden hat stattgefunden.“

„Im Abschnitt ‚Erfassungsmethode‘ des LBP wird für jede Tiergruppe beschrieben, wie die Erfassung durchgeführt wurde ... Die faunistischen Kartierergebnisse und Untersuchungen wurden der unteren Naturschutzbehörde sowie dem Landesumweltamt vorgestellt ..., dabei wurden keine Einwände oder Hinweise bezüglich fehlender Artengruppen gegeben. Die Erfassungsmethodik stimmt mit den vom Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz erarbeiteten ‚Hinweisen zum Vollzug der Eingriffsregelung‘ vom April 2009 überein; es kamen standardisierte Nachweismethoden zur Anwendung.“

„Die Artengruppen des LBP und Artenschutzfachbeitrages wurden nach der ‚Liste von im Land Brandenburg wildlebend vorkommenden besonders und streng geschützten Tier- und Pflanzenarten‘ ausgewählt. Der Naturraum wurde von einem Fachspezialisten mit der Artenliste abgeglichen und es wurde anschließend eine Abschichtung der relevanten Arten erstellt. So konnten aufgrund der im Vorhabensraum vorkommenden Biotoptypenstruktur bestimmte Tierarten ausgeschlossen werden (z.B. Fischotter und Biber aufgrund fehlender Gewässer). Zudem wurde das Artenspektrum mit den in der Umweltverträglichkeitsstudie geprüften Arten abgeglichen. Diesbezüglich wurden ... von den zuständigen Fachbehörden ... keinerlei Defizite festgestellt.

Der Große Eichenbock (Cerambyx cerdo) kommt in Brandenburg vor. Die Art bevorzugt sonnenexponierte, kränkelnde oder absterbende alte Stieleichen, seltener auch Traubeneichen, Buchen oder Ulmen. Im Untersuchungsgebiet kommen Eichenmischwälder vor, jedoch nicht in der gleichen Qualität wie im Naturschutzgebiet ‚Lienewitz-Caputher Seen- und Feuchtgebietenkette‘. Im Wirkraum des Vorhabens befinden sich keine geeigneten Biotoptypenstrukturen dieser geschützten Art. Es sind keine Vorkommen bekannt. ...

Da das Landschaftsbild i.d.R. nicht aus der Vogelperspektive, sondern horizontal wahrgenommen wird, ist die Breite des Ausbaus der BAB 10 - insbesondere hinter den Lärmschutzwänden - von untergeordneter Bedeutung.“

„Der LBP berücksichtigt Verkehrslärm und dessen Auswirkung auf die Avifauna. So ... in Kapitel 3.2.2 ...

Von den im Untersuchungsgebiet kartierten Arten der Avifauna zählt lediglich die Wachtel zu den sehr lärmempfindlichen Arten. Drei Arten (Schwarzspecht, Pirol, Buntspecht) können der Gruppe der mäßig lärmempfindlichen Arten zugeordnet werden. Die übrigen Arten gehören zu den Gruppen der schwach lärmempfindlichen Arten bzw. der ohne straßenspezifisches Abstandsverhalten.

Für die Prognose einer artspezifischen Minderung der Habitatseignung wird die Verkehrsmenge als Bewertungsparameter berücksichtigt. Bei Arten, für die Lärm ausschlaggebend ist (im Untersuchungsgebiet nur die Wachtel), basiert die Bewertung auf kritischen Schallpegeln bzw. auf einer kombinierten Anwendung von Verkehrsmenge und kritischem Schallpegel. Eine betriebsbedingte Minderung der Habitatseignung ist erst bei einer Verlagerung der kritischen Isophone und/oder beim Wechsel in eine höhere Verkehrsmengenklasse gegeben.

