



RA Karsten Sommer * Grolmanstr.39 * 10623 Berlin

Landesamt für Bauen und Verkehr
Dez. 11 – Anhörungsbehörde
Lindenallee 51

15366 Hoppegarten

per Fax: 03342/355-170

Karsten Sommer
Rechtsanwalt und
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Grolmanstraße 39
10623 Berlin

TEL: 030/28 00 95 - 0
FAX: 030/28 00 95 15
Funk: 0173/20 31 865

mail@kanzleisommer.de
www.kanzleisommer.de

Montag, 8. Juni 2009

Planfeststellungsverfahren für den 6-streifigen Ausbau der A 10 von östlich AS Oberkrämer bis westlich AD Schwanebeck

Unser Zeichen: 09-036 Hohen Neuendorf (Bitte immer angeben)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeige ich an, dass die Stadt Hohen Neuendorf, diese vertreten durch den Bürgermeister, Herrn Klaus-Dieter Hartung, Oranienburger Str.2, 16540 Hohen Neuendorf, mich mit der juristischen Vertretung im o.g. Planfeststellungsverfahren beauftragt hat. Die schriftliche Vollmacht liegt bei.

Die Stadt Hohen Neuendorf nimmt in o.g. Planfeststellungsverfahren als Einwenderin und Trägerin öffentlicher Belange wie folgt Stellung:

I. Zur Betroffenheit der Stadt Hohen Neuendorf durch die Planung

Die Stadt Hohen Neuendorf ist durch die Autobahn A 10 zerschnitten und erheblich belastet. Sie ist durch die A 10 in ihrer planerischen Entwicklung beschränkt und durch das Vorhaben des 6-streifigen Ausbaus in ihrer Planungshoheit, als Eigentümerin und als Betreiberin von Einrichtungen betroffen.

Die A 10 teilt die Stadt Hohen Neuendorf im nördlichen Gemeindegebiet und beeinträchtigt dort insbesondere die Stadtteile Bergfelde und Borgsdorf..

Die Stadt wird durch den von der A 10 ausgehenden Verkehrslärm erheblich beeinträchtigt. Die Strategische Lärmkarte des Landesumweltamts Brandenburg für die Stadt Hohen Neuendorf weist Überschreitungen der Werte von 55 dB(A) am Tage in weiten Teilen des Gemein-

degebiets und dort in vielen Wohngebieten aus. Noch größer ist der Bereich, in dem Werte von 45 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Der Bericht des LUA Bbg zu den Lärmkarten weist Lärmbetroffenheiten von > 75 dB(A) tags und > 65 dB(A) nachts für einzelne Lärmbetroffene aus, die deutlich über der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung liegen. Über 800 Einwohner von Hohen Neuendorf leiden unter Lärmbelastungen > 55 dB(A) tags, über 1.450 unter Lärmbelastungen > 45 dB(A) nachts. Die Gemeinde hat etwa 24.000 Einwohner. Ein Großteil der Einwohner leidet demnach unter erheblichen Verkehrslärmbelastungen von der Autobahn.

Die Stadt ist durch die A 10 und deren geplanten 6-streifigen Ausbau in ihrer Planungshoheit betroffen. Die A 10 entzieht weite Flächen des Gemeindegebiets der weiteren baulichen Entwicklung als Wohnbauflächen.

Die erheblichen Probleme, die die Verkehrslärmbelastung aufwirft, zeigen sich etwa bei dem Bebauungsplan Nr. 23 „Venedig/Stadtteil Borgsdorf“. Aufgrund der sehr hohen bestehenden Verkehrslärmbelastungen hat die Stadt Hohen Neuendorf im Bebauungsplan Nr.23 Lärmbereiche ausgewiesen und für den große Teile des Planungsgebiets umfassenden Lärmbereich IV in den Textlichen Festsetzungen Mindestanforderungen an baulichen Schallschutz und Belüftung festlegen müssen, um gesunde Wohnverhältnisse planerisch zu gewährleisten. Die Lärmkartierung weist für diese Bereiche Verkehrslärmbelastungen von 60 bis 65 dB(A) am Tage und 50 bis 55 dB(A) in der Nacht aus. Hier wird die bauliche Entwicklung der Stadt Hohen Neuendorf bereits durch die bestehende Autobahn erheblich beeinträchtigt.

Die Stadt Hohen Neuendorf ist auch als Trägerin kommunaler Einrichtungen betroffen.

Schließlich ist die Stadt als Eigentümerin einer Reihe bewohnter Grundstücke betroffen

Der 6-streifige Ausbau verschlechtert zunächst die hohe Lärmbelastungssituation in der Gemeinde. Er darf nur zugelassen werden in Verbindung mit einem umfassenden und anspruchsvollen Lärmschutzkonzept, das zu einer erheblichen Verbesserung der Lärmbelastungssituation führt. Die Stadt Hohen Neuendorf sieht das bisher aus verschiedenen Gründen nicht sicher gestellt.

Im Einzelnen:

II. Bedarfsdarstellung fehlt

Ein Autobahnausbau bedarf der sogenannten Planrechtfertigung. Die Planrechtfertigung ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bereits gegeben, wenn ein Vorhaben gemessen an den Zielen des einschlägigen Fachgesetzes – hier des Bundesfernstraßengesetzes – „vernünftiger Weise geboten“ ist. Der Bedarf für den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn A 10 (Berliner Ring) ist durch Aufnahme in den Bedarfsplan zum Bundesfernstraßen- ausbaugesetz gesetzlich festgestellt. Nach der gesetzgeberischen Wertung ist damit unter Bedarfsgesichtspunkten auch die Planrechtfertigung gegeben.

- vgl. nur Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 15. Januar 2004 – 4 A 11/02 –

Die Feststellung, dass ein Bedarf grundsätzlich besteht, ist für die Planfeststellung nach § 17 Bundesfernstraßengesetz verbindlich.

- vgl. etwa Bundesverwaltungsgericht, Urteile vom 19. Mai 1998 – 4 A 9/97 – und vom 19. März 2003 – 4 A 33/02 – ständige Rechtsprechung –

Mit der gesetzlichen Bedarfsfeststellung ist allerdings erst ein Gesichtspunkt der planungsrechtlich erforderlichen Rechtfertigung abgedeckt: Das Vorhaben ist dem Grunde nach zulässig. Die Planrechtfertigung bestimmt aber mit dem Gewicht der hierfür zu benennenden Belange zugleich das Gewicht des Vorhabens in der Abwägung mit den entgegenstehenden Belangen – hier den Belangen insbesondere des Schutzes der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen sowie des Naturschutzes. Die für die fachplanerische Abwägung zwingend erforderliche Gewichtung der für das Vorhaben sprechenden Belange ist nur aufgrund einer plausiblen Darstellung dieser Belange möglich.

Der Erläuterungsbericht enthält in Kapitel 2.1. „Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse“ einige Zeilen, die aber teils nicht verständlich sind, teils nicht dem Ausbau zugeordnet werden können und im übrigen nicht ansatzweise erkennen lassen, welches Gewicht der Ausbau tatsächlich hat, so dass nach den Planunterlagen davon auszugehen ist, dass angesichts der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe bzw. noch weitergehender Eingriffe als schon bisher in die Siedlungsstruktur wie auch in Natur und Landschaft eine Planfeststellung nicht in Betracht kommt.

Nach Auffassung der Gemeinde muss die Planfeststellung für den sechsstreifigen Ausbau der A10 insbesondere auch damit begründet werden, dass **in der Gesamtbilanz eine deutliche Verbesserung der Lärmbelastungssituation im Gebiet** dieser und **der anderen anliegenden Gemeinden** verbunden ist. Es entspricht der höchst richterlichen Rechtsprechung insbesondere zum Luftverkehrsrecht, dass fachplanerische Ausbau- bzw. Neubaumaßnahmen insbesondere auch mit einer Verbesserung der Lärmbelastungssituation in der Gesamtbilanz gerechtfertigt werden können. Dazu ist es aber erforderlich, eine Bilanz der Lärmbelastungen überhaupt ziehen zu können. Zu diesem Zweck muss die Ist-Belastung der zukünftig zu erwartenden Belastung gegenübergestellt und ein umfassendes und anspruchsvolles Lärmschutzkonzept realisiert werden. Das alles leisten die Planfeststellungsunterlagen nicht. Sie versäumen sogar, den Istzustand überhaupt in nachvollziehbarer Form darzustellen, so dass er dem Zustand nach Ausbau im Sinne einer Bilanzierung nicht gegenübergestellt werden kann.

Unverständlich sind die Ausführungen in Kapitel 2.1 des Erläuterungsberichts, etwa auf S.5 im dritten Absatz. Dort wird u.a. ausgeführt, in Auswertung der durchgeführten Zustandserfassung und –bewertung sei festgestellt worden, dass sich der Gesamtwert für den Zustand des ersten Fahrstreifens bei der Richtungsfahrbahnen überwiegend im Grenzbereich zum Warnwert befindet. Es folgen weitere Ausführungen. Worum es dabei überhaupt geht, was ein Warnwert sein soll, wovor gewarnt wird, ob es um den Zustand der Fahrstreifen geht oder um die Verkehrsdichte oder sonst irgendwelche anderen Gesichtspunkte, wird dort nicht ausgeführt. Die Ausführungen sind unverständlich.

Die anderen Ausführungen haben zum Großteil nichts mit dem Ausbau zu tun, so etwa die Schlussfolgerung, für weite Abschnitte sei zukünftig von einem erhöhten Unterhaltungsaufwand auszugehen, eine grundhafte Erneuerung der Richtungsfahrbahnen sei zwingend notwendig. Die grundhafte Erneuerung der Richtungsfahrbahnen kann selbstverständlich auch ohne einen Ausbau stattfinden.

Auch die Ausführungen zu den angeblich unzureichend dimensionierten Entwässerungseinrichtungen, die sich in einem desolaten und nicht mehr umweltgerechten Zustand befinden würden bzw. gänzlich fehlen würden, sind nicht geeignet, den sechsspurigen Ausbau zu rechtfertigen. Sie verwundern zudem vor dem Hintergrund, dass zur Entwässerung im gleichen Erläuterungsbericht ausgeführt ist, dass im Wesentlichen die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen wieder hergestellt werden.

Ähnliches gilt für den beschriebenen Zustand der Rastanlagen und des Autobahndreiecks Pankow. All das hat mit dem geplanten sechsstreifigen Ausbau wenig zu tun, ist allenfalls im Zuge des Ausbaus mit zu regeln. Ein plausible Ableitung der Notwendigkeit der Baumaßnahme leistet der Erläuterungsbericht daher nicht.

