

LAND BRANDENBURG



Planfeststellungsbeschluss

für das Bauvorhaben Neubau der Anschlussstelle (AS) Hubertus an der Autobahn (A) 117 bei km 2,351 einschließlich Herstellung einer Erschließungsstraße zur AS einschließlich deren Anbindung an die Landesstraße (L) 400 sowie für die Erneuerung des Bauwerks (BW) 2 im Zuge der A 117 bei km 2,730 einschließlich trassenferner landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen

Gesch-Z.: 2103-31101/0117/001

Hoppegarten, 23.04.2020

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	6
Verzeichnis zitierter Rechtsvorschriften.....	8
ENTSCHEIDUNG	10
1 Planfeststellung.....	10
1.1 Eingeschlossene Entscheidungen.....	10
1.2 Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen	10
2 Umfang des Plans	11
3 Regelungen.....	15
3.1 Regelungen mit der DB AG	15
3.2 Anlagebedingter Immissionsschutz	16
3.3 Baubedingter Immissionsschutz.....	17
3.4 Grundwasser- und Gewässerschutz.....	17
3.5 Naturschutz und Landschaftspflege	18
3.5.1 Eingriff in Natur und Landschaft	18
3.5.2 Besonderer Artenschutz.....	19
3.6 Wald	19
3.7 Bodendenkmalpflege.....	20
3.8 Landesvermessung	20
3.9 Abfallwirtschaft und Bodenschutz.....	20
3.10 Kampfmittelbeseitigung	21
3.11 Öffentlicher Straßenverkehr/ Öffentlicher Personennahverkehr	21
3.12 Luftfahrt	22
3.13 Telekommunikation	23
3.14 Strom- und Gasversorgung	23
3.15 Inanspruchnahme von privaten Grundstücken	24
3.15.1 Entschädigungsansprüche dem Grunde nach	24
3.15.2 Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen.....	24
3.15.3 Bauzeitlich bedingte Flächeninanspruchnahme	24
4 Widmung	25

BEGRÜNDUNG ZUR ENTSCHEIDUNG	25
5 Vorhabenbeschreibung.....	25
6 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	26
7 Formell-rechtliche Würdigung.....	27
7.1 Zuständigkeit	27
7.2 Notwendigkeit der Planfeststellung	27
7.3 Planfeststellungsverfahren	27
7.4 Umweltverträglichkeitsprüfung.....	27
7.4.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	27
7.4.2 zusammenfassende Darstellung und begründete Bewertung	28
7.4.3 Berücksichtigung der Umweltauswirkungen bei der Entscheidung über die Zulässigkeit	35
7.4.4 Berücksichtigung der Inhalte der Landschaftsplanung	35
7.5 Grundlagen der Planung	36
7.5.1 Planrechtfertigung	36
7.5.2 Raumordnung und Landesplanung	38
7.5.3 Variantenprüfung.....	39
7.5.4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme	40
7.6 Begründung der Regelungen und weitere öffentliche und private Belange	41
7.6.1 Regelungen zu Belangen und Anlagen der DB AG.....	41
7.6.2 Anlagebedingter Immissionsschutz.....	41
7.6.3 Baubedingter Immissionsschutz.....	43
7.6.4 Grundwasser- und Gewässerschutz	43
7.6.5 Naturschutz und Landschaftspflege	43
7.6.5.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	43
7.6.5.2 Besonderer Artenschutz.....	45
7.6.6 Wald	46
7.6.7 Bodendenkmalpflege.....	47
7.6.8 Landesvermessung	48
7.6.9 Abfallwirtschaft und Bodenschutz	48
7.6.10 Kampfmittelbeseitigung	48
7.6.11 Landwirtschaft	48
7.6.12 Landesvermessung	48

7.6.13	Inanspruchnahme von privaten Grundstücken.....	49
7.6.13.1	Entschädigungsansprüche dem Grunde nach	49
7.6.14	Begründung zur Entscheidung von Einwendungen.....	49
7.6.14.1	Einwendung 1	50
7.6.14.2	Einwendung 2	51
7.6.14.3	Einwendung 3	51
7.6.14.4	Einwendung 4	52
7.6.14.5	Einwendung 5	52
7.6.14.6	Einwendung 6	53
7.6.14.7	Einwendung 7	53
7.6.14.8	Einwendung 8	54
7.6.14.9	Einwendung 9	54
7.6.14.10	Einwendung 10	54
7.6.14.11	Einwendung 11	55
7.6.14.12	Einwendung 12	56
7.7	Gesamtabwägung	56
8	Hinweise.....	56
8.1	Veränderungssperre und Vorkaufsrecht.....	56
8.2	Umweltschäden	57
8.3	Zustellung / Bekanntmachung	57
9	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	58
	Landesamt für Bauen und Verkehr.....	3

Abkürzungsverzeichnis

A	Ausgleichsmaßnahme
a. F.	alte Fassung
AHB	Anhörsungsbehörde
AS	Anschlussstelle
ASB	artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BLDAM	Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum
BÜ	Bahnübergang
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (Bundesverwaltungsgerichtsentscheidung)
BW	Bauwerk
BWVZ/RVZ	Bauwerksverzeichnis/Regelungsverzeichnis
CEF	continuous ecological functionality
DGUV	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DN	Nennweite (Abkürzung DN, abgeleitet aus dem Französischen: diamètre nominal), bezeichnet den inneren Durchmesser eines Rohres
E	Ersatzmaßnahme
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
EÖT	Erörterungstermin
FCS	favourable conservation status
FFH	Flora-Fauna-Habitat
G	Gestaltungsmaßnahme
GV	Grunderwerbsverzeichnis
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg
i. M.	im Maßstab
i. S. d.	im Sinne des, im Sinne der

i. V. m.	in Verbindung mit
K	Kreisstraße
KS	Kohärenzsicherung
L	Landesstraße
LBP	landschaftspflegerischer Begleitplan
LfU	Landesamt für Umwelt
LRT	Lebensraumtyp
LWL	Lichtwellenleiter
M	Minderungsmaßnahme
OD	Ortsdurchfahrt
o. M.	ohne Maßstab
PFB	Planfeststellungsbeschluss
PG	Plangenehmigung
PM	Feinstaub Tageswerte in Mikrogramm pro Kubikmeter Luft (particulate matter)
RQ	Regelquerschnitt
RV	Regelungsverzeichnis
S	Schutzmaßnahme
SÜ	Straßenüberführung
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UWB	untere Wasserbehörde
V	Vermeidungsmaßnahme
VKE	Verkehrseinheit
VT	Vorhabenträger