Bei einer prognostizierten Erhöhung der Verkehrsmenge von 88.841 Kfz/24h auf 117.000 bis 126.000 Kfz/24h ist kein Wechsel in eine höhere Klasse zu erwarten, da bereits im Status quo das Untersuchungsgebiet der höchsten Verkehrsmengenklasse zuzuordnen ist. Ebenfalls ist keine Verlagerung der kritischen Schallpegel zu erwarten, da durch die geplanten Lärminderungsmaßnahmen ... eine erhebliche Zunahme des Lärms ausgeschlossen werden kann.“

„Die geplanten Flächen für Kompensationsmaßnahmen sind vorwiegend bundeseigene Flächen. Der Flächenvorschlag beruht auf einem Grundsatz gemäß ... Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 2/2003 ‚Hinweise zur Umsetzung landschaftspflegerischer Kompensationsmaßnahmen beim Bundesfernstraßenbau‘. ... Die Flächen sollen anhand einer Rangfolge ausgewählt werden: zunächst sollen bundeseigene Flächen genutzt werden, anschließend Flächen der sonstigen öffentlichen Hand und zum Schluss private Flächen. Damit soll auch der Eingriff in das Eigentum oder die Pachtverhältnisse Dritter reduziert werden. ...

Ein Teil der Maßnahmen besteht aus trassenfernen Entsiegelungen, da in Trassennähe nicht ausreichend viele Entsiegelungsflächen vorliegen. ...

Parallel wurden in Trassennähe so viele Ausgleichsmaßnahmen wie möglich verwirklicht ... Zur Sicherung der angeschnittenen Forstflächen wird der angeschnittene Waldsaum in einer Tiefe von 30 m entlang der Autobahn unterpflanzt.“ „Zusätzlich ist an Stellen an denen es möglich ist und kein Wald oder Lärmschutzwände vorhanden sind, eine dichte Böschungsbepflanzung vorgesehen.“

„Die nördlich der Maßnahme E3.1 liegende Fläche ist bereits aufgeforstet. Für die noch aufzuforstende Fläche liegen ein Standortgutachten sowie eine Standortkartierung vor. Es handelt sich um einen mittelfrisch mäßig nährstoffhaltigen Sand, keineswegs um ein Feuchtgebiet. Auf der Fläche wurden Bohrungen bis in eine Tiefe von 2,50 m durchgeführt und kein Grundwasser angetroffen. Die Fläche wird heute als Grünland genutzt, dessen Offenhaltung nicht gesichert ist. ... Potentiell natürliche Waldgesellschaft ist auf dieser Fläche ‚Eichen-Mischwald‘. Somit ist einer Aufforstung nicht entgegenzusprechen.“

„Der Erläuterungsbericht des LBP weist unter Punkt 2.2.2 auf Seite 14a aus: ‚Dem Schutzgut Boden kommt im Plangebiet insgesamt eine mittlere bis geringe Bedeutung zu. Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung sind vom Bauvorhaben nicht betroffen.‘ ... Eine Kompensation für Überformungen des Bodens ... mit einem Faktor von 1 : 0,5 ist gerechtfertigt. ... für den Eingriff von 30.522 m² Überformung des Bodengefüges wird Maßnahme E1 mit einem Umfang von 15.261 m² zugeordnet. Darüber hinaus werden unter Maßnahme G3 weitere 12.473 m² ebenfalls für Rasenansaat und Gehölzpflanzungen vorgesehen. Die Maßnahmen E1 und G3 haben ökologisch den gleichen Effekt; durch das Einbringen von Laubgehölzen erfolgt eine Aufwertung der Bodenfunktionen. In den Lageplänen landschaftspflegerischer Maßnahmen sind ca. 20% (5.470 m²) der vorgesehenen Flächen für E1 und G3 als reine Pflanzflächen ausgewiesen (dunkelgrüne Darstellung). Alle anderen Flächen sind für Rasenansaat und – je nach Größe der zur Verfügung stehenden Bereiche – standortgerechte Laubholzpflanzungen vorgesehen. Bankette sind dabei mit einem Anteil von ca. 10% vertreten; angestrebt wird dafür ... 1 : 1.“

„Bereits zum jetzigen Zeitpunkt ist eine Zerschneidung der Landschaft gegeben. Tiere, welche die Raststätte und die Autobahn bislang überfliegen oder unterfliegen (Fledermäuse in Unterführungen) konnten, können dies ebenfalls nach dem Ausbau. Für alle übrigen Tierarten besteht sowohl vor als auch nach der Baumaßnahme kein Unterschied hinsichtlich des Biotopverbundes.“