Die Gemeinde fordert daher eine plausible Darstellung der für das Vorhaben sprechenden Belange und ihres Gewichts, welches sie im Rahmen der Abwägung erlangen soll.

III. Unzureichende Planunterlagen

Die Planfeststellungsunterlagen sind unzureichend. Dies wird im Folgenden nur anhand der für die Belange der Gemeinde wichtigsten Unterlagen exemplarisch dargestellt:

- Den Planfeststellungsunterlagen fehlt eine **Prognose**. Auf S.23 des Erläuterungsberichts wird eine Verkehrsprognose 2007 erwähnt. Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist sie nicht. Diese Prognose geht offenbar von einem Prognosehorizont 2020 aus. Vor dem Hintergrund, dass bundesweite Prognosen für das Jahr 2025 vorliegen und andere Planfeststellungsverfahren für Bundesautobahnen auf diesen Prognosehorizont abstellen, damit hinreichend verlässliche Grundlagen vorliegen, ist ein Prognosehorizont 2020 nicht zu akzeptieren. Er führt – bei unterstelltem weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens – zu einer Unterschätzung der zu erwartenden Belastung insbesondere durch Verkehrslärm, aber auch durch Luftschadstoffe.

Es wird beantragt,

die Verkehrsprognose (2007) als Datei per Mail oder auf geeignetem Datenträger in gängigem Dateiformat, hilfsweise (sofern als Datei nicht vorliegend) in Ablichtung zu übersenden.

Der Antrag wird auf das Brandenburgische Umweltinformationsgesetz gestützt. Auf die Monatsfrist zur Erfüllung von Informationsansprüchen wird vorsorglich hingewiesen.

- Den Planfeststellungsunterlagen fehlt eine **Umweltverträglichkeitsprüfung**. Nach § 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung gelten die Vorschriften des Gesetzes für die in der Anlage 1 aufgeführten Vorhaben. Zu den in der Anlage 1 aufgeführten Vorhaben gehören nach Nr. 14.3 der Bau einer Bundesautobahn und einer sonstigen Bundesstraße, wenn diese eine Schnellstraße im Sinne der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15.11.1975 ist. Die A 10 ist eine solche Schnellstraße. Nach § 3e UVPG bedürfen auch Änderungen oder Erweiterungen unter bestimmten Voraussetzungen grundsätzlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Nach Nr. 14.1 der Anlage

1 bedarf auch der Ausbau einer bestehenden Bundesstraße einer Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn der geänderte Bundesstraßenabschnitt eine durchgehende Länge von 10 km oder mehr aufweist. Bereits der Planfeststellungsabschnitt selbst weist eine Länge von mehr als 10 km auf. Die Unterbrechung im Land Berlin führt dabei noch nicht zum Entfallen der UVP-Pflicht. Der geänderte Bundesstraßenabschnitt jedoch ist der gesamte Berliner Ring, der selbstverständlich eine Länge von wesentlich mehr als 10 km aufweist.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist mithin zwingend erforderlich. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist auch nicht durch die Angaben im landschaftspflegerischen Begleitplan und im Erläuterungsbericht, in der schalltechnischen Untersuchung und im Luftschadstoffgutachten hinsichtlich ihrer Inhalte abgedeckt. Insbesondere ist das Schutzgut Mensch im landschaftspflegerischen Begleitplan nicht hinreichend geprüft. Baubedingte Beeinträchtigungen, Beeinträchtigungen durch Erschütterungen etc., Beeinträchtigungen der Erholungsnutzung in Gärten sowie in wichtigen Erholungsgebieten der betroffenen Gemeinden, sind nicht betrachtet. Wechselwirkungen, zu denen insbesondere die Wechselwirkung hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Lärm, Schadstoffe und andere Beeinträchtigungen durch den Verkehr gehören, sind ebenfalls nicht betrachtet. Der Realisierung des sechsspurigen Ausbaus muss daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorangehen, die insbesondere auch die Beeinträchtigung der Erholungsnutzung wie auch die Beeinträchtigung durch Belastungen während der Bauzeit einer näheren Untersuchung unterzieht.

Die in den Unterlagen befindliche „Allgemeinverständliche Zusammenfassung gem. § 6 UVPG“ findet sich als Anlage 9 zur Unterlage 12.1.0 ausschließlich für den Abschnitt von km 169+200 bis km 183+850. Warum für die anderen beiden Abschnitte keine Zusammenfassung existiert, bleibt unklar. UVP-pflichtig ist das gesamte Vorhaben.

Eine Zusammenfassende Darstellung ersetzt nicht die eigentliche Umweltverträglichkeitsprüfung als Ermittlung der umweltbezogenen Auswirkungen des Vorhabens und Bewertung allein aus Umweltsicht. Sie genügt inhaltlich wie auch verfahrenstechnisch nicht den Anforderungen des UVP-Gesetzes. Nur beispielhaft sei darauf verwiesen, dass sie im Bereich Birkenwerder, in dem die Autobahn über Jahrzehnte und Jahrhunderte gewachsene alte Wohngebiete durchschneidet bzw. anschneidet, lediglich „Kleinsiedlungen, Wochenendhaussiedlungen, Kleingärten und Gewerbegebiete“ aufführt. Die Beeinträchtigung von der Hälfte und mehr des bebauten Bereichs der Gemeinde Birkenwerder verdeutlicht hingegen die Lärmkartierung des Landesumweltamtes. Die großflächigen Beeinträchtigungen der Wohnflächen weit über die Bereiche mit Überschreitungen der Grenzwerte der 16.BImSchV hinaus werden in der allgemein verständlichen Zusammenfassung gar nicht erwähnt. Das ist umso unverständlicher, als Angaben mit der Lärmkartierung des Landesumweltamts allgemein verfügbar sind. Für die anderen Gemeinden gilt vergleichbares. Es handelt sich dabei aus Sicht des Planungsträgers um die bedeutsamsten Umweltauswirkungen des Vorhabens. Die Gemeinden können als Träger der kommunalen Planungshoheit nicht akzeptieren, dass der Vorhabenträger jegliche Verkehrslärmbelastungen unterhalb der Grenzwerte der 16.BImSchV unerwähnt und unbewertet lässt. Die Aussage auf S.22 der allgemein verständlichen Zusammenfassung, in der schalltechnischen Untersuchung seien mögliche Beeinträchtigungen der Erholungsnutzung durch Lärm betrachtet, ist schlicht

falsch. In der schalltechnischen Untersuchung finden sich dazu keine weiteren Betrachtungen über reine Isophonenlinien-Darstellungen hinaus.

Die auf S.23 des Erläuterungsberichts angeführte Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht Gegenstand der Planunterlagen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfüllt nicht die Mindestanforderungen des § 9 UVPG.

Es wird beantragt,

die Umweltverträglichkeitsstudie zum 6-streifigen Ausbau der A 10, AD Havelland – AD Pankow (2003) als Datei in einem üblichen Dateiformat (word, PDF) auf geeignetem Datenträger, hilfsweise als Ablichtung (sofern als Datei nicht vorhanden) zu übersenden.

Der Antrag wird auf das Brandenburgische Umweltinformationsgesetz gestützt. Auf die Monatsfrist zur Erfüllung des Informationsanspruchs wird vorsorglich hingewiesen.

- Der **schalltechnischen Untersuchung** fehlen Aussagen zu weiteren Lärmminierungsmaßnahmen und zur **Prüfung von Alternativen/Varianten** im Lärmschutzkonzept mit unterschiedlicher Lage und Höhe von Lärmschutzwänden und Lärmschutzwällen, mit dem Einbau von sog. „Flüster-Asphalt“, mit Geschwindigkeitsbeschränkungen und anderen Maßnahmen. Auch die Veränderung von Lage und Höhe der Gradienten ist – um dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG ebenso Rechnung zu tragen, wie dem planungsrechtlichen Gebot sachgerechter Alternativenprüfung – zu prüfen. Das wurde hier offenkundig versäumt. Die Unterlagen genügen damit bei weitem nicht den Anforderungen, die etwa das Bundesverwaltungsgericht in seinen Entscheidungen vom 15.03.2000 (-BVerwG 11 A 42/97- u.a.) formuliert hat. Zur Erfüllung dieser Anforderungen genügt es keinesfalls, dass abstrakte Hinweise im Anhang der schalltechnischen Untersuchung gegeben werden. Vielmehr müssen verschiedene Varianten eines effektiven Lärmschutzes mit den Kostenermittlungen dem zu erzielenden Nutzen gegenüber gestellt werden, damit eine hinreichende Grundlage für das Planfeststellungsverfahren, die Einwendungen, den Erörterungstermin und später die Abwägung und Entscheidung der Planfeststellungsbehörde gegeben ist. Das Bundesverwaltungsgericht fordert eine Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen zunächst des sogen. Vollschatzes – also der vollständigen Einhaltung der Lärmgrenzwerte durch aktiven Schallschutz – und dann abgestuft bis zu der vom Vorhabenträger favorisierten Lösung. Den Betroffenen ist insbesondere die Möglichkeit zu geben, sich ein Bild davon zu machen, ob und welchen weiteren Lärmschutz sie ggfs. fordern möchten. Die schalltechnische Untersuchung enthält weder die erforderlichen Grunddaten, noch die sonstigen Angaben, die für eine qualifizierte Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich sind.

Es wird zur Erfüllung der angeführten Anforderungen beantragt,

die Schalltechnische Untersuchung zu vervollständigen und erneut öffentlich auszulegen.



- Das **Luftschadstoffgutachten** ist in vielerlei Hinsicht unzureichend. Ihm fehlt bereits eine plausible Ableitung der angenommenen Hintergrundbelastung und der Grundlagendaten für die Zusatzbelastung. Ihm fehlt darüber hinaus eine Betrachtung der zu erwartenden Gesamtbelastung in den besonders kritischen Bereichen. Kritische Bereiche sind offenkundig insbesondere die Anschlussbereiche. Obwohl die Anschlussbereiche neu gebaut werden sollen, teils auch in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt wurden, fehlen dem Luftschadstoffgutachten die Angaben zu der zu erwartenden Belastung dort. Ihm fehlen jegliche Aussagen zu schadstoffmindernden Maßnahmen, wie etwa Geschwindigkeitsbeschränkungen, Schutzpflanzungen, höhere Lärmschutzwälle und Wände.

Weitere Planfeststellungsunterlagen sind ebenfalls unzureichend.