Verzeichnis zitierter Rechtsvorschriften

BbgAbfBodG	Brandenburgisches Abfall- und Bodenschutzgesetz
BbgBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten
BbgDSchG	Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz
BbgNatSchAG	Brandenburgisches Naturschutzausführungsgesetz
BbgStrG	Brandenburgisches Straßengesetz
BbgUVPg	Brandenburgisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
BbgVermG	Brandenburgisches Vermessungsgesetz
BbgWG	Brandenburgisches Wassergesetz
BBergG	Bundesberggesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BNatSchG	Bundes-Naturschutzgesetz
EKrg	Eisenbahnkreuzungsgesetz
EntGBbg	Enteignungsgesetz des Landes Brandenburg
FLStrZV	Fern- und Landesstraßenzuständigkeitsverordnung
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
KampfmV	Kampfmittelverordnung für das Land Brandenburg
KrWG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen
LImSchG	Landesimmissionsschutzgesetz
LWaldG	Waldgesetz des Landes Brandenburg
RABS	Richtlinie für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung
RIST	Richtlinien für Infrastrukturforderungen an Straßen
SVP	Straßenverkehrsprognose
TA-Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft

USchadG	Umweltschadengesetz
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VV-BaulärmG	Baulärm-Geräuschemissionengesetz
VwVfGBbg	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Brandenburg
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VDG	Vertrauensdienstegesetz
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts
Richtlinie 92/43/EWG	(FFH-Richtlinie)
Richtlinie 2009/147/EG	Vogelschutz-Richtlinie)

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

Europarecht: <https://eur-lex.europa.eu/>

Bundesrecht: www.gesetze-im-internet.de/

Landesrecht: <https://landesrecht.brandenburg.de/>

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass – soweit nichts anderes bestimmt ist – die am Tag des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses rechtlich maßgebliche amtliche Fassung gilt. Sie ist zu finden im Amtsblatt der Europäischen Union, Bundesgesetzblatt bzw. im Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes Brandenburg.

ENTSCHEIDUNG

1 Planfeststellung

Der Plan des Landes Brandenburg – vertreten durch den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (nachfolgend „Vorhabenträger“ (VT)) –, handelnd in Auftragsverwaltung für die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) für das vorgenannte Vorhaben, wird mit den in diesem Beschluss angeführten Regelungen festgestellt. Wesentliche Rechtsgrundlagen dieses Planfeststellungsbeschlusses sind:

- das Bundesfernstraßengesetz (FStrG),
- das Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Brandenburg (VwVfGBbg) i.V.m. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG).

1.1 Eingeschlossene Entscheidungen

Durch die Planfeststellung (hier: gemäß §§ 17 ff. FStrG i.V.m. § 1 Abs. 1 S. 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 aufgrund der Konzentrationswirkung gemäß § 75 VwVfG keine weiteren Entscheidungen anderer Behörden erforderlich. Eine Auflistung aller durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzten Entscheidungen anderer Behörden ist grundsätzlich nicht notwendig. Das sind u.a.:

- Gestaltung der öffentlich-rechtlichen Beziehungen
- Immissionsschutzrechtliche Regelungen
- Grundstücksinanspruchnahmen dem Grunde nach
- Regelungen zu Folgemaßnahmen
- Naturschutzrechtliche Regelungen
- Vorkehrungen zum Wohle der Allgemeinheit bzw. zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen oder entsprechende Entschädigungen.

1.2 Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen

Die in den Stellungnahmen geäußerten Forderungen, Bedenken und Hinweise sind im Rahmen der Entscheidung berücksichtigt worden.

Die in den Einwendungen geäußerten Forderungen, Bedenken und Hinweise werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht in dieser Entscheidung durch Nebenbestimmungen oder durch Änderungen und Ergänzungen der festgestellten Planunterlagen Rechnung getragen oder entsprochen wurde, oder sie sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

Der VT hat die im Verfahren abgegebenen Zusagen nach Maßgabe dieses Beschlusses einzuhalten. Sie sind nur insoweit Gegenstand dieser Entscheidung, als sie ihren Niederschlag im Beschluss selbst oder in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben.

2 Umfang des Plans

Die geplante Baumaßnahme umfasst:

- Den Neubau der Anschlussstelle (AS) zwischen der AS Waltersdorf km 0,3 der A 117 und der Landesgrenze Brandenburg/Berlin bei ca. km 2,8 der A 117 zwischen dem geplanten Gewerbegebiet Waltersdorf Nord und der Landesstraße (L) 400 einschließlich landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen,
- die Anbindung der neuen Anschlussstelle an das vorhandene Straßennetz über die ebenfalls neu zu bauende Erschließungsstraße mit straßenbegleitendem Radweg,
- die Erweiterung/Vergrößerung des Bauwerks (BW) 1 – Überführung der A 117 über die Schienenanbindung Ost des Flughafens BER zur Unterführung der Erschließungsstraße einschließlich Radweg
- die Erneuerung des BW 2 einschließlich Wiederherstellung des unterführten Geh-/Radweges.

Der festgestellte Plan umfasst im Einzelnen die nachfolgenden aufgeführten Unterlagen unter Berücksichtigung der in diesem Beschluss aufgeführten Regelungen (u. a. Nebenbestimmungen, Modifizierungen, Ergänzungen).

Nicht festgestellte Unterlagen sind durch den Zusatz „nachrichtlich“ gekennzeichnet.

Der festgestellte Plan umfasst im Einzelnen die nachfolgenden aufgeführten Unterlagen unter Berücksichtigung der in diesem Beschluss aufgeführten Regelungen (u. a. Nebenbestimmungen, Modifizierungen, Ergänzungen) mit ursprünglichem Stand vom 22.03.2013 sowie mit Stand der Planänderungen der

- Deckblattplanung A vom 02.06.2017,
- Deckblattplanung B vom 13.09.2018,
- Deckblattplanung C vom 11.03.2019 und
- Deckblattplanung D vom 23.09.2019.