„Zurzeit ist es aufgrund der Wildschutzzäune, Schutzplanken, des Mittelstreifens und der bereits bestehenden hohen Verkehrsfrequenz für Tiere nicht möglich, die Fahrbahn der BAB 10 zu überqueren. Es befinden sich im Vorhabensgebiet derzeit auch keine Wildquerungen. Die vorhandenen Straßenunterführungen ... eignen sich zum heutigen Zeitpunkt schon nicht als potentielle Wildquerungsmöglichkeit. Somit stellt der Ausbau der Autobahn keine Verschlechterung des Status-Quo Zustandes dar.“

IV.6.3 Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde

Der Vorhabenträger nahm die Einwendungen (u.a.) der Naturschutzverbände zum Anlass, seinen Straßenbauplan für den

- * 8-streifigen Ausbau der BAB 10 vom August/September 2009 und
- * Ausbau der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ vom 05.02.2010

zu prüfen und durch Deckblätter teilweise anzupassen (s. Nrn. I.2 und I.4 dieses PFB). Ergänzend ordnet die Planfeststellungsbehörde in Nr. III.5 dieses PFB naturschutzfachliche Nebenbestimmungen an.

Soweit dadurch die Einwendungen / Forderungen nicht erledigt / gegenstandslos wurden, sind sie unbegründet. Die Planfeststellungsbehörde bestätigt die vorstehenden Erwiderungen des Vorhabenträgers.

Die allgemein gerügten umfangreichen Mängel der Bestandserfassung von Natur und Landschaft im LBP sind nicht ersichtlich. Der Vorhabenträger erläuterte nachvollziehbar, dass eine Vergrößerung des Untersuchungsraumes keine zusätzlichen Erkenntnisse erbringen würde. Die in den Einwendungen genannten besonders geschützten Arten sind im LBP ebenso wenig übersehen worden wie die Wirkungen der sich verändernden Immissionsbelastungen auf die Natur.

Unter Würdigung der großen Vorbelastung durch die vorhandene 6-streifige Autobahn lassen sich die im LBP enthaltene Bewertung und Kompensation für das Landschaftsbild und die Erholungseignung nicht beanstanden.

Eine Gefährdung des Bodens bzw. Grundwassers durch Streusalze ist durch die hiermit festgestellte Ausbauplanung der BAB 10 nicht zu erwarten. Dies gilt auch für den – in der weiteren Schutzzone (Zone III) des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Ferch gelegenen – Ausbaubereich der BAB 10. Auf der vorhandenen 6-streifigen BAB 10 wird bereits Streusalz eingesetzt.

Die Beeinflussung des Grundwassers verändert sich nach ihrem Ausbau nicht wesentlich; zumal die Salzbelastungen im Grundwasser durch Verdünnungseffekte rasch (d.h. nach wenigen 10 bis 100 m) abnehmen.

Es verbreitert sich zwar durch den 8-streifigen Ausbau der Belastungs- / Beeinträchtigungstreifen. Weil es in diesem Streifen jedoch keine gegen (zusätzlichen) Salzeintrag empfindlichen Arten gibt, lassen sich erhebliche negative Auswirkungen bereits ohne detaillierte Begutachtung ausschließen.

Die Planfeststellungsbehörde räumt ein, dass im hiermit festgestellten Ausbauabschnitt der BAB 10 die Herstellung einer Quermöglichkeit zur Beseitigung der vorhandenen Zerschneidungswirkung für die nicht fliegenden Tiere naturschutzfachlich wünschenswert wäre. Obwohl der vorhandene Zustand aus naturschutzfachlicher Sicht unbefriedigend ist, gibt es aber keine Pflicht des Vorhabenträgers, bei Gelegenheit des 8-streifigen Ausbaus der BAB 10 erstmalig eine Wildquerung herzustellen. Die in den Einwendungen angesprochene starke Zerschneidungswirkung ist bereits vorhanden. Sie wird durch das hiermit planfestgestellte Ausbauvorhaben nicht wesentlich verändert. Eine naturschutzrechtliche Sanierungspflicht ist im Rahmen dieses konkreten Straßenbauvorhabens nicht ersichtlich.