IV. Prüfung von Alternativen/Varianten ist unzureichend

Die Variantenprüfung ist stets zentraler Streitpunkt straßenrechtlicher Planfeststellungsverfahren. Das fachplanungsrechtliche Abwägungsgebot erstreckt sich auch darauf, dass geeignete Alternativen geprüft werden müssen. Zu diesen gehören im Straßenbau insbesondere Trassenalternativen, darüber hinaus aber auch die Verschiebung der Trasse in vertikaler und horizontaler Richtung. In Betracht kommende Trassenalternativen müssen untersucht und im Verhältnis zueinander gewichtet werden.

- vgl. BVerwG vom 22.03.1985 – 4 C 15/83 -; vom 22.03.1974 – 4 C 42/73 -; vom 20.12.1988 – 7 NB 2/88 – ständige Rechtsprechung –

Zwar ist nach der Rechtsprechung eine gleichermaßen tiefgehende Prüfung aller in Betracht kommenden Alternativen nicht geboten. Jedoch sind ernsthaft in Betracht kommende Alternativtrassen soweit zu untersuchen, bis erkennbar wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind. Die jeweilige Untersuchungstiefe hängt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts vor allem vom Grad der Beeinträchtigung öffentlicher und privater Belange ab. Je schwerwiegender die Beeinträchtigung anderer Belange ist, umso weitgehender sind die Anforderungen an die Alternativenprüfung. Das gilt auch für Alternativen, die sich nicht auf den ersten Blick anbieten oder aufdrängen. Wird eine danach unter Umständen vorzugswürdige, weil öffentliche und/oder private Belange weniger stark beeinträchtigende Alternative nicht erkannt oder vorzeitig ausgeschieden, liegt ein Abwägungsmangel vor.

- vgl. etwa BVerwG vom 25.01.1996 – 4 C 5/95 -; vom 26.03.1998 – 4 A 7/97 -; vom 26.06.1992 – 4 B 1-11/92 -; vom 14.11.2002 – 4 A 15/02 –

Unter Berücksichtigung der Maßgaben der Rechtsprechung leidet die vorliegende Variantenprüfung, wie sie im Erläuterungsbericht dargelegt ist, unter einer Reihe von Mängeln.

Für die kommunalen Planungsträger ist dabei insbesondere die fehlende Prüfung von Varianten der Absenkung der Gradienten von Bedeutung. Die Höhenlage der Autobahn beeinflusst maßgeblich die Lärmauswirkungen. Dennoch wurde offenkundig nicht geprüft, welche Vorzüge und Nachteile eine deutlich abgesenkte Autobahn hätte.

Ein solches Vorgehen kann von den kommunalen Planungsträgern schon deswegen nicht akzeptiert werden, weil der Lärmschutz nach den Maßgaben der Verkehrslärmschutzverordnung

(16.BImSchV) deutlich hinter dem Lärmschutz nach der in der gemeindlichen Planung verwendeten DIN 18005 zurückbleibt und die Anforderungen an ein gesundes Wohnen nach dem Baugesetzbuch nicht erfüllt.

Der aktive Lärmschutz an der Autobahn ist zudem nur für die Grundstücke unmittelbar hinter der Lärmschutzwand besonders wirksam. Ein Großteil des Gemeindegebiets liegt aber außerhalb des Bereichs, in dem die Lärmschutzwand den Schall noch bricht.

Vor diesem Hintergrund war es hier zwingend geboten, Varianten ohne jede Anhebung der Trasse und Varianten einer Absenkung der Trasse zu prüfen. Im Einschnittsbereich hätten auch Varianten einer Trogführung mit Deckel geprüft werden müssen. Die Varianten drängen sich im Sinne der soeben angeführten Rechtsprechung auf. Ihre fehlende Prüfung stellt einen schwerwiegenden und sich auf das Ergebnis auswirkenden Abwägungsmangel dar.

V. Umfassendes Lärmschutzkonzept muss geplant werden!

Das Lärmschutzkonzept ist ebenso unzureichend, wie die zugrunde liegende Untersuchung.

Im Zuge einer den planungsrechtlichen Vorgaben genügenden Lärmschutzplanung ist dem Trennungsgebot des § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz hinreichend Rechnung zu tragen: Danach sind Nutzungen, die miteinander in Konflikt geraten, von einander zu trennen. Wohnnutzung und lärmende Verkehrswege treten stets in Konflikt miteinander. Es ist daher in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts seit langem anerkannt, dass sowohl horizontale wie auch vertikale Verschiebungen der Trasse im Rahmen einer den planungsrechtlichen Vorgaben genügenden Planung ausreichend zu prüfen und zu berücksichtigen sind. Dazu gehören auch Gradientenabsenkungen, Tief- oder Troglagen und Tunnelvarianten.

- vgl. Bundesverwaltungsgericht vom 28.01.1999 – 4 CN 5/98 -, vom 09.11.2000 – 4 A 51/98 -, vom 09.07.2003 – 9 VR 1/03 -, zur Bedeutung von Tunnel- und Troglösungen als Mittel des Naturschutzes und der Landschaftspflege etwa Entscheidung vom 23.11.2001 – 4 A 46/99 –

Ist nach diesen Maßgaben eine optimale Variante gefunden, hat das Lärmschutzkonzept sowohl diejenigen Belastungen in den Blick zu nehmen, aus denen sich Vorsorge- bzw. Lärm-sanierungsansprüche ergeben, als auch diejenigen Belastungen, die nicht die Grenze zur Unzumutbarkeit erreichen. Auch bei einer Zunahme der Lärmbelastungen unterhalb der Grenzwerte sind diese in die Abwägung als abwägungsrelevant einzustellen.

- vgl. nur Bundesverwaltungsgericht vom 05.10.1990 – 4 B 249/89 -, vom 20.05.1998 – 11 C 3/97 -, vom 29.04.2003 – 9 B 59/02 –

Das allgemeine Abwägungsgebot gebietet auch, eine bestehende gemeindliche Lärmminde-rungsplanung – wie im übrigen jede gemeindliche Planung – in die Abwägung und Prüfung des erforderlichen Lärmschutzes mit einzubeziehen.

- so ausdrücklich Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 23.11.2005 – 9 A 28.04 - www.bverwg.de, Rn.55 -

Bei der Prüfung und Dimensionierung der verbleibenden erforderlichen Schutzmaßnahmen ist das Konzept des § 41 des Bundesimmissionsschutzgesetzes zu berücksichtigen, dort insbesondere der prinzipielle Vorrang des aktiven vor dem passiven Lärmschutz. Dabei ist ein Lärmschutzkonzept zu entwickeln, in dem berücksichtigt wird, dass prinzipiell ein Anspruch auf „Vollschutz“ also Einhaltung der Lärmgrenzwerte durch aktive Schutzmaßnahmen, gewährt wird. Nur nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 Bundesimmissionsschutzgesetz, nach einer Kosten-Nutzen-Abwägung und Verhältnismäßigkeitsprüfung darf von diesem Grundsatz abgewichen werden.

- vgl. grundlegend Bundesverwaltungsgericht vom 15.03.2000 – 11 A 42/97 -, vom 03.03.2004 – 9 A 15/03 –

Verbleiben in einem so entwickelten Lärmschutzkonzept Tagesgrenzwertüberschreitungen für Außenwohnbereiche, ist über eine Entschädigung für die Wohnwertminderung dieser Außenwohnbereiche im Rahmen der Planfeststellung zu befinden.

- vgl. Bundesverwaltungsgericht vom 15.03.2000 – 11 A 33/97 –

Diesen Anforderungen genügt das vorliegende Schallschutzkonzept in vielerlei Hinsicht nicht.

Ziele des Lärmschutzkonzepts

Die Gemeinde fordert, dass vor allem folgende Zielsetzungen bereits in die schalltechnische Untersuchung miteinbezogen und im Rahmen des Verfahrens dann hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit untersucht werden:

- Beim Schutz vor Lärm und Luftschadstoffen ist ein **hohes Schutzniveau** anzustreben. Durch den Ausbau auf eine sechsstreifige Autobahn und die Anhebung der Gradienten sowie den Umbau der Anschlussstellen wird die Lärmausbreitung begünstigt. Die Lärmbelastung für die anliegende Bevölkerung wird erheblich gesteigert. Bereits derzeit stellt die A 10 eine erhebliche Belastung des gesamten Gemeindegebiets dar, da der Verkehrslärm von der A 10 in weiten Teilen des Gemeindegebiets wahrnehmbar ist und erhebliche Teile des Gemeindegebiets verlärmte sind. Die Gemeinde fordert, dass sich die Planung – wie in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes vorgesehen
- VlärmSchR 97, Verkehrsblatt 1997, S. 34, dort zu B.IV.7 –

grundsätzlich an den für den Lärmschutz durch Planung geltenden niedrigeren Orientierungswerten der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau, bei Blatt 1, Ausgabe 1987) orientieren muss. Grundsätzlich sollte angestrebt werden, dass Werte von 55 dB(A) als äquivalenter Dauerschallpegel tags und 45 dB(A) nachts auf den Wohngrundstücken nicht überschritten werden.

- Eine wichtige Zielsetzung liegt in der hinreichenden Bewältigung der Lärmproblematik auch in den besonders problematischen Bereichen. Die Planfeststellungsunterlagen gewähren in vielen Bereichen trotz deutlicher Verbesserungen gegenüber der ersten Planung noch immer nicht das gesetzliche Mindestmaß an Schallschutz. Die



Vielzahl verbleibender Grenzwertüberschreitung ist nicht akzeptabel. Eine weitere Verbesserung des aktiven Lärmschutzes ist verhältnismäßig und geboten.

- Die Gemeinde fordert darüber hinaus eine **Gesamtlärbetrachtung** vom Vorhabenträger, da die Belastung durch die A 10 die prägende Belastung für die Gemeinde ist. Dabei muss eine Gegenüberstellung des Belastungszustands derzeit mit den künftig zu erwartenden Verkehrslärmbelastungen gewährleistet werden.

Eine Gesamtlärbetrachtung wird im Anschluss an aktuelle Forderungen etwa des Sachverständigenrates für Umweltfragen als zuständigem Beratungsgremium der Bundesregierung

- o vgl. Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr, Baden-Baden, Juli 2005 sowie Bundestagsdrucksache 15/5900, sowie auch unter www.umweltrat.de, dort Randziffer 448 –

gefordert.