Erläuterungsbericht

43 Seiten

Unterlage 1

+ Anlage 1 „Prognosebelastung 2025“

3 Seiten

Geänderte Seiten: 2A, 5C, 5.1B – 5.5B, 5.5-1C, 5.6C, 5.7B, 6A, 6.1A, 8A, 8.1A, 10A, 14A, 15A, 17A, 18A, 18.1A, 26A, 29A, 31A, 33B, 33.1B, 34A, 35B, 36B, 36.1A, 37B – 39B, 39.1C, 40D, 41B, Anlage 1A (3 Seiten)

Ergänzt: Anlage 2A „Verkehrliche Untersuchung, Fortschreibung 04/2014“ (11 Seiten)			
Übersichtskarte (nachrichtlich)	1 Blatt	1:100.000	Unterlage 2
Übersichtslagepläne Geänderte Pläne: 1A, 2B	2 Blätter	1:2.500, 1:100.000	Unterlage 3
Straßenquerschnitte	5 Blätter	1:50	Unterlage 6
Lageplan Geänderter Plan: 1B	1 Blatt	1:1.000	Unterlage 7
Höhenpläne	2 Blätter	1:1.000/100	Unterlage 8
Bauwerksverzeichnis/Regelungsverzeichnis + Inhaltsverzeichnis	42 Seiten 3 Seiten		Unterlage 10
Geänderte Seiten: 2C, 3A, 10A, 11A, 14D, 15D, 20A, 21B, 22C, 22.1A, 22.2C, 22.3A, 23A – 25A, 27A – 30A, 30.1A, 31A, 31.1B, 32A – 34A, 34.1A, 37B, 38B, 40A, 40.1A, 41B, 42.1B, 42.2B, Inhaltsverzeichnis (1A, 2A, 2.1A, 3B)			
Ergebnisse schalltechnischer Untersuchung			Unterlage 11
Erläuterungsbericht Geänderte Seiten: 2A, 4A – 6A, 8A, 11A, 12A	12 Seiten		Unterlage 11.1
Berechnungsergebnisse			Unterlage 11.2
Emissionsberechnungen Geänderte Seiten: 1A, 2A, 3A	2 Seiten		Unterlage 11.2.1
Beurteilung nach § 16 BImSchV Geänderte Seiten: 1A, 2A	2 Seiten		Unterlage 11.2.2
Prüfung auf wesentliche Änderung Geänderte Seiten: 1A, 2A, 3A	3 Seiten		Unterlage 11.2.3
Beurteilung der Gesundheitsgefährdung Geänderte Seiten: 1A, 2A	2 Seiten		Unterlage 11.2.4

Lageplan	1 Blatt	1:2.000	Unterlage 11.3
Geänderter Plan: 1A			
Ergebnisse luftschadstofftechnischer Untersuchung			Unterlage 11L
Erläuterungsbericht	28 Seiten		Unterlage 11L.1
Geänderte Seiten: 1A, 2A, 2.1A, 3A, 3.1A, 4A, 4.1A, 5A – 8A, 8.1A, 9A, 9.1A, 10A, 10.1A, 10.2A, 11A, 11.1A – 11.3A, 12A, 12.1A, 13A – 15A, 15.1A, 16A, 17A, 17.1A, 18A – 25A, 25.1A, 26A – 28A			
Landschaftspflegerischer Begleitplan			Unterlage 12
Erläuterungsbericht	69 Seiten		Unterlage 12.0
Geänderte Seiten: 4A, 5B, 6A, 8A, 13A, 14A, 14.1A, 15A, 15.1A, 16A, 16.1A, 17A, 17.1A, 19A – 21A, 24A – 26A, 28A, 29B, 30B, 30.1B, 31A – 33A, 33.1A, 35B, 35.1A, 36B, 37A, 37.1B, 38B, 38.1B, 39B, 39.1B, 40B, 40.1B, 41B, 42B, 42.1A, 43B, 44B, 51A – 53A, 56B, 57B, 60B, 61A, 62B, 63B, 64A, 67B, 68B, 69A, 69.1B, 69.2B, 69.3B			
Bestands- und Konfliktplan	1 Blatt	1:1.000	Unterlage 12.1
Geänderter Plan: 1B			
Lageplan landschaftspflegerischer Maßnahmen (trassennah)	1 Blatt	1:1.000	Unterlage 12.2
Geänderter Plan: 1A			
Lagepläne/Übersichtslageplan landschaftspflegerischer Maßnahmen (trassenfern)	8 Blätter	1:10.000, 1:5.000, 1:2.500, 1:2000	Unterlage 12.3
Geänderte Pläne: 1A, 2B, 4A, 5B, 6B, 7B, 7.1B, 7.2B, 8B			
Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	35 Seiten		Unterlage 12.4
+ Anlage: Relevanzprüfung	22 Seiten		
Geänderte Seiten: 5B, 9A, 14B, 15B, 15.1B, 22B, 23B, 23.1B, 24B, 31B, 31.1B, 33B			

Faunistische Untersuchung	12 Seiten		Unterlage 12.5
Fachbeitrag nach Wasserrahmenrichtlinie			Unterlage 12.6
Ergänzte Seiten/Pläne: 1A – 39A,			
Anlage 1 „Übersichtskarte“ (1 Blatt),			
Anlage 2 „Lage der Versickerungsmulden“ (1 Blatt),			
Anlage 3 „Bilanzflächen“ (1 Blatt),			
Anlage 4 „Grundwasserflurabstand“ (1 Blatt),			
Anlage 5 „Bedeckung des Grundwasserleiterkomplexes“ (1 Blatt),			
Anlage 6 „Geschütztheit des Grundwasserleiterkomplexes“ (1 Blatt),			
Anlage 7 „Betriebsbedingte und baubedingte Emissionen“ (14 Seiten)			
Ergebnisse wassertechnischer Untersuchung			Unterlage 13
Erläuterungsbericht	4 Seiten		Unterlage 13.1
Berechnungsergebnisse	8 Seiten		Unterlage 13.2
Grunderwerb			Unterlage 14
Grunderwerbspläne	7 Blätter	1:1.000, 1:2000, 1:2500, 1:5.000,	Unterlage 14.1
Geänderte Pläne: 1A, 2A, 3B, 5A, 6B, 7B, 8B, 8.1B, 8.2B			
Grunderwerbsverzeichnis	7 Seiten		Unterlage 14.2
Geänderte Seiten: 1B - 10B, 10.1B, 11B			

Soweit in den Planunterlagen als Planfeststellungsbehörde noch das „Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg“ (vor dem 05. November 2014: „Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg“) genannt ist, werden diese Angaben hiermit geändert in „Landesamt für Bauen und Verkehr“.