Die Einwendungen zur LBP-Maßnahme A5 „Autobahnbegleitende Waldrandgestaltung und Waldunterpflanzung“ sind nicht nachvollziehbar. Im LBP (vgl. Nr. I.2.15 dieses PFB) ist A5 folgenden Konflikten zugeordnet:

- * K2 „betriebsbedingte Verschiebung des Belastungsbandes durch Verbreiterung der Fahrbahn - Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen durch Schadstoffeintrag“,
- * K7 „anlagebedingter Verlust, Funktionsverlust und Funktionsbeeinträchtigungen von Forstflächen durch Versiegelung“ sowie
- * K13 „betriebsbedingte stärkere Beeinträchtigung von Biotoptypen durch Schadstoffeinträge und Verlärmung in Folge der Trassenverbreiterung“.

Zwar wirkt eine Waldaufwertung multifunktional positiv auch für weitere natürliche Funktionen. Der in den Einwendungen angesprochene Konflikt „Bodenversiegelung“ (im LBP KV oder K1) wird aber durch die Maßnahmen V4, E8 bis E12, E18 und E19 ausreichend kompensiert.

Im Übrigen sind die Maßnahmen des LBP hinreichend detailliert geregelt / beschrieben. Eine bis ins letzte Detail gehende Regelung kann im Rahmen der Planfeststellung nicht verlangt werden. Um jede Kleinigkeit braucht sich die Planungsbehörde nicht zu kümmern (BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 - 11 A 5.96). Der Vorhabenträger ist nicht verpflichtet, dem Plan bereits eine vollständig ausgearbeitete Detailplanung zur Bauausführung beizufügen (BVerwG, Urteil vom 03.03.2011 - 9 A 8.10).

IV.7 Wasser

IV.7.1 Wasserschutzgebiet

Die vom **Fachdienst Gesundheit des Landkreises Potsdam-Mittelmark** geforderten zusätzlichen Schutzvorkehrungen im Bereich des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Ferch können dem Vorhabenträger nicht aufgegeben werden. Die Bedenken des Fachdienstes Gesundheit sind nicht nachvollziehbar.

Die 6-streifige BAB 10 ist als hochbelasteter Verkehrsweg in der weiteren Schutzzone (Zone III) des Wasserschutzgebietes bereits vorhanden. Der wasserrechtliche Verordnungsgeber nahm die damit verbundenen – schon jahrzehntelang vorhandenen – Risiken bei Erlass der Wasserschutzgebietsverordnung im Jahre 2011 nicht zum Anlass, die Wassergewinnung durch das Wasserwerk Ferch infrage zu stellen.

Die Leistungsfähigkeit der BAB 10 wird zwar durch ihren 8-streifigen Ausbau gesteigert; zugleich – und sogar in größerem Ausmaß – wird aber auch die Verkehrssicherheit verbessert. Der 8-streifige Ausbau der BAB 10 erfolgt unter Beachtung des geltenden straßenbaulichen Regelwerks (s. auch Nr. III.4.2 dieses PFB), so dass sich im Vergleich zum vorhandenen Zustand das Risiko von Beeinträchtigungen des Wasserschutzgebietes verringert. Dem Vorhabenträger kann bei Gelegenheit des hiermit festgestellten Ausbauvorhabens nicht aufgegeben werden, zusätzlich zum Stand der Technik weitere Schutzvorkehrungen vorzusehen.

Soweit in diesem Zusammenhang auf das besondere Risiko von Gefahrguttransporten hingewiesen wurde, gilt das Vorstehende entsprechend. Auch Gefahrguttransporte nutzen bereits die vorhandene BAB 10 und werden unabhängig von ihrem Ausbau weiter auf der BAB 10 fahren. Im Übrigen ist der Transport gefährlicher Güter durch umfangreiche nationale und internationale Vorschriften geregelt.