- Die Gemeinde fordert die Berücksichtigung weiterer Schutzmaßnahmen, wie der **Geschwindigkeitsbeschränkung**. Dabei kommt der Geschwindigkeitsbeschränkung eine besondere Bedeutung nicht nur deswegen bei, weil sie geeignet ist, den berechneten Lärmpegel maßgeblich abzusenken. Sie ist darüber hinaus geeignet, eine Vielzahl von besonders hohen Einzellärmereignissen – insbesondere durch rasende Motorrad- und Autofahrer nachts – zu vermeiden, die regelmäßig zu einem Aufwachen der Anwohner führen. Diesem Aspekt ist gesondert Bedeutung beizumessen, da er in den Berechnungsgrundlagen für die schalltechnische Untersuchung keine Berücksichtigung finden kann. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Auswirkungen von Tempolimits auf Autobahnen im Land Brandenburg insbesondere auf die Verkehrssicherheit von größter Bedeutung sind. In der Untersuchung „Auswirkungen eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen im Land Brandenburg“ des Büro Schlothauer & Wauer (Oktober 2007) für den Landesbetrieb Straßenwesen wird Geschwindigkeitsbeschränkungen sogar ein monetärer Nutzen zugerechnet. Da Leben und Gesundheit jedoch auch vor dem Hintergrund, dass es sich um zentrale Schutzziele der Verfassung handelt, eine deutlich höhere Bedeutung zukommt, als dem monetären Nutzen und Geschwindigkeitsbeschränkungen die Unfallzahlen deutlich reduzieren, ist auch unter diesen Gesichtspunkten eine Planung mit verminderter zulässiger Geschwindigkeit geboten.
- Die Gemeinde fordert, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen wie der sogenannte **offenporige Asphalt**, der im Bereich Birkenwerder in den Planunterlagen vorgesehen ist und eine erhebliche Lärminderung (Abschlag von 5 dB(A)) bringen soll, **auch im Bereich der Stadt Hohen Neuendorf, Stadtteil Bergfelde** vorgesehen wird. Es ist kein Grund erkennbar, warum hier der aktive Lärmschutz ausschließlich über Lärmschutzwände/-wälle hergestellt werden soll und der offenporige Asphalt als effektive Lärminderungsmaßnahme an der Quelle, die zugleich die Lärmausbreitung in der Fläche erheblich mindert, hier unberücksichtigt bleiben soll. Insbesondere angesichts der weiträumigen Lärmwirkungen, die beispielhaft die strategische Lärmkartierung des Landesumweltamtes Brandenburg aufzeigt, ist es im Bereich der Stadt Hohen Neuendorf zwingend geboten, den offenporigen Asphalt als Lärminderungsmaßnahme an der Quelle, die die großräumige Verbreitung des Lärms ver-

hindert, vorzusehen. Zu berücksichtigen ist dabei insbesondere auch, dass die Lärmschutzwände/-wälle ihre Wirkung nur im Nahbereich entfalten, in einiger Entfernung hingegen kaum noch Wirkung zeigen.

- Aber auch die Lärmschutzwände/-wälle, die in den Planunterlagen vorgesehen sind, reichen bei weitem nicht aus, um den gesetzlichen Anforderungen und den Anforderungen der Gemeinde zu genügen. Zu prüfen war, wie durch ein „Maßnahmenpaket“ die Einhaltung und möglichst deutliche Unterschreitung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte sichergestellt werden kann. Zu dem Maßnahmenpaket gehört – wie bereits erwähnt – sowohl die Gradientenverschiebung in der Höhe (Absenkung der Trasse), wie auch Maßnahmen direkt an der Quelle wie Geschwindigkeitsbeschränkungen und der Einbau eines Flüsterasphalts (offenporiger Asphalt) sowie schließlich Lärmschutzwände und Wälle. Bei letzteren ist nicht nur die Aufstellung von Lärmschutzwänden am äußeren Rand der Autobahn zu prüfen, sondern auch eine Kombination von Lärmschutzwänden am äußeren Rand und in der Mitte (Mittelwände). Die Planung von Mittelwänden hat insbesondere dort erhebliche Vorteile, wo zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte sehr hohe Lärmschutzwände errichtet werden müssten und diese das Landschaftsbild erheblich stören. Das ist auch in einigen Bereichen der Gemeinde der Fall. Es ist daher zu fordern, dass vom Vorhabenträger eine Lärmschutzplanung vorgelegt wird, die die Einhaltung und Unterschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung gewährleistet und dabei alle gängigen Maßnahmen, einschließlich der an anderer Stelle im Planfeststellungsabschnitt vorgesehenen Minderungsmaßnahmen wie dem Einbau des offenporigen Asphalts und einschließlich Lärmschutz- Mittelwänden zwischen den Fahrbahnen der Autobahn umfasst.

Für die Einhaltung der Grenzwerte ist auf die **höchstbelasteten Immissionsorte** abzustellen, dabei insbesondere auch der **Außenwohnbereich** der jeweils betroffenen Grundstücke miteinzubeziehen. Den Lageplänen zur schalltechnischen Untersuchung kann entnommen werden, dass eine Vielzahl von Außenwohnbereichen nicht in den Lärmberechnungen berücksichtigt wurden. Vielen Grundstücken sind überhaupt keine Außenwohnbereiche zugeordnet, bei vielen sind als Außenwohnbereiche nicht die am höchsten belasteten Außenwohnbereiche gekennzeichnet. Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung und Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes

- o VlärmSchR 97, Verkehrsblatt 1997,

sind alle zum Wohnen im Freien nutzbaren und genutzten Flächen, einschließlich etwa der Liege- und Spielwiese, als Außenwohnbereiche zu bewerten. das scheint die schalltechnische Untersuchung nicht wiederzugeben.

- Die **weiten Schallabstrahlungen** bei bestimmten Wetterlagen und bei stärkeren Mitwindsituationen sind in der Abwägung zu berücksichtigen.

Eingangsdaten fehlerhaft

Die schalltechnische Untersuchung gibt die tatsächlich zu erwartende Belastung nicht realistisch wieder. Die **Eingangsdaten** sind **teilweise falsch**, so ist beispielsweise



- die Gebietseinstufung nach Tabelle 2 der schalltechnischen Untersuchung nicht in allen Einzelfällen zutreffend: Z. B. das Gebiet östlich der Dorfstraße (ca. km 171+050 bis km 171+300, nördlich) in Pinnow ist nicht Gewerbegebiet sondern Wochenendgebiet und das Gebiet südlich Hermannstraße/Stolper Weg in Borgsdorf (ca. km 172+150 bis km 172+300) ist nicht Gewerbegebiet sondern landwirtschaftliche Nutzfläche
- Es fehlen auch eine Reihe von Häusern, die immissionsschutzrechtlich geschützt sind sowie die Bewertung von unbebauten aber bebaubaren Grundstücken, für die ebenfalls grundsätzlich ein Schutzanspruch besteht
- ein lärmindernder Straßenbelag mit einem Abschlag von 2 dB(A) in Ansatz gebracht, ohne dass erläutert wäre, welche Art des Straßenbelages der Planung zugrunde gelegt wird, was jedoch notwendig ist, um bei der Umsetzung später nachvollziehen zu können, ob die planungsrechtlichen Vorgaben eingehalten wurden.

Ein grundlegendes Defizit der schalltechnischen Untersuchung besteht darin, dass dort, wo überhaupt die Belastung von **Außenbereichen** wiedergegeben wird ausschließlich auf die Tagesgrenzwerte abgestellt wird, die Nachtgrenzwerte jedoch erst gar nicht als Bemessungsmaßstab aufgeführt werden. Dies ist offenkundig fehlerhaft! Für die betroffenen Gebiete, die zum Großteil allgemeine Wohngebiete sind, sind die Grenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV gebietsbezogen anzuwenden. Zu den Grenzwerten gehören auch die Nachtgrenzwerte. Diese Nachtgrenzwerte gelten selbstverständlich für die Außenwohnbereiche. Die Nutzung der Außenwohnbereiche ist keinesfalls auf die Tageszeit beschränkt. Die Praxis des Vorhabenträgers in der schalltechnischen Untersuchung, die Nachtgrenzwerte für die Außenwohnbereiche erst gar nicht als Bemessungsmaßstab heranzuziehen, widerspricht zudem offenkundig den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes 1997, in denen ein Verzicht auf die Ermittlung und Darstellung des Nachtwertes allein bei ausschließlich am Tag genutzten Einrichtungen, „z.B. Kindergärten, Schulen oder Bürogebäude“ in Betracht gezogen wird.

Fehler in der Lärmberechnung

Die Berechnung selbst konnte in der Kürze der Zeit nicht im Einzelnen nachvollzogen werden. Es fällt jedoch auf, dass die **Beurteilungspegel** im Vergleich der Abstände der betroffenen Wohnhäuser zur Trasse **nicht immer stimmig** sind. Hier müssen ggf. die Eingangsdaten, einschließlich insbesondere der Abstandsannahmen, noch einmal überprüft werden. Eine Berechnung muss insbesondere auch für die zahlreichen betroffenen Außenwohnbereiche erfolgen und das Ergebnis so wiedergeben, dass es auch für die Betroffenen für ihre jeweiligen Außenbereiche ohne weiteres nachvollziehbar ist. Das Lärmschutzkonzept geht ausdrücklich davon aus, dass Entschädigungen für verbleibende Grenzwertüberschreitungen (der Tagesgrenzwerte) in Außenwohnbereichen gewährt werden.

Nachvollzogen werden konnte auch, dass bei den dargestellten Belastungen einzelner Außenwohnbereiche offensichtlich nicht stets die am höchsten belasteten Außenwohnbereiche für die Berechnung genommen wurden, so dass **zu niedrigere Belastungen in den Außenbereichen errechnet** wurden.



Fehler in der Bewertung der Lärmbelastung von Außenwohnbereichen

Methodisch **fehlerhaft** sind die Behauptungen auf S. 9 ff. der schalltechnischen Untersuchung, es bestünde nur für **wenige Außenwohnbereiche ein Anspruch auf Entschädigung**. Festzustellen ist, dass der Schallgutachter nur ganz vereinzelt Außenwohnbereiche überhaupt berechnet hat. Jedem dieser Außenwohnbereiche, die berechnet wurden, sind viele weitere Außenwohnbereiche zuzurechnen, bei denen Grenzwertüberschreitungen verbleiben. Aus einer Berechnung repräsentativ gedachter Immissionspunkte eine absolute Zahl ableiten zu wollen, ist schlicht unlogisch. Der Gutachter muss sich hier eine Verfälschung des Ergebnisses seiner Untersuchung vorhalten lassen.

Die Gemeinde fordert, dass die Außenwohnbereiche mit verbleibenden Grenzwertüberschreitungen tags wie nachts genau erfasst und in ihrer Gesamtheit in den Planfeststellungsunterlagen für die Betroffenen nachvollziehbar dargestellt werden.

Lärmschutzkonzept genügt den gesetzlichen Anforderungen nicht

Das Lärmschutzkonzept der Planfeststellung ist in sich nicht stimmig und genügt bei weitem nicht den Anforderungen, die die Rechtsprechung bis hin zum Bundesverwaltungsgericht an ein Lärmschutzkonzept bei der Planung eines Verkehrsweges stellt.