Hinweise:

Der Straßenbauplan bildet die Grundlage für die detailscharfe Ausführungsplanung und Bauausführung. Soweit Deckblätter erstellt wurden, sind diese maßgeblich.

Bei Unklarheiten gelten vorrangig die Darstellungen in der Unterlage 7 – Lagepläne i. V. m. den vom VT vorgesehenen und hiermit als verbindlich erklärten Regelungen in der Unterlage 10 – Bauwerksverzeichnis/Regelungsverzeichnis (BWVZ/RVZ).

Die naturschutzfachlichen Inhalte der Kompensationsmaßnahmen sind primär der Unterlage 12.2 und 12.3 – Maßnahmenpläne i. V. m. der Unterlage 12 - Maßnahmenblätter im Erläuterungsbericht der landschaftspflegerischen Begleitplanung zu entnehmen.

Die in den Planunterlagen enthaltenen Angaben zur Befestigung sind nur in Bezug auf ihre maßgeblichen Eigenschaften (u. a. die jeweilige Bauklasse/ Dimensionierung) verbindlich. Der geplante Versiegelungsgrad darf nicht erhöht werden.

Klargestellt wird, dass der VT durch diesen Planfeststellungsbeschluss das Baurecht nur innerhalb der in der Unterlage 7 – Lagepläne sowie Unterlage 12.2 und 12.3 – Lagepläne LBP-Maßnahmen gekennzeichneten Planungsgrenzen bekommt. Außerhalb dieser Planfeststellungsgrenzen erhält der VT durch diesen Planfeststellungsbeschluss weder Nutzungs- noch Betretungsrechte.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Angaben in den Grunderwerbsunterlagen teilweise auf noch nicht aktualisierten und geodätisch erstellten Katasterunterlagen beruhen. Daher ist es nicht auszuschließen, dass Abweichungen zu den wirklichen Eigentumsgrenzen bestehen.

Die tatsächliche Grundstücksinanspruchnahme wird im Rahmen der Schlussvermessung (durch punktuelle Katastervermessung) festgestellt. Maßgeblich dafür sind die geometrischen Darstellungen in den Lageplänen, da diese Grundlage für die spätere Bauausführung ist.

3 Regelungen

Die gemäß vorstehendem Punkt 2 dieses PFB festgestellten Planunterlagen werden durch nachfolgende Nebenbestimmungen/Klarstellungen ergänzt/klargestellt/modifiziert:

3.1 Regelungen mit der DB AG

BW 1

Die DB ist gemäß §11 Abs. 1 EKrG an den Kosten des Bauwerks zu beteiligen, die ohne den Neubau der AS Hubertus für die Querung der Schienenanbindung Ost mit der A 117 entstanden wären.

Hierzu hat der Vorhabenträger einen Fiktiventwurf zu erstellen, der die aktuellen Bedingungen (keine Vollsperrung der BAB, minimierte Einschränkungen des Bahnverkehrs, Unterhaltung und Rückbau der Behelfsbrücke) berücksichtigt. Die Kostenerstattung erfolgt gemäß übereinstimmender Erklärung der Parteien als Festbetrag auf Grundlage des Fiktiventwurfs.

Mit der Einigung zur v.g. Vorgehensweise sind die Einwendungen der DB AG ausgeräumt (siehe Besprechungsvermerk zum Gespräch am 15.08.2019).

Darüber hinausgehende Regelungen sind im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses nicht erforderlich. Die Regelungen zur Kostentragung/Kostenteilung sind im Bauwerksverzeichnis/Regelungsverzeichnis enthalten/aktualisiert. Grundsätzlich besteht Einvernehmen zu den rechtlichen und tatsächlichen Gegebenheiten sowie zur weiteren Verfahrensweise.

Sollte die tatsächliche Kostenerstattung auf Grund heute nicht absehbarer Unstimmigkeiten zum Fiktiventwurf scheitern, steht dem Vorhabenträger der Weg über einen Antrag auf Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren nach § 6 EKrG erneut offen.

BW 2

Es gilt die Nr. 13 des Bauwerksverzeichnisses/Regelungsverzeichnisses in der hiermit planfestgestellten Fassung.

Mit dem Rückbau dieses Bauwerks ist die Kreuzung Straße/Bahn endgültig aufgehoben. Für den Rückbau des vorhandenen Bauwerks über die Kerosinbahn erfolgt eine hälftige Kostenteilung gemäß §14a EKrG.

Die Kosten für die Erneuerung des Bauwerks als Querung über den vorhandenen Geh-/Radweg und die Wildquerung hat der Vorhabenträger zu tragen.

Sonstiges

Der Vorhabenträger hat seine Zusagen zu den Hinweisen der DB AG, deren Leitungen betreffend, umzusetzen. Für die Ausführungsplanung ist eine aktuelle Leitungsauskunft bei der DB AG einzuholen.

Zur Wahrung der Betriebssicherheit der Bahnanlage werden entsprechend des Entwurfes der Dienstvorschrift DS 800/1 der DB AG Fahrzeugrückhaltesysteme an der Erschließungsstraße angeordnet.

Der Vorhabenträger setzt die Maßnahmen zum Schutz bei Annäherung an Bahnanlagen entsprechend seiner Erwiderungen um. Die DB AG ist an der Abnahme der betreffenden Anlagen zu beteiligen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der übereinstimmenden Rechtsauffassung des Vorhabenträgers und der DB AG an. Die hiermit planfestgestellten Eingriffe in den bereits mit dem Plan zur Schienenanbindung Ost des BER planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzflächen der DB AG sind wie hiermit festgestellt zu kompensieren. Die DB AG wird damit aus ihrer öffentlich – rechtlichen Verpflichtung für die Eingriffsbereiche des Vorhabenträgers entlassen.