IV.7.2 Breitflächige Versickerung auf der Rastanlagenfläche

In Einwendungen wurde beanstandet, dass auf der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ keine zusätzlichen Auffangbecken- und Versickerungsmöglichkeiten vorgesehen sind, obwohl die versiegelte und als Parkplatz dienende Fläche um ein Mehrfaches größer werde als die bisher als Parkplatz genutzte Fläche und damit wesentlich mehr Regenwasser gereinigt und versickert werden müsse. Die vorgeschlagene Lösung einer direkten Einleitung in das Grundwasser berge die große Gefahr der Grundwasserverunreinigung und werde kritisch bewertet. In den Planungsunterlagen vermisse man eine genaue Darstellung, welche berechneten Regenwassermengen von welchen Flächen wohin abgeleitet werden und welche Reinigungsanlagen mit welchen Sicherheitskapazitäten dafür vorgesehen sind. Zudem müssten die sanitären Einrichtungen auf der auszubauenden Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ aus Gründen des Grundwasserschutzes erweitert werden.

Die Einwendungen sind unbegründet. In den wassertechnischen Untersuchungen (vgl. Nrn. I.2.16 und I.4.11 dieses PFB) ist eine ausreichende Dimensionierung der Entwässerungsanlagen nachgewiesen.

Eine Entwässerung über Versickermulden erfolgt nur an den Durchfahrstraßen im Bereich der erweiterten Lkw-Stellflächen. Hier werden 0,25 ha über ausreichend dimensionierte Versickermulden entwässert.

Die anderen befestigten Flächen (ca. 3,9 ha) der Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“ werden über das in lfd. Nr. 41 des BV (vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) geregelte Sickerbecken in das Grundwasser entwässert. Entsprechend wassertechnischer Untersuchungen ist das Sickerbecken ausreichend bemessen. Die Kapazität des Sickerbeckens ermittelte der Vorhabenträger auf der Grundlage technischer Regelwerke (hier vor allem: Arbeitsblatt DWA-A138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“, Ausgabe 04/2005). Dem Sickerbecken ist ein Absetzbecken mit Tauchwand vorgeschaltet, um Leichtflüssigkeiten sowie Schwebstoffe abzuscheiden.

Der Grundwasserhorizont befindet sich in einer Tiefe von 10 bis 30 m. Der Abstand der Entwässerungsanlagen zum höchsten gemessenen Grundwasserspiegel (hier: HGW 50) ist damit weitaus größer als der in den Regelwerken geforderte Mindestabstand. Somit steht durch die gewachsene Bodenformation ein ausreichender Filter zur Verfügung, um das Grundwasser vor Verunreinigungen zu bewahren.

Im Übrigen bestätigte der Vorhabenträger, dass die im Raststättegebäude bereits vorhandenen sanitären Einrichtungen für den prognostizierten Bedarf ausreichend bemessen sind.

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:

- * Amt Beetzsee
- * Gemeinde Dallgow-Döberitz
- * Gemeinde Großbeeren
- * Gemeinde Nuthetal
- * Gemeinde Seddiner See
- * Gemeinde Stahnsdorf
- * Gemeinde Wustermark
- * Stadt Ludwigsfelde
- * Stadt Nauen
- * Stadt Trebbin
- * Stadt Treuenbrietzen
- * Stadt Zossen
- * Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- * Eisenbahn-Bundesamt
- * Wehrbereichsverwaltung Ost
- * Brandenburgischer Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen
- * Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe Brandenburg
- * Landesamt für Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung
- * Senatsverwaltung für Finanzen des Landes Berlin
- * Brandenburgische Boden Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und -verwertung mbH
- * Dahme-Nuthe Wasser-, Abwasserbetriebsgesellschaft mbH
- * EWE NETZ GmbH
- * GDF SUEZ E&P DEUTSCHLAND GMBH
- * Osthavelländische Trinkwasserversorgung und Abwasserbehandlung GmbH