Nach § 41 Abs. 1 des Bundesimmissionsschutzgesetzes ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung u.a. öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach § 41 Abs. 2 gilt Abs. 1 nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts normiert die Vorschrift den Vorrang des **aktiven Lärmschutzes vor Maßnahmen des passiven Lärmschutzes**. Die Vorschrift hat eine „Schrankenfunktion“ in dem Sinne, dass eine äußerste Grenze aufgezeigt wird, die nicht im Wege der fachplanerischen Abwägung überwindbar ist.

- vgl. etwa Bundesverwaltungsgericht, Urteil v. 15.03.2000 – 11 A 34/97 – und – 11 A 42/97 –

Der Träger des Vorhabens ist gehalten, mit planerischen Mitteln ein **Lärmschutzkonzept** zu entwickeln, **das den konkreten örtlichen Gegebenheiten angemessen Rechnung trägt**. Der Träger des Vorhabens hat aufzuzeigen, wie eine Einhaltung der Lärmgrenzwerte sichergestellt werden kann. Er muss weiter die Kostenfrage aufwerfen und unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten die optimale Lösung finden. Er muss nach der Rechtsprechung zumindest überschlägig die Gesamtkosten der Schutzanlagen im Planfeststellungsabschnitt ermitteln und hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffektes bewerten. Dabei hat er gebietsbezogen und insbesondere hinsichtlich der Anzahl der Lärmbetroffenen zu differenzieren.

- vgl. etwa Bundesverwaltungsgericht, Urteile v. 15.03.2000 – 11 A 35/97 – und – 11 A 42/97 –

Dabei sind höhere Kosten insbesondere beim Schutz derjenigen Objekte in Kauf zu nehmen, die in § 2 Abs. 1 Nr. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung als besonders schutzwürdig be-

zeichnet werden, also zum **Schutz von Schulen, Krankenhäusern etc.** Primär hat der Vorhabenträger sein Lärmschutzkonzept an den festgestellten Grenzwertüberschreitungen auszurichten. Ergänzend hat er aber auch zu berücksichtigen, in wie weit diejenigen von Lärmschutzmaßnahmen begünstigt werden, bei denen **keine Grenzwertüberschreitungen aber zumindest noch erhebliche Lärmbelastungen** auftreten.

- vgl. nur Bundesverwaltungsgericht, Urteil v. 03.03.2004 – BVerwG 9 A 15/03 –

Zuletzt hat etwa der 9.Senat des Bundesverwaltungsgerichts in der mündlichen Verhandlung der Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des Ostkreuzes in Berlin dargelegt, dass ein vollständiger Schutz vor Grenzwertüberschreitungen jedenfalls dann von den Betroffenen eingefordert werden kann, wenn sich das Verhältnis von Kosten und Nutzen, gerechnet in €pro zu schützender Wohneinheit nicht sprunghaft erhöht. Bekannt sein müssen daher sowohl die Kosten wie auch der Nutzen (in bestehen bleibenden bzw. entfallenden Grenzwertüberschreitungen) zunächst eines „Vollschutzes“ und sodann davon abweichender geringer schützender Varianten.

Diesen Maßstäben hält die schalltechnische Untersuchung nicht stand. Den Planfeststellungsunterlagen ist an keiner Stelle zu entnehmen, ob und welche Prüfungen der Vorhabenträger überhaupt hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit von aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgenommen hat. Den Planfeststellungsunterlagen ist weder zu entnehmen, welche aktiven Schallschutzmaßnahmen (dazu gehören Geschwindigkeitsbeschränkungen, lärmindernder Asphalt, Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle etc.) der Vorhabenträger überhaupt erwogen hat, noch in welchen Variationen (Lage und Höhe der Lärmschutzwände) er diese erwogen hat, noch welche Kosten mit verschiedenen Varianten verbunden sind. Ein Nachvollziehen der gesetzlich gebotenen Verhältnismäßigkeitsprüfung erlauben die Planfeststellungsunterlagen daher nicht ansatzweise.

Die Gemeinde fordert eine Darstellung eines Lärmschutzkonzeptes, welches mindestens die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte und eine Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen denkbarer Schallschutzvarianten. Erst auf dieser Grundlage sieht sie sich in der Lage, zu einem Lärmschutzkonzept qualifiziert Stellung zu nehmen.

Bewertung des Lärmschutzkonzeptes

Auf Grundlage der äußerst dürftigen vorliegenden Unterlagen kann lediglich eine grobe Bewertung abgegeben werden:

Fehlerhaft sind bereits einzelne Grundannahmen, die der Ermittlung des Lärmschutzkonzeptes zugrunde liegen. Dies gilt insbesondere für die maximale Höhe einer Lärmschutzwand, die hier mit 6 m angegeben wurde. Diese Höhenangabe ist schlicht willkürlich und dem Einzelfall in grobem Maße unangemessen. Dem Vorhabenträger ist ebenso wie allen beteiligten Behörden und auch den Betroffenen bekannt, dass an anderer Stelle erheblich höhere Lärmschutzwände an Verkehrswegen gebaut werden. Beim Neubau der A 113 im Stadtgebiet Berlin wurden Lärmschutzwände in einer Höhe von 10 m und mehr planfestgestellt und auch realisiert. Angesichts der hier ausgewiesenen Überschreitungen an enorm vielen Immissionsorten ist die Beschränkung auf eine Höhe von 6 m offenkundig nicht sachgerecht. Die Beschränkung auf 6 m wird auch nicht durchgehalten. An einigen Stellen sind 7 m hohe Lärmschutz-



wände vorgesehen. Warum die Wände nicht auch 8 oder 10 m hoch geplant werden, ist den Unterlagen nicht zu entnehmen.

Überhaupt nicht berücksichtigt im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung als mögliche schallmindernde Maßnahmen sind Geschwindigkeitsbeschränkungen oder der Einbau von Steilwällen (insbesondere dort, wo normale Lärmschutzwälle aufgrund der Böschungsneigung keine ausreichende lärm-dämmende Wirkung zeigen).

Überhaupt nicht berücksichtigt sind Variationen in Höhe und Lage der Lärmschutzwände. Eine näher zur Lärmquelle gelegene Lärmschutzwand verhindert die Schallausbreitung deutlich besser als eine weiter entfernt liegende Wand. Eine höhere Wand hat eine größere schallabschirmende Wirkung als eine niedrigere Wand. Die Lage von Schallschutzwänden bestimmt maßgeblich die schallabschirmende Wirkung. In vielen Bereichen ist die geplante Lärmschutzwand deutlich von den Fahrbahnen abgerückt, ohne dass ein Grund dafür angeführt wäre, obgleich damit der Lärmschutz entscheidend geschwächt wird. An diesen Stellen ist regelmäßig auch kein Ausgleich durch eine Erhöhung der Lärmschutzwand zu erkennen.

In der schalltechnischen Untersuchung ist ausgeführt, transparente Wände würden zur Vermeidung von Reflexionen nach außen geneigt. Ihre schalldämmende Wirkung dürfte dadurch erheblich reduziert werden. Stattdessen müssen transparente Wände zur Vermeidung von Reflexionen nach innen geneigt werden.



Lärmschutzwand an einer Autobahn
(Quelle: Bundesregierung / Reineke)

Nebestehende Abbildung einer nach innen geneigten Lärmschutzwand ist der Broschüre Kosten des Lärmschutzes 2007 des Bundesverkehrsministeriums entnommen. Sie mag als Beleg für die Behauptung dienen, dass transparente Lärmschutzwände auch in der Bundesrepublik durchaus nach innen geneigt werden (können).

In Bereichen, in denen lediglich auf einer Autobahnseite Lärmschutzwände vorgesehen sind, müssen die Wände innen wie außen hoch absorbierend ausgeführt werden, um zusätzliche Störungen durch Reflexionen zu vermeiden, etwa im Bereich Birkenwerder westlich der Brücke über den Havelkanal.

Der Einsatz offenporigen Asphalts als aktive Lärmschutzmaßnahme entspricht den Forderungen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger wie auch der Gemeinden.

Offenporiger Asphalt muss als aktive Lärmschutzmaßnahme im gesamten Planfeststellungsabschnitt zum Einsatz kommen. Es ist den Planunterlagen keine Begründung zu entnehmen, warum die Betroffenen außerhalb der mit offenporigem Asphalt geschützten Bereiche hohe Lärmbelastungen bis hin zu Grenzwertüberschreitungen hinnehmen müssten, wenn mit dem offenporigen Asphalt eine wirksame Maßnahme aktiven Lärmschutzes zur Verfügung steht.



Die Wirkung offenporigen Asphalts hängt allerdings maßgeblich von der Instandhaltung ab.

- vgl. bereits Kühne, Rahmenbedingungen für den Einbau von doppelagigen offenporigen Deckschichten bei Planfeststellungsverfahren, Manuskript, April 2004 –

Wie jüngere Untersuchungen gezeigt haben, lässt die lärm mindernde Wirkung besonders auf stark durch Lkw genutzten Strecken und Fahrbahnen sehr schnell nach. Es müssen daher im Planfeststellungsbeschluss Vorgaben für die Aufrechterhaltung der lärm mindernden Wirkung offenporigen Asphalts formuliert werden, wie das etwa in eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsbeschlüssen für das „besonders überwachte Gleis“ üblich ist. Nur so ist die dauerhafte Lärminderung im Sinne der Anlage 1 zur 16.BImSchV gesichert.

Vor diesem Hintergrund wird von der Gemeinde gefordert, insbesondere folgende sich geradezu aufdrängende Varianten zu prüfen:

- **die Absenkung der Autobahn zur Minimierung der Lärmbelastungen;**
- **Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Autobahn, eventuell auch Geschwindigkeitsbeschränkungen für LKW;**
- **den Einbau eines offenporigen Asphalts (Flüsterasphalt) im gesamten Planfeststellungsabschnitt;**
- **die Prüfung von Lärmschutzwandkonstruktionen sowohl an den Außenseiten der Autobahn wie auch als Mittelwand;**
- **die Verlängerung der Lärmschutzwände in dem Bereich östlich und westlich der besiedelten Gebiete im Gemeindegebiet;**
- **das Heranrücken der Lärmschutzwand nahe an die Fahrbahn in den Bereichen, in denen sie von der Fahrbahn abgerückt ist;**
- **die Prüfung weiterer Lärminderungsmaßnahmen an den Lärmschutzwänden, wie etwa insbesondere sogenannte Beugekanten (in Fahrbahnrichtung abgeknickte obere Teile der Lärmschutzwände), die Neigung transparenter Wände nach innen;**
- **die Kombination von Lärmschutzwänden und Lärmschutzwällen;**
- **Schutzpflanzungen in lärmwirksamer Tiefe (dichter Wald mindestens 100 m tief) in Bereichen, wo dies möglich ist.**

Kosten und Nutzen der aufgezeigten Varianten und weiterer denkbarer Varianten – auch von Varianten mit Lärmschutzwänden auf dem Mittelstreifen der Autobahn – sind aufzuzeigen.