3.2 Anlagebedingter Immissionsschutz

Beim Neubau der Anschlussstelle Hubertus in Verbindung mit der Erschließungsstraße zwischen Baufeld Ost und L 400 ergeben sich für die benachbarten baulichen Nutzungen in Hubertus und Bohnsdorf keine Ansprüche auf Schallschutz nach der 16. BImSchV.

Vom Vorhabenträger war zu prüfen, ob mit der hier planfestgestellten Straßenbaumaßnahme eine wesentliche Änderung eines Verkehrsweges im Sinne der 16. BImSchV vorliegt, wodurch sich Anspruchsvoraussetzungen für Maßnahmen des aktiven und/oder passiven Schallschutzes im Rahmen

der Lärmvorsorge ergeben könnten. Gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV ist eine Änderung wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB (A) am Tage oder 60 dB (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff (weiter) erhöht wird.

3.3 Baubedingter Immissionsschutz

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

Die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften, neben BImSchG und LImSchG vor allem die

- * 32. BImSchV sowie

- * Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschemissionen (VV-BaulärmG) vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970; Fortgeltung gemäß § 66 BImSchG),

ist vom Vorhabenträger sicher zu stellen und zu überwachen.

3.4 Grundwasser- und Gewässerschutz

Das Oberflächenwasser der zu versiegelnden Flächen ist breitflächig über die anzulegenden Böschungen, Straßenseitengräben und sonstigen Straßennebenflächen zu versickern. Das Zusammenfließen größerer Wassermengen (z. B. in Geländetiefpunkten) ist durch geeignete Maßnahmen zu verhindern.

Die Straßenseitengräben sind mit einer mindestens 30 cm starken Oberbodenschicht mit Rasenansaat anzulegen.

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

Außer dem zugelassenen Niederschlagswasser dürfen keine Stoffe eingeleitet werden, die geeignet sind, den biologischen, chemischen und physikalischen Zustand der Gewässer oder des Grundwassers nachteilig zu beeinflussen.

Auf die Ausnahmeregelung des § 2 Absatz 2 Satz 1 WHG i. V. m. § 1 Absatz 4 Nr. 2 BbgWG wird hingewiesen. Entsprechend § 2 Absatz 2 Satz 2 WHG gilt die Ausnahme nicht für die Haftung für Gewässerveränderungen nach den §§ 89 und 90 WHG.

3.5 Naturschutz und Landschaftspflege

3.5.1 Eingriff in Natur und Landschaft

1. Der Beginn der Beeinträchtigung bezogen auf den jeweiligen Bauabschnitt ist der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vorher mitzuteilen.
2. Soweit keine Regelungen in den Maßnahmenblättern des LBP getroffen worden sind, sind die trassennahen¹ und trassenfernen² Kompensationsmaßnahmen - soweit objektiv möglich – zeitgleich mit der jeweiligen Straßenbaumaßnahme (bezogen auf den Bauabschnitt) zu realisieren. Die Herstellung der trassenfernen Maßnahmen ist - soweit objektiv möglich - spätestens innerhalb von 3 Jahren nach dem Beginn der Beeinträchtigung abzuschließen. Die Herstellung der trassennahen Maßnahmen ist 2 Jahre nach Herstellung der Fahrbahn abzuschließen.
3. Soweit Kompensationsmaßnahmen nicht im Sinne der vorgenannten Nebenbestimmung zeitnah zum Eingriff umgesetzt wurden, ist diese Verzögerung (Timelag) ab dem Ablauf von fünf Jahren nach dem Eingriff durch eine nachträgliche Kompensationserhöhung auszugleichen. Über den Umfang der Kompensationserhöhung entscheidet die Planfeststellungsbehörde nach Anhörung des Vorhabenträgers.
4. Die Berichtspflicht wird gemäß § 17 Absatz 7 Satz 2 BNatSchG wie folgt festgesetzt:
 - Vermeidungsmaßnahmen des Artenschutzes sind der Planfeststellungsbehörde 8 Wochen nach vollständiger Fertigstellung aller Vermeidungsmaßnahmen in Form eines Gesamtberichts mit entsprechenden Fotos zu melden.
 - Die abgeschlossene Herstellung der trassenfernen Kompensationsmaßnahmen ist spätestens 3 Jahre nach Beginn der Beeinträchtigung anzuzeigen. Die abgeschlossene Herstellung der trassennahen Kompensationsmaßnahmen ist spätestens 2 Jahre nach Herstellung der Fahrbahn anzuzeigen.
 - Mit Abschluss der Entwicklungspflege (das heißt nach Schlussabnahme der Kompensationsmaßnahmen) sind dem Bericht Aussagen über die ordnungsgemäße Umsetzung der Maßnahmen entsprechend den Vorgaben des LBP und gegebenenfalls über die Unterhaltung beizufügen. Der Unterhaltungsträger ist zu benennen.
5. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Kompensationsmaßnahmen gemäß dem Bauwerks-/ Regelungsverzeichnis rechtlich zu sichern sind (§ 15 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG). Werden auf bundes- bzw. landeseigenen Flächen Kompensationsmaßnahmen durchgeführt, ist zunächst keine dingliche Sicherung der Maßnahmen im Grundbuch erforderlich, wenn in einer vertraglichen Vereinbarung sichergestellt ist, dass bei einem späteren Eigentumswechsel dieser Flächen an Dritte

¹ liegen im Bereich der geplanten Straßenbauarbeiten

² liegen außerhalb des Bereichs der geplanten Straßenbauarbeiten

außerhalb der Bundes- bzw. Landesverwaltung eine entsprechende dingliche Sicherung vorgenommen wird. Dabei sind die konkreten Festlegungen aus diesem Planfeststellungsbeschluss zu übernehmen.