- * PLEdoc GmbH
- * Toll Collect GmbH
- * TOTAL Deutschland GmbH
- * Wasser- und Abwasserverband Havelland
- * Wasser- und Abwasserzweckverband Jüterbog-Fläming
- * Wasser- und Bodenverband „Dahme-Notte“
- * Wasser- und Bodenverband „Großer Havelländlicher Hauptkanal – Havelkanal – Havelseen“
- * Wasser- und Bodenverband „Untere Havel - Brandenburger Havel“
- * WGI GmbH
- * IHK Potsdam

V.2 Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH

Die in den Grunderwerbsunterlagen (vgl. Nrn. I.2.17 und I.4.12 dieses PFB) ausgewiesenen Grundstücksbeanspruchungen sind für das hiermit festgestellte Straßenbauvorhaben erforderlich.

Entsprechend vorstehender Nr. IV.4.1.2 dieses PFB sind Fragen der Entschädigung außerhalb der Planfeststellung zu verhandeln.

V.3 Ostdeutsche Autobahntankstellengesellschaft mbH sowie Autobahn Tank & Rast GmbH

Maßgeblich für das Verhältnis zwischen der Bundesstraßenbauverwaltung und der

- * Ostdeutschen Autobahntankstellengesellschaft mbH sowie
- * Autobahn Tank & Rast GmbH

ist § 15 FStrG i.V.m. dem jeweiligen Konzessionsvertrag.

V.4 Landkreis Teltow-Fläming

Die Planfeststellungsbehörde weist auf die Nrn. III.5 und III.6 dieses PFB hin.

V.5 Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming

Die von der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming im Verlauf des Anhörungsverfahrens gegebenen Hinweise wurden vom Vorhabenträger entgegengenommen.

V.6 Gemeinde Kloster Lehnin

Die im Schreiben vom 03.06.2010 angesprochene „Südanbindung des Kasernengeländes“ wird nicht für Entsiegelungsmaßnahmen beansprucht und bleibt unverändert erhalten. Das im Schreiben vom 27.04.2011 angesprochene Flurstück 125 in Flur 2 der Gemarkung Göhlsdorf befindet sich außerhalb der hiermit überplanten Flächen.

V.7 Vodafone D2 GmbH

Die Planfeststellungsbehörde weist auf lfd. Nr. 175 des BV (vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) hin.

V.8 Wasser- und Bodenverband Nuthe - Nieplitz

Die mit Schreiben vom 21.02.2012 (156/2012K./Str.) gegebenen Hinweise wurden vom Vorhabenträger entgegengenommen.

Die zunächst vom Vorhabenträger geplante Bepflanzung des Großbeerener Grabens (E13) ist im Verlauf des Anhörungsverfahrens durch das Deckblatt „b“ entfallen. Im Übrigen sind Grabenbepflanzungen oder Einleitungen in Gewässer im Rahmen des hiermit festgestellten Straßenbauvorhabens nicht geplant.

V.9 Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH

Die Planfeststellungsbehörde weist auf die Deckblätter zu den lfd. Nrn. 28 und 29 des BV (vgl. Nr. I.2.5 dieses PFB) und zum Blatt 3 der Lagepläne (vgl. Nr. I.2.7 dieses PFB) hin.

Den im Schreiben vom 25.03.2011 gegebenen Hinweis wird der Vorhabenträger in seiner weiteren Planung berücksichtigen.

V.10 Agrargenossenschaft Löwenbruch/Kerzendorf eG

Der Vorhabenträger nahm die Einwendungen der Agrargenossenschaft Löwenbruch/Kerzendorf eG zum Anlass, auf die zunächst geplante LBP-Maßnahme E13 zu verzichten. Damit ist die im Schreiben vom 13.05.2011 gerügte Betroffenheit entfallen.

V.11 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 9.4 des GV

Das zunächst im Anhörungsverfahren geäußerte Anliegen des Eigentümers des Flurstücks mit der lfd. Nr. 9.4 des GV (Nr. I.2.17.2 dieses PFB) ist durch den zwischenzeitlich abgeschlossenen Kaufvertrag mit dem Vorhabenträger erledigt.