Die Gemeinde fordert vom Straßenbaulastträger eine umfassende Darstellung verschiedener Varianten des Lärmschutzes mit dem Ziel, die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung einzuhalten und zu unterschreiten!

Verbleibende sehr hohe Grenzwertüberschreitungen sind in Anbetracht der bestehenden Möglichkeiten aktiven Lärmschutzes nicht mehr akzeptabel.

Das gesamte Schutzkonzept ist neu zu konzipieren. Varianten sind zu untersuchen. Es geht hier um den Schutz von mehreren 1.000 Bürgerinnen und Bürgern, der nicht auf wenigen Seiten Schallgutachten und ohne jede Variantenbetrachtung abgehandelt werden darf!

VI. Schutz vor Schadstoff-Grenzwertüberschreitungen muss sichergestellt werden

Das Luftschadstoffgutachten ist unzureichend:

Die rechtlichen Maßgaben für die Berücksichtigung von Luftschadstoffbelastungen in bundesfernstraßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren sind durch die §§ 45, 47 des Bundesimmissionsschutzgesetzes, die 22. Bundesimmissionsschutzverordnung und die dazu ergangene Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts inzwischen hinreichend geklärt, um beurteilen zu können, dass diesen Anforderungen in der Planung nicht hinreichend Rechnung getragen wurde. Rechtlich gilt, was das Bundesverwaltungsgericht in den Leitsätzen seiner Entscheidung vom 23.02.2005

- Bundesverwaltungsgericht, Urteil v. 23.02.2005 – 4 A 2/04 –

formuliert hat:

„1. Die 22. BImSchV ist – auch soweit es um die Einhaltung künftiger Grenzwerte geht – bereits im Verfahren der Zulassung von Vorhaben anwendbar. Eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte der Verordnung im Planfeststellungsverfahren vorhabenbezogen sicherzustellen, besteht jedoch nicht. Aus dem planungsrechtlichen Abwägungsgebot folgt das Gebot der Konfliktbewältigung. Dieses ist allerdings erst verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern.“

Inzwischen hat das Bundesverwaltungsgericht klargestellt, dass es sich bei den Grenzwerten der 22.BImSchV um Gesundheitsgefährdungswerte handelt.

Das Problem der Belastung mit Luftschadstoffen wurde bisher nicht hinreichend ernst genommen. Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen beschreibt in seinem Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr (Baden-Baden, Juli 2005 sowie Bundestagsdrucksache 15/5900) die Wirkung von Feinstäuben auf die menschliche Gesundheit u.a. wie folgt:

„Es zeigen sich zum einen ein Lungenkrebsrisiko durch Dieselrußpartikel wie auch gesundheitswirksame Effekte in Form von respiratorischen und kardiovaskulären Erkrankungen. Weiterhin besteht nachweislich ein Zusammenhang zwischen der Feinstaubbelastung und atemwegbezogener sowie kardiovaskulärer Mortalität bzw. Morbidität (SRU 2004)“.

Der Sachverständigenrat weist darauf hin, dass sich auf Grund der bisher durchgeführten Untersuchungen keine Wirkungsschwelle feststellen lässt. Ein linearer Zusammenhang zwischen

Exposition und gesundheitlicher Wirkung wird angenommen. Aus diesem Grunde kann davon ausgegangen werden, dass ein Anstieg der Schadstoffbelastungen auch zu einer erheblichen Erhöhung des Gesundheitsrisikos führt. Untersuchungen auf Grund aktueller Immissionsdaten und epidemiologischer Studien zur Langzeitwirkung von Partikeln auf den Gesundheitszustand der Bevölkerung wurden für eine Berechnung der Auswirkungen der Partikelbelastung aus Dieselmotorkraftfahrzeugen auf die Sterblichkeit und Lebenserwartung in Deutschland ausgewertet.

- Wichmann, 2004: „Positive gesundheitliche Auswirkungen des Einsatzes von Partikelfiltern bei Dieselfahrzeugen – Risikoabschätzung für die Mortalität in Deutschland“, Umweltmedizin in Forschung und Praxis 9 (2), S. 85 – 99 –

Diese Berechnungen kommen zu dem Ergebnis, dass die derzeitige Belastung durch Emissionen aus Dieselfahrzeugen für etwa 10.000 bis 19.000 vorzeitige Todesfälle pro Jahr in Deutschland verantwortlich ist. Eine vergleichbare, von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) durchgeführte Modellbetrachtung kommt zu dem Ergebnis, dass die Langzeitbelastung mit Feinstaub zu 65.000 vorzeitigen Todesfällen in Deutschland führt bzw. die mittlere Lebenserwartung um 10,2 Monate verkürzt.

- WHO, „Particulate matter air pollution: How it harms health.“ Fact sheet EURO/04/05, Berlin, Kopenhagen, Rom – www.euro.who.int/document/mediacenter/fs0405e.pdf

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen als zuständiges Beratungsgremium der Bundesregierung setzt sich daher sowohl für eine weitere Verschärfung der Schadstoffgrenzwerte insbesondere im Hinblick auf die Feinstaubbelastung ein, wie auch für drastische Maßnahmen zur Feinstaubminderung.

- vgl. etwa SRU, „Feinstaub durch Straßenverkehr – Bundespolitischer Handlungsbedarf“, Stellungnahme, Juni 2005 (abzurufen unter www.umweltrat.de) -

Vor diesem Hintergrund ist die Vorgehensweise des Vorhabenträgers bei der Ermittlung der Schadstoffbelastungen zu kritisieren: Bereits die Eingangsdaten der Berechnung sind mangelhaft. Die Zusatzbelastung durch die A 10 ist sehr hoch. und muss zu (weiteren) Schutzmaßnahmen führen.

Die Gemeinde fordert vom Vorhabenträger ein neues Gutachten, welches sowohl die Hintergrundbelastung unter Einbeziehung der bestehenden Straßen, auf Messungen beruhend aufzeigt, wie auch die Gesamtbelastung nach Realisierung des Ausbaus realistisch darlegt. Das Gutachten muss sich dann mit Möglichkeiten der Minderung der Schadstoffbelastung qualifiziert auseinandersetzen und dabei die gesamte Palette denkbarer Minderungsmaßnahmen aufzeigen mit dem Ziel, dass keine Grenzwertüberschreitungen im Bereich des Gebiets der Gemeinde nach Durchführung der erforderlichen Schutzmaßnahmen verbleiben.

Zum vorliegenden **Luftschadstoffgutachten** ist u.a. auszuführen:

Fraglich ist bereits, ob die **zutreffenden Grundlagen** in Bezug genommen sind. Maßgeblich ist für den Prognosehorizont 2020 – oder zutreffenderweise 2025 - neben der 22. BImSchV auch die „Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Luft-



qualität und saubere Luft für Europa“, die 2008 in Kraft getreten und von den Mitgliedstaaten innerhalb von zwei Jahren umzusetzen ist. Sie enthält Grenzwerte auch für Feinstäube PM_{2,5}, die ab dem Jahre 2015 und ab dem Jahre 2020 einzuhalten sind. Die Grenzwerte sind also für den Prognosehorizont dieses Vorhabens relevant. Die Feinstäube PM_{2,5} sind zu berechnen.

Fraglich und nicht nachvollziehbar sind die Auswirkungen der gewählten **Eingangsparameter**. So rechnet die Luftschadstoffuntersuchung mit einem geringeren Lkw-Anteil (27 % im Gegensatz zu 25 und 45 %) als die schalltechnische Untersuchung.

Die Vorbelastungswerte, die hier als **Hintergrundbelastung** mit der Zusatzbelastung durch das Vorhaben aufaddiert werden und damit unmittelbar die Gesamtbelastung prägen, sind methodisch unzureichend ermittelt und zu niedrig angenommen. Methodisch unzureichend ist nach inzwischen gesicherter Rechtsprechung die fehlende Ermittlung der Hintergrundbelastungswerte für den konkreten Raum. Die Luftschadstoffuntersuchung basiert auf reinen Schätzwerten, deren Ableitung nicht dargestellt ist. Es ist nicht einmal dargestellt, welche Schadstoffkomponenten aus welcher Quelle nach welchen Kriterien abgeleitet wurden.

Die Abschätzung der Hintergrundbelastung ist insbesondere hinsichtlich der hier zu besonders hohen Grenzwertüberschreitungen führenden Belastung mit Feinstaub (PM₁₀) offenkundig falsch. Als Vorbelastung ist hier ein Mittelwert von 20 µg/m³ angegeben. Die Feinstaubbelastung heute dürfte in diesem Raum jedoch erheblich höher sein. Ein erheblicher Eintrag aus dem Großraum Berlin tritt zu der großräumigen Vorbelastung hinzu. Kleinräumig spielt eine relativ hohe Belastung durch hohes Verkehrsaufkommen (B 96 alt, A 10 und Autobahnkreuz A 115) eine maßgebliche Rolle. Übliche Quellen für die Ermittlung der Hintergrundbelastung bei Feinstaub gehen bereits in Reinluftgebieten von einer Hintergrundbelastung von 30 µg/m³ aus

- (vgl. etwa Hahn, die Einhaltung der aktuellen EU-Schadstoffnormen im Fernstraßenbau, in: aktuelle Probleme des Fachplanungs- und Raumordnungsrechts 2004, Flughafenplanung, Immissionsschutz in der Fachplanung, Umweltprüfung von Plänen, Jan Ziekow, Berlin, 2005, dort S. 335, 338 sowie Schorling (2001) neue EU-Grenzwerte für Luftschadstoffe und die Möglichkeit ihrer Einhaltung in: Straßenverkehrstechnik, Heft 12, S 606 bis 609, insbesondere 608) –

Im vorliegenden Falle hätte eine deutlich höhere Hintergrundbelastung zugrunde gelegt werden müssen.

Im vorliegenden Falle hätte das Ergebnis mit Hilfe von **Messungen** gewonnen werden müssen, wie es an Bundesfernstraßen auch üblich ist. Bei einer Autobahn in innerörtlicher Lage darf die Hintergrundbelastung nicht auf reinen Abschätzungen und ungesicherten Annahmen beruhen. Dem Vorhabenträger ist die Durchführung von Messungen zumutbar. Zudem hätten zur Plausibilitätsprüfung die Werte der bestehenden Messstationen herangezogen werden müssen. Dazu gehört nicht nur die Messstation in Oranienburg, sondern auch die Messstationen im Land Berlin, die im Norden Berlins jedenfalls nicht deutlich weiter entfernt sein dürfen, als die Messstation Oranienburg.

Die L 172 hätte bei der Ermittlung der Hintergrundbelastung berücksichtigt werden müssen, da sie nicht in die Zusatzbelastung mit einberechnet wurde.



Hinsichtlich der **Zusatzbelastung** sind die Berechnungen nicht dargelegt. Hier ist unklar, welche Eingangsdaten gewählt wurden. Die Eingangsdaten, soweit nachvollziehbar, sind nicht ausreichend, um eine Belastungsermittlung „auf der sicheren Seite“ durchzuführen. So wird wohl mit einer Windgeschwindigkeit von 4 m pro Sekunde gerechnet. Unklar ist, ob diese Windgeschwindigkeit für jede Richtung angewandt wurde. Vor allem aber liegt sie nicht auf der sicheren Seite, da die Windgeschwindigkeit von 4 m pro Sekunde auf S. 4 als langjähriges Jahresmittel in Berlin-Tegel angegeben wird. Es handelt sich also um einen Durchschnittswert, der keinesfalls „auf der sicheren Seite“ liegt. Der Verkehr auf der Anschlussstelle Mühlenbeck wurde offenbar bei den Schadstoffberechnungen nicht berücksichtigt, obwohl er auf die selben Immissionsorte einwirkt. Er ist als Teil der Zusatzbelastung ebenso zu berücksichtigen, wie der Verkehr auf der umzubauenden Anschlussstelle einschließlich der Überführung der B 96 alt über die A 10.

Hinsichtlich der **Problembewältigung** bei den Luftschadstoffen gibt es im Gutachten keine Aussagen. Trotz der aufgezeigten erheblichen Mängel bei der Ermittlung der Hintergrundbelastung und der Zusatzbelastung, die darauf schließen lassen, dass die tatsächliche Belastung deutlich höher zu erwarten ist, wird nicht an allen relevanten Immissionsorten die Belastung ermittelt. Wenn es zutreffen sollte, dass die Lärmschutzmaßnahmen für eine relativ gute Abschirmung auch gegenüber Luftschadstoffen sorgen, wäre insbesondere die Belastung an den Anschlussstellen und in deren Umgebung näher zu untersuchen. Das wurde aber mit der Luftschadstoffuntersuchung gar nicht geleistet. Bei realistischer Belastungsermittlung dürfte der Bereich der Grenzwertüberschreitungen noch deutlich in die anliegenden Grundstücke und andere dem Aufenthalt von Menschen dienende Bereiche hineingehen. Dennoch zeigt weder die Luftschadstoffuntersuchung noch der Erläuterungsbericht den Versuch einer Problembewältigung auf.

Im Rahmen der Luftschadstofftechnischen Untersuchung (Unterlage 11L.1) wurde lediglich der Betrieb der Autobahn berücksichtigt, nicht aber die Auswirkungen auf die Luftqualität während der Bauphase. Dieses ist nachzuholen und nachzuweisen, dass die zulässigen Grenzwerte auch während der Bauphase eingehalten werden bzw. geeignete Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahmen ergriffen werden, um Grenzwertüberschreitungen auszuschließen.

Es wird ein umfassendes Konzept zum Schutz vor Lärm und Luftschadstoffen gefordert! Der Vorhabenträger muss darlegen, wie die Luftschadstoffbelastungen so bewältigt werden können, dass die Grenzwerte auch bei den nächstgelegenen Immissionsorten und auch an den Anschlussstellen eingehalten werden. Eine Problembewältigung hinsichtlich der Grenzwertüberschreitungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens ist nicht möglich, da die Belastung von der Autobahn herrührt, die Hintergrundbelastung hier eine untergeordnete Rolle spielt und somit der Luftreinhalteplanung keinerlei Planungsspielräume verbleiben. Die Belastung wird allein von der Autobahn dominiert.

Zu erwägen, im Einzelfall auf ihre Wirkung zu prüfen und dann in einem wirksamen Schutzkonzept umzusetzen sind insbesondere Maßnahmen wie verkehrsplanerische Maßnahmen, Tempobegrenzungen

- (das Umweltbundesamt gibt an, dass durch ein Tempolimit von 100 km/h Minderungen für Stickstoffdioxid von 34 % bzw. 16 % möglich sind, Jahresbericht 1998, S. 180, Tabelle 12.1) –



Schutzpflanzungen

- (vgl. etwa die Angaben im Merkblatt zur Berechnung von Luftverunreinigungen an Straßen - MLuS, Ausgabe 1992, S 17, Bild 8c – danach sind Reduzierungen der Immissionen bis 60 % möglich, sofern eine ausreichende Bepflanzungstiefe von über 10 m gewählt wird) –

Filteranlagen etc.. Zu erwägen sind hier insbesondere auch höhere Lärmschutzwände, da diese nach den Angaben im Luftschadstoffgutachten geeignet sind, die Ausbreitung der Belastung in nicht unerheblicher Weise zu senken.

VII. weitere Einwendungen und Forderungen

Die Lage des Rastplatzes ca. bei km 176 ist nicht akzeptabel. Durch die Rastanlage wird der Lärmschutz für die Anwohner im nördlichen Bergfelde verschlechtert. Es hätten Alternativen für die Lage der Rastanlage geprüft werden müssen. Im Planfeststellungsabschnitt sind Trassenbereiche mit einem deutlich größeren Abstand zur nächstgelegenen Wohnbebauung vorhanden, die aus Lärmschutzsicht eindeutig vorzugswürdig sind. Die derzeitige Lage kann angesichts des Umfangs der geplanten Ausbaumaßnahmen keine ausschlaggebende Rolle bei der Standortauswahl spielen.

In jedem Fall ist das Unterbrechen des Lärmschutzwalls in diesem Bereich nicht akzeptabel. Ein sachlicher Grund für das Unterbrechen des Lärmschutzwalls ist nicht erkennbar.

Dieser Bereich ist durch das Ende des offenporigen Asphalts und der damit einhergehenden lärmindernden Wirkung schon deutlich schlechter gestellt als die westlich gelegenen Bereiche von Birkenwerder. Die weitere Verschlechterung durch Unterbrechen des Lärmschutzwalls und die damit verbundene Zufahrtmöglichkeit von Bergfelde sind nicht zu akzeptieren.

Die vorgesehene bewirtschaftete Tank- und Rastanlage bei ca. km 176,0 (lt. Unterlage 1 S. 36) ist in die Umweltverträglichkeitsprüfung (im Sinne von § 3e UVPG) mit einzubeziehen, da davon auszugehen ist, dass die Einwohner von Bergfelde und Birkenwerder in erheblichem Maße durch Liefer- und Personalverkehr, der durch Wohngebietsstraßen geführt werden könnte, sowie durch die Motorengeräusche von startenden, anfahrenden und wartenden Kfz (auch LKW, auch nachts), belastet werden und dieses Vorhaben unmittelbar mit dem Bau der Autobahn zusammenhängt. Zudem werden durch die derzeit geplante Lage des Lärmschutzwalls/-wand und der Unterbrechung dieses Walls für den unbewirtschafteten Rastplatz Tatsachen geschaffen, die im Rahmen eines gesonderten Planverfahrens für den bewirtschafteten Tank- und Rastplatz die Entscheidung zugunsten dieses Standortes u. a. aus Kostengründen deutlich beeinflussen.

Es ist eine aktuelle Umweltverträglichkeitsprüfung vorzulegen und die vorgesehene bewirtschaftete Tank- und Rastanlage bei ca. km 176,0 in die Umweltverträglichkeitsprüfung mit einzubeziehen.



Landschaftspflegerischer Begleitplan (Unterlage 12.1.0)

Bei der Abgrenzung des Untersuchungsraumes ist nicht erläutert, aufgrund welcher Kriterien der Untersuchungsraum abgegrenzt wurde. Die Abgrenzung erscheint mit 150 m bzw. 250 m beiderseits der Autobahn, trotz der erheblichen Vorbelastung durch die bestehende Autobahn, viel zu kleinräumig gewählt, angesichts von weitreichend zu erwartenden Wirkungen (z. B. Ausbreitung von Schadstoffen im Grundwasser, Beeinträchtigungen von Populationen und Biotopen durch Veränderung der Standortverhältnisse, Zerschneidung von Lebensräumen und funktionalen Beziehungen, Visuelle Störung bzw. Überprägung des Landschaftserlebens durch die Lärmschutzwände, Akustische und sonstige Beeinträchtigung des Landschaftserlebens) (vgl. Handbuch LBP (SBV) in Brandenburg).

Die Biotopkartierung stammt aus dem Jahr 2002 und ist zu überprüfen und anhand der gültigen Biotopkartieranleitung Brandenburg (15.01.2007) vorzunehmen, zudem ist der jeweilige Schutzstatus zu überprüfen. Die Bewertung der Biotope ist z. T. nicht nachvollziehbar.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Landschaftsbild ist unter Berücksichtigung der Planung von bis zu 7 bzw. 8 m hohen Lärmschutzwällen bzw. -wänden zusätzlich zur neuen Höhenlage der Autobahn mit 150 m bzw. 250 m zu gering gewählt.

Die Aussage, dass betriebsbedingt keine Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild erfolgen, ist angesichts der Zunahme der Freiraumverlärmung und der Zunahme der Luftschadstoffbelastung nicht nachvollziehbar, zumal nicht alle an die Autobahn angrenzenden Bereiche (z. B. im Wald) durch Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden. (S. 113)

Die Datenlage zu den Paarhufern sind z. T. sehr alt (1992 bzw. 2002), die Aussagen zum Wildwechsel über die Autobahn sind nicht belegt. Ein Wildgutachten liegt nicht vor. Da der Autobahnbau zu deutlich längeren Unterführungen führt, sollen die Unterführungen, die an Wildlebensräume angrenzen, so gestaltet werden, dass sie als Wildwechsel geeignet sind. Die Notwendigkeit von Grünbrücken ist mit Hilfe eines aktuellen Wildgutachtens zu prüfen. Dem Vernehmen nach ist in Teilbereichen eine Häufung von Wildunfällen zu verzeichnen. Die Forderung nach Planung von Grünbrücken ist daher hier zu erheben.

Beim Schutzgut Grundwasser ist zu prüfen, ob nicht generell eine Vorreinigung des verunreinigten Autobahniederschlagswassers erforderlich ist (Reifenabrieb, Abgase/Feinstaub, Taumittel), da der Geschütztheitsgrad des Grundwassers in der Havelniederung und östlich der Havel in der Brieseniederung, östlich von Birkenwerder, nordöstlich von Bergfelde gering ist und die Gefahr der Grundwasserverunreinigung besteht (nicht nur baubedingt).

Die Berücksichtigung der Schichtenwasserproblematik ist nicht erfolgt. Die Autobahn wird im Durchschnitt um 1 m angehoben aufgrund dieser Problematik. Hier hätte es näherer Darlegung – wie bereits gefordert – der Auswirkungen auf die Lärmbelastung auch in weiter von der Trasse entfernten Bereichen bedurft ebenso aber auch der Auswirkungen der Beibehaltung der Höhenlage und einer Tieferlegung auf die Grundwasser- und Schichtenwasser-Situation.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass eine Vollversiegelung in einer Größenordnung von 27,31 ha und ein Waldverlust in einer Größenordnung von 21,40 ha zu keiner (grundlegenden) Veränderung der lokalklimatischen Verhältnisse führt. (S. 120).



Dem Landschaftspflegerischen Begleitplan nicht eindeutig zu entnehmen ist, ob die Eingriffe in Natur und Landschaft durch die Neuanlage des Brandschutzstreifens in die Bilanzierung mit eingegangen sind (nach S.183 LBP wohl nicht). Wenn diese nicht bilanziert wurden, gilt die Kritik an der Glaubwürdigkeit der Behauptung, es käme zu keiner (grundlegenden) Veränderung der lokalklimatischen Verhältnisse, umso mehr.

In diesem Zusammenhang erscheint auch die Angabe zur Maßnahme K 10, die erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastung solle durch Pflanzung autobahnnahe Gehölze in der Größenordnung von ca. 15 ha ausgeglichen sein, nicht glaubwürdig. In den meisten Bereichen wird neben der erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastung auch das Vernichten von Gehölzen wirksam. Es wird Vegetation, die bisher schützend und abschirmend gewirkt hat, in größerem Umfang entfernt. Bei einem über 26 km langen Planfeststellungsabschnitt erscheint die Annahme, dass die Belastungserhöhung bei gleichzeitiger großflächiger Beseitigung der Randbepflanzung durch nur etwa 15 ha Gehölzpflanzung ausgeglichen werden könne, nicht glaubhaft. Es verbleiben pro Bau-km im Planfeststellungsabschnitt im Durchschnitt weniger als 600 m², pro km und Seite dann weniger als 300 m². Es erscheint nicht glaubhaft, dass mit derart geringen Neu-Anpflanzungen die Mehrbelastungen ausgeglichen werden könnten.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan ist zu überarbeiten. Dabei ist vor allem der Untersuchungsraum anhand der zu erwartenden Wirkungen festzulegen, die Daten sind zu aktualisieren und Unklarheiten v. a. bei den Schutzgütern Biotope/Pflanzen/Tiere, Landschaftsbild/Erholungsnutzung, Wasser und Klima/Luft in der Unterlage zu klären

Artenschutz (Unterlage 12.1.0, Anlagen 5 und 6, Unterlage 12.1.4)

Die Ergebnisse des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags beruhen auf fehlerhaften Annahmen, unzureichenden Ermittlungen und fehlerhaften Überlegungen. Zudem scheinen die Planfeststellungsunterlagen auch hier unvollständig. Das soll hier beispielhaft vor allem anhand der Annahmen zur möglichen erheblichen Beeinträchtigung der Fledermäuse aufgezeigt werden. Im Ergebnis ist von erheblichen Beeinträchtigungen sowohl der vorhandenen Fledermausarten wie auch von Biber und Fischotter auszugehen. Erhebliche Beeinträchtigungen der Avifauna werden angenommen, da zu befürchten ist, dass die avifaunistische Untersuchung, die für diesen Abschnitt nicht im digitalen Planungsordner vorhanden ist, ähnliche Defizite aufweist. Eine Erweiterung der Vermeidungsmaßnahmen ist insbesondere durch Lärmschutzwände in einheitlicher Höhe vom Bereich westlich des Oder-Havel-Kanals bis deutlich östlich der Fichteallee erforderlich.

Fehlerhaft ist etwa die Annahme auf S.14 des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags, aufgrund der Erfassung und Bewertung der Fledermausfauna sei das Vorkommen weiterer Fledermausarten und von Fledermäusen in anderen Bereichen der Trasse auszuschließen. In deutlichem Gegensatz dazu wird in der Erfassung und Bewertung der Fledermausfauna die Methodik der Auswahl einiger weniger Referenzflächen geschildert, die Vorkommen an anderer Stelle gerade nicht ausschließen. Auch wird dort geschildert, dass eine der Referenzflächen nicht ein einziges Mal begangen und untersucht wurde, sondern ausschließlich Fledermausbewegungen von dort zur Autobahn erfasst wurden. Dabei handelt es sich um den Bereich des Flächen-Natur-Denkmals Sumpfsee, der sich in Privatbesitz befindet. Es hat offenbar nicht einmal der Versuch stattgefunden, die Fledermäuse an diesem Standort, der durch ältere und tote Bäume und eine ganze Reihe nicht mehr genutzter Gebäude, einen alten Eiskeller und unterirdische



Gänge ideale Quartiere für Fledermäuse bietet und für jedermann deutlich erkennbar intensiv von Fledermäusen genutzt wird, näher zu untersuchen.

Auch befindet sich keine der Referenzflächen an der Autobahn südlich des Ortsteils Briesa und des Briesesees, obgleich der Gutachter im Autobahnbereich (Bereich Briesaquerung) Fledermäuse gefangen hat, die am Briesensee beringt worden waren und sich Fledermäuse wie die hier festgestellten Große Bartfledermaus, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Braunes Langohr etc. an Waldrändern u.ä. orientieren und damit die Waldrandbereiche, die aus Richtung Briesa zur Autobahn führen, bejagen. Im Bereich der A 10 südlich vom Ortsteil Briesa sind auch in der Dämmerung jagende Fledermäuse ständig zu beobachten.

Gerade in diesem Bereich aber sind nördlich der A 10 keine Lärmschutzwände vorgesehen, sondern nur auf der südlichen Seite mit Höhen zwischen 6 und 8 m. Hier muss untersucht werden, ob die Lärmschutzwände ausschließlich auf der Südseite der A 10 das Kollisionsrisiko der Fledermäuse mit dem Verkehr signifikant erhöhen.

Da dieser Konflikt aufgrund der Annahme, es gäbe dort keine Fledermäuse im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag nicht erkannt und nicht untersucht wurde, ist das Ergebnis des Fachbeitrags, es käme zu keinen möglichen erheblichen Beeinträchtigungen der Fledermäuse durch die signifikante Erhöhung des Verkehrsunfallrisikos, nicht haltbar.

Auch hinsichtlich der Beeinträchtigung der Wasserfledermaus erscheint das Ergebnis des Fachbeitrags nicht glaubhaft. Es wird dort angenommen, dass die Wasserfledermaus auch eine im Zuge der Bauarbeiten nur noch geplante lichte Höhe von 40 cm über der Briesa nutzen würde und ungehindert in ihre Jagdgebiete südlich der A 10 gelangen würde. Das erscheint insbesondere bei der Breite des Querungsbauwerks nicht mehr ohne weiteres glaubwürdig.

Im gesamten Bereich südlich des Ortsteils Briesa und des Briesesees müssen nördlich der A 10 Überflughilfen für Fledermäuse geplant werden, die zum Schutz des Erholungsgebiets Briesa und des Ortsteils Briesa als Lärmschutzwände so ausgestaltet werden müssen, dass sie eine mit den Höhen der Lärmschutzwände auf der südlichen Seite der Autobahn korrespondierende Überflughilfe bieten. Im Bereich des Oder-Havel-Kanals bis zur AS Birkenwerder sollten die Lärmschutzwände zugleich als Überflughilfe für Fledermäuse dienen und auf eine einheitliche Höhe von 6 m (oder wo erforderlich mehr) geplant werden.

Aber auch die Annahmen zu anderen Arten sind teilweise falsch. So wird für den Biber angenommen, eine erhebliche Beeinträchtigung durch Bauarbeiten und (geändertes) Bauwerk sei ausgeschlossen, da sich der Biber nicht länger im Nahbereich der A 10 aufhalten würde. Biberburgen im Nahbereich der A 10 seien nicht bekannt. Das ist falsch: Jedenfalls im Jahr 2008 fand sich eine Biberburg unmittelbar nördlich der Unterquerung der Briesa unter der A 10. Beim Biber wie auch beim Fischotter sind bereits aus diesem Grunde erhebliche Beeinträchtigungen nicht hinreichend plausibel ausgeschlossen.

Die Angaben zu Wildwechseln und Wildunfallschwerpunkten auf S.47 des LBP sind ebenso verfehlt wie die Schlussfolgerung, das Wild nutze die autobahnnahen Flächen als Einstandsgebiet, wechsele aber nicht. Die vom Vorhabenträger Befragten können insbesondere zu den Wildunfällen auf der Autobahn keine Angaben machen, da allein der Vorhabenträger selbst über diese Angaben verfügt. Die Jagdausübungsberechtigten werden zu Wildunfällen auf der Autobahn nicht gerufen, da sie die Autobahn zur Bergung des Wilds nicht betreten dürfen.



Allein der Straßenbulasträger beseitigt das verunfallte Wild und verfügt daher über gesicherte und vollständige Erkenntnisse über Wildunfälle. Allerdings ist hier allgemein aus der Presse bekannt, dass es durchaus häufiger zu Wildunfällen auf dem in Rede stehenden Streckenabschnitt kommt. Auch wird von den sachkundigen Mitarbeitern des Forstbetriebs die Anlage zumindest eines gut nutzbaren Wildwechsels in waldbestandenem Bereich im Planfeststellungsabschnitt für erforderlich gehalten. Dieser Forderung schließt sich die Stadt Hohen Neuendorf insbesondere für den Bereich Bergfelde an.

Unvollständig scheinen die Unterlagen z.B. insoweit zu sein, als im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag auf eine avifaunistische Untersuchung Bezug genommen wird, die aber für diesen Abschnitt der hier dreigeteilten Planunterlagen jedenfalls im digitalen Planordner nicht enthalten zu sein scheint. Insoweit werden daher weitere Einwendungen/Stellungnahmen vorbehalten.

Mit freundlichen Grüßen

Karsten Sommer
Rechtsanwalt