6. Änderungen gegenüber dem planfestgestellten LBP sind der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich vorher zur Entscheidung gemäß § 76 VwVfG vorzulegen.
7. Vor Durchführung der Maßnahme E3 – Aufforstung bei Groß Ziethen – ist vom Vorhabenträger bzw. von den mit der Durchführung der Kompensationsmaßnahme Beauftragten die Durchführung der Maßnahme mit der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) abzustimmen, um Beeinträchtigungen/Beschädigungen an Kompensationsmaßnahmen der FBB zu vermeiden.

3.5.2 Besonderer Artenschutz

Rechtzeitig vor Baubeginn ist durch den VT eine Begehung des geplanten Baubereichs zu veranlassen. Werden bei der Begehung vor Baubeginn im Wirkungsbereich des Vorhabens bisher unbekannte Stätten der gemäß § 44 BNatSchG i. V. m. der Richtlinie 92/43/EWG und der Richtlinie 2009/147/EG geschützten Tierarten gefunden, sind sie dem Landesamt für Umwelt des Landes Brandenburg sowie der Planfeststellungsbehörde vor Baubeginn anzuzeigen. Der Anzeige ist eine Aussage beizufügen, wie der VT die Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG vermeiden will.

Das Bauzeitenmanagement ist wie vorgesehen umzusetzen. Insbesondere im Hinblick auf den Schutz des Mäusebussards hat die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit zu erfolgen. Funktionstüchtige Ausweichhorste sind vor Baubeginn zu gewährleisten.

3.6 Wald

Mit dem hiermit genehmigten Vorhaben ist Wald im Sinne des § 2 LWaldG betroffen. Der Vorhabenträger ermittelte auf der Grundlage des LBP für das Vorhaben einen anlagebedingten und baubedingten Verlust von Waldbiotopen von 82040 m². Die dauerhaften und temporären Nutzungsartenänderungen werden gemäß § 8 Absatz 1 Satz 3 LWaldG genehmigt. Der Ausgleich der nachteiligen Wirkungen der Umwandlung (§ 8 Abs. 3 und 4 LWaldG) erfolgt durch Erstaufforstungsmaßnahmen sowie ökologischen Waldbau.

Der Vorhabenträger hat die hiermit planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen ordnungsgemäß umzusetzen.

Hinsichtlich der Maßnahmen, die von Dritten (Poolbetreiber, Flächenagentur etc.) umgesetzt werden, gilt Folgendes:

Sollten sich künftig Anhaltspunkte ergeben, die auf eine Unmöglichkeit der Umsetzbarkeit bestimmter Maßnahmen – insbesondere Maßnahme E11B – hinweisen, ist auf eine Ergänzung durch anderweitige Kompensation hinzuwirken und eine entsprechende Planänderung zu initiieren (siehe dazu Pkt. 7.6.4 dieser Entscheidung).

3.7 Bodendenkmalpflege

Es werden keine bekannten Bodendenkmale berührt.

Sollten bisher unbekannte Bodendenkmale gefunden werden, sind die Bestimmungen des BbgDSchG einzuhalten. Insbesondere ist bzw. sind

- Funde während der Erdarbeiten unverzüglich der zuständigen Denkmalschutzbehörde anzuzeigen (§ 11 Absatz 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 Absatz 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 Absatz 1 BbgDSchG) sowie
- die bauausführenden Firmen über diese Bestimmungen zu belehren.

3.8 Landesvermessung

Die vom Vorhaben berührten Festpunkte sind vor Zerstörung zu schützen.

Die übermittelten Festpunktbeschreibungen und das Merkblatt über die Bedeutung und den Schutz der Trigonometrischen Punkte sind in der Ausführungsplanung zu beachten und den Bauausführenden zur Kenntnis zu geben.

Kann der Erhalt der Festpunkte nicht sichergestellt werden, ist die Verlegung der entsprechenden Festpunkte beim Brandenburgischen Amt für Landesvermessung und Geobasisinformation zu beantragen.

3.9 Abfallwirtschaft und Bodenschutz

Der Vorhabenträger hat die Baumaßnahme 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. Insoweit sind die Maßgaben des BBodSchG i.V.m. BBodSchV zu beachten.

Außerhalb der vom Vorhaben unmittelbar betroffenen Bodenbereiche hat der Vorhabenträger schädliche baubedingte Bodenveränderungen abzuwehren (§ 1 BBodSchG).

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.

Bei der Baudurchführung ist das BbgAbfBodG i.V.m. dem KrWG einzuhalten.

In der Ausführungsplanung und Baudurchführung hat der Vorhabenträger – vor allem mit der unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald – die vorhabenbezogene Einhaltung der in § 6 Absatz 1 KrWG vorgegebenen Rangfolge für Maßnahmen der Vermeidung und der Abfallbewirtschaftung abzustimmen:

1. Vermeidung,
2. Vorbereitung zur Wiederverwendung,
3. Recycling,
4. sonstige Verwertung, insbesondere energetische Verwertung und Verfüllung,
5. Beseitigung.

Zur Ausfüllung der gesetzlichen Bestimmungen sind insbesondere die Brandenburgischen Technischen Richtlinien für Recycling-Baustoffe im Straßenbau (BTR RC-StB - Ausgabe 2014 - Gemeinsame Richtlinien des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz und des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg; eingeführt durch Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung Nr. 1/2015 - vom 20.01.2015) i.V.m. den „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“, Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA-TR), heranzuziehen.

3.10 Kampfmittelbeseitigung

Der VT hat zeitnah vor dem Baubeginn beim Kampfmittelbeseitigungsdienst des Zentraldienstes der Polizei einen Antrag auf Prüfung aller von der Maßnahme betroffenen Flächen auf Kampfmittelbelastung zu stellen. Dies betrifft auch alle Flächen, auf denen naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen jeglicher Art durchgeführt werden sollen. Sollte keine Freigabe erfolgen, weil Flächen kampfmittelbelastet sind, so muss der VT für diese Flurstücke die konkret benannten Maßnahmen des Kampfmittelbeseitigungsdienstes ebenfalls vor dem Beginn der Arbeiten auf diesen Flächen vollständig abgeschlossen haben.

Die Beauftragten des VT (z.B. die bauausführenden Unternehmen, die Bauleitung, die Bauüberwachung) sind von ihm über den Umgang mit zufällig gefundenen Kampfmitteln vor Beginn der Bauarbeiten darüber zu belehren, dass es gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 KampfmV verboten ist, diese zu berühren und deren Lage zu verändern.

Die Fundstelle ist gemäß § 2 KampfmV unverzüglich der nächsten örtlichen Ordnungsbehörde oder der Polizei anzuzeigen.

3.11 Öffentlicher Straßenverkehr/ Öffentlicher Personennahverkehr

Die bewirtschafteten Tank- und Rastanlagen Waldeck West und Ost müssen jederzeit von der A117 an- und abfahrbar für alle Fahrzeugarten sein (PKW, LKW, Busse).

Behinderungen der Anbindungen der Servicebetriebe sind so gering wie möglich zu halten.

Die wegweisende Beschilderung für bewirtschaftete Tank- und Rastanlagen ist jederzeit aufrechtzuerhalten und muss auch bei Dunkelheit für die Verkehrsteilnehmer deutlich zu erkennen sein.

Baustellenbedingte Verschmutzungen der Fahrbahn im Bereich der An- und Abfahrten sowie der bewirtschafteten Tank- und Rastanlagen selbst, die eine Verkehrsgefährdung darstellen können, sind so gering wie möglich zu halten, regelmäßig und unverzüglich zu beseitigen (§ 32 StVO).

Die erforderliche Sperrung des Geh- und Radweges im Rahmen der Erneuerung des BW2 ist auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken sowie zuverlässig mit geeigneten Maßnahmen vor Gefahren für die Öffentlichkeit durch unbefugte Benutzung zu sichern.

Für die Brückenbauwerke hat eine Einstufung nach STANAG 2021 gemäß der „Rahmenvereinbarung über die Einstufung und Bemessung von Straßenbrücken in militärische Lastenklassen“ zu erfolgen.

Die Unterlagen zur Einstufung sowie die Information über Beginn und Ende der Baumaßnahmen sind an das Logistikzentrum der Bundeswehr, Abteilung Verkehr und Transport, Dezernat Verkehrsführung, Sachgebiet MILGeo, Anton-Dohrn-Weg 59 in 26389 Wilhelmshaven zu übersenden.

Zur Vorwegweisung im Land Berlin, zu den bautechnischen Details und zu den damit in Zusammenhang stehenden Anpassungsarbeiten an der vorhandenen Schutzplanke haben im Zuge der Ausführungsplanung Abstimmungen mit der zuständigen Verkehrsbehörde und mit dem Baulastträger der Ankündigungstafel/Tragkonstruktion zu erfolgen.

Wesentliche Beeinträchtigungen des ÖPNV sollen während der Bauzeit ausgeschlossen werden. Der Verkehr auf der L 400 ist wie vorgesehen (einspurige Behelfsumfahrung mit Lichtzeichenanlage) für den gesamten Zeitraum der Baumaßnahme aufrechtzuerhalten.

Sollten heute nicht absehbare Einschränkungen erforderlich werden, ist dies mit den zuständigen Aufgabenträgern des ÖPNV rechtzeitig vorher abzustimmen.

Erforderliche Umleitungen für Verkehre der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) sind 12 Wochen im Voraus, Haltestellenverlegungen 10 Tage im Voraus per Ortstermin mit der BVG abzustimmen.

Beeinträchtigungen des Schienenpersonennahverkehrs sind grundsätzlich auszuschließen bzw. auf ein unbedingt erforderliches Maß zu beschränken.

Sollten Einschränkungen im SPNV im Einzelfall unvermeidbar sein, sind die betreffenden Eisenbahnunternehmen und die Bahnreisenden rechtzeitig davon in Kenntnis zu setzen.

Leistungen zur Erbringung von Schienenersatzverkehr sind dem Landesamt für Bauen und Verkehr, Dezernat 22, Lindenallee 51 in 15366 Hoppegarten anzuzeigen.

3.12 Luftfahrt

Eine luftrechtliche Zustimmung zum Vorhaben ist ausweislich der Stellungnahme der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde der Länder Berlin und Brandenburg vom 26.11.2013 gemäß § 12 Abs. 2 LuftVG nicht erforderlich.

§ 18 a LuftVG (Störung Flugsicherungseinrichtungen) steht dem Vorhaben nicht entgegen.

Sollten die in den Unterlagen benannten Festlegungen zu Höhenangaben und zum Vorhabensgebiet geändert werden, ist die Luftfahrtbehörde erneut zu beteiligen.

Die luftrechtliche Genehmigungspflicht erstreckt sich auch auf temporäre Hindernisse, wie z.B. Baugeräte.

Der Baubeginn, insbesondere der Einsatz von Baugeräten (Krane usw.) ist in jedem Fall rechtzeitig vorher (in der Regel 14 Werktage vorher) mit Angaben zur Höhe, geografischen Koordinaten in WGS84 des Standortes/Einsatzbereiches, zum Einsatzzeitraum, zum Bauablaufplan bei der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin Brandenburg zur Prüfung und Genehmigung zu beantragen.

Die an der Bauausführung Beteiligten sind über die vorstehenden Regelungen in Kenntnis zu setzen. Hierüber ist Nachweis zu führen.

3.13 Telekommunikation

Gemäß BWVZ/RVZ 53 haben die technisch erforderlichen Sicherungs-/Verlegungs-/Umbaumaßnahmen an der Telekommunikationslinie Bau-km 2,756 – 4xDN 40 mit LWL-Kabel - rechtzeitig vor Beginn oder Bauausführung mit dem Eigentümer/den Nutzungsberechtigten der Leitung abgestimmt zu werden, einschließlich erforderlicher Vororttermine.

Gemäß BWVZ/RVZ 55A haben die technisch erforderlichen Sicherungs-/Verlegungs-/Umbaumaßnahmen an der Telekommunikationslinie der DB Netz AG entsprechend der für die Kreuzung getroffenen Regelungen zu erfolgen.

3.14 Strom- und Gasversorgung

Gemäß BWVZ/RVZ 50 hat der Rückbau eines erdverlegten 20kV Elektrizitätskabels in Abstimmung mit dem Leitungsträger – E.ON edis AG zu erfolgen.

Gemäß BWVZ/RVZ 54A sind die technisch erforderlichen Sicherungs-/Verlegungs-/Umbaumaßnahmen an 2x20 kV Elektrizitätskabeln erdverlegt – E.ON edis AG – bei Bau-km 0.000 bis 0,160 rechtzeitig vorher mit dem Eigentümer der Leitung abzustimmen, einschließlich erforderlicher Vororttermine.

Gemäß BWVZ/RVZ 51 erfolgt die technische erforderliche Sicherung bzw. der straßenbautechnisch vertretbare Umbau einer kommunalen Beleuchtungsanlage am BW 2 in Abstimmung mit der Gemeinde Schönefeld.

Gemäß BWVZ/RVZ 52 haben die technisch erforderlichen Sicherungs-/Verlegungs-/Umbaumaßnahmen an der Gashochdruckleitung DN 800 - NBB Netzgesellschaft – bei Bau-km 2,773 rechtzeitig vor mit dem Eigentümer der Leitung abgestimmt zu werden, einschließlich erforderlicher Vororttermine und Einweisungen der Bauausführenden. Mess- und Schilderpfähle sind in ihrer Lage nicht zu verändern. Sollte dies zwingend erforderlich werden, bedarf dies der Abstimmung mit dem TöB.

Die Maßnahme E3 ist so auszuführen, dass der Freileitungsschutzstreifen der 220-kV-Leitung Marzahn-Thyrow-Wuhlheide 291/302, Spannungsfeld Mast-Nr. 108 bis 110 nicht bestockt und als offene Waldinnenfläche erhalten bleibt.

Der Vorhabenträger hat vor Beginn der Pflanzmaßnahmen die Ausführungsplanung mit der 50Hertz Transmission GmbH abzustimmen. Die Bestimmungen und Hinweise zur Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften sind vom Vorhabenträger und den von ihm mit der Ausführung der Maßnahme Beauftragten zu beachten.

3.15 Inanspruchnahme von privaten Grundstücken

3.15.1 Entschädigungsansprüche dem Grunde nach

Die durch das Vorhaben betroffenen Grundstückseigentümer und Inhaber eigentumsähnlicher Rechte haben gegen den VT 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. Dabei steht es den Parteien frei, sich außerhalb eines förmlichen Verfahrens zu einigen oder das Enteignungsgesetz des Landes Brandenburg als Basis zu wählen (§ 42 BbgStrG).

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 (§ 7 Absatz 2 bis 4 EntGBbg) 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 und für Kommunales des Landes Brandenburg, Henning-von-Tresckow-Straße 9-13, 14467 Potsdam) zuständig ist. Hierzu finden sich weitere Informationen unter www.enteignung.brandenburg.de.

3.15.2 Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen

Gemäß BWVZ/RVZ 56A sind Restflächen, die nicht mehr im angemessenen Umfang wirtschaftlich genutzt werden können, vom Vorhabenträger zu übernehmen. Die Entschädigung erfolgt nach entschädigungsrechtlichen Grundsätzen.

3.15.3 Bauzeitlich bedingte Flächeninanspruchnahme

Gemäß BWVZ/RVZ 6 sind nach Beendigung der Straßenbauarbeiten die Arbeitsflächen zu rekultivieren und die auf diesen Flächen vorgesehenen Maßnahmen – Waldbrandschutzstreifen, Kompensationsmaßnahmen – umzusetzen.

Die Eigentümer der Flächen sind für den vorübergehenden Nutzungsentzug zu entschädigen.

Vor Beginn der Baumaßnahme hat eine Abstimmung mit den Grundstücks- und Flächeneigentümern sowie den landwirtschaftlichen Nutzern hinsichtlich des Bauablaufs zu erfolgen. Im Rahmen der Vergabe- und Ausführungsunterlagen sind die Bauausführenden zu verpflichten, die Zufahrten insbesondere auch für den landwirtschaftlichen Verkehr zu gewähren und abzustimmen.

4 Widmung

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt die vorgesehenen Regelungen.

Markierungs- und Beschilderungspläne sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Die betroffenen Kommunen und der Landkreis sind im Rahmen der Ausführungsplanung und Bauausführung so zu beteiligen, dass sie in eigener Zuständigkeit sachgerecht tätig werden können.

BEGRÜNDUNG ZUR ENTSCHEIDUNG

5 Vorhabenbeschreibung

Der Vorhabenträger plant an der bestehenden A117 eine neue Anschlussstelle Hubertus. Bei der Bezeichnung „Hubertus“ handelt es sich um eine Bezeichnung im Rahmen der Planung. Die endgültige Benennung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in Zuständigkeit des BMVI. Die geplante Ausbaulänge im Bereich der vorhandenen A 117 beträgt 0,980 km. Die Autobahn wird mit einem RQ 28 ohne Standstreifen gebaut. Die Verziehung der Mittelstreifenbreite auf den vorhandenen Zustand erfolgt jeweils am Bauanfang bzw. Bauende.

Die Querschnittsausbildung der AS-Rampen wurde entsprechend den prognostizierten Verkehrsbelastungen nach den Richtlinien für die Anlagen von Autobahnen, RAA, Ausgabe 2008, für einen Regelquerschnitt Q1 gewählt.

Die Gesamtlänge der geplanten Erschließungsstraße beträgt 1200m. Sie beginnt im Westen an der Planstraße N des Gewerbegebietes Waltersdorf Nord, unterquert die A117 im Bereich der geplanten AS und endet im Osten mit der Einmündung in die L400.

Das Bauwerk 1 ist ursprünglich nur für die Überführung der A117 über die Schienenanbindung Ost geplant und planfestgestellt worden. Die Maßnahme ist noch nicht realisiert, da nun zusätzlich die Erschließungsstraße und der straßenbegleitende Radweg unterführt werden soll. Dies erfolgt durch ein schiefes Zweifeldbauwerk mit hohen Widerlagern.

Im Zuge der Erneuerung des BW 2 wird der unterführte Rad-/Gehweg auf einer Länge von 221m befestigt. Das vorhandene Bauwerk überführt die A117 bei km 2,730 über den Rad-/Gehweg der Gemeinde

Schönefeld und über die zwischenzeitlich zurück gebauten Gleisanlagen der ehemaligen Anschlussbahn zum Flughafen Berlin