V.12 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 23.6 des GV

Die Eigentümer wandten sich mit Schreiben vom 04.05.2011 gegen die geplante vorübergehende Beanspruchung ihres Grundstücks mit der lfd. Nr. 23.6 des GV (vgl. Nr. I.2.17.2 dieses PFB) für die LBP-Maßnahme E6 (Aufforstung), weil sie das 2.680 m² große Grundstück wie bisher landwirtschaftlich nutzen wollen.

Daraufhin erklärte der Vorhabenträger, dass die vorübergehende Nutzung für die Herstellung einer Aufforstungsfläche gemäß Erstaufforstungsbescheid (Nr. 601-7020-6/01/07) der Oberförsterei Ludwigsfelde bereits im April 2010 und Januar 2011 stattgefunden habe. Das Grundstück werde nicht weiter benötigt.

Damit ist die Einwendung erledigt.

V.13 Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 3.1, 3.2 und 3.16 des GV

Die Eigentümer beantragten mit Schreiben vom 15.02.2010 die Bereitstellung einer gleichwertigen Fläche in der Gemarkung Michendorf als Ersatz für ihren Flächenverlust. Im Einzelnen werden beansprucht:

- * das 193 m² große Grundstück mit der lfd. Nr. 3.1 des GV (vgl. Nr. I.4.12.2 dieses PFB),
- * $(3.223 + 238 + 53) = 3.514$ m² des 19.838 m² großen Grundstücks mit der lfd. Nr. 3.2 des GV (vgl. Nr. I.4.12.2 dieses PFB) sowie
- * das 5.909 m² große Grundstück mit der lfd. Nr. 3.16 des GV (vgl. Nr. I.4.12.2 dieses PFB).

Über den Antrag auf Ersatzflächenbereitstellung kann die Planfeststellungsbehörde nicht entscheiden, weil diese Frage außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu verhandeln ist (s. vorstehende Nr. IV.4.1.2 dieses PFB).

Zudem ist vorstehender Grundstückserwerb aufgrund Kaufvertrag vom 16.02.2012 bereits vollzogen.

VI. Bekanntmachung / Zustellung

Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 74 Abs. 4 Satz 2 VwVfG wird eine Ausfertigung des PFB mit Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung des festgestellten Straßenbauplans in den Gemeinden Michendorf, Seddiner See und Schwielowsee zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Der Ort und die Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 74 Abs. 5 VwVfG wird die Zustellung des PFB an die Einwender durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt, da mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen sind.

Die öffentliche Bekanntmachung wird dadurch bewirkt, dass der verfügende Teil des PFB, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die v.g. Auslegung nach § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 74 Abs. 4 Satz 2 VwVfG im Amtsblatt des Landes Brandenburg und außerdem in örtlichen Tageszeitungen bekannt gemacht werden, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird.

Auf die in den Nrn. III.3 bis III.10 dieses PFB enthaltenen Auflagen wird hingewiesen.

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

Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der PFB bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Planfeststellungsbehörde unter der Adresse

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Referat 40

Postfach 60 11 61

14411 Potsdam

angefordert werden.

Ergänzender Hinweis:

Unabhängig von vorstehender Bekanntmachung / Zustellung wird unter <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.237173.de> eine Lesefassung des PFB veröffentlicht.

VII. 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

(§ 48 Absatz 1 Satz 1 Nr. 8 der Verwaltungsgerichtsordnung - VwGO - in der Fassung vom 19.03.1991, BGBl. I S. 686; zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 21.07.2012, BGBl. I S. 1577) erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist.

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.

Gemäß § 82 Absatz 1 VwGO muss die Klage den Kläger, den Beklagten (Land Brandenburg, vertreten durch das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg) 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 (§ 17e Absatz 5 FStrG). § 87b Abs. 3 VwGO gilt entsprechend. Danach kann das Gericht Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden.

Nach § 67 Abs. 4 Satz 1 VwGO müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Nach § 67 Abs. 4 Satz 3 und Abs. 2 Satz 1 VwGO sind als Bevollmächtigte nur Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, zugelassen.

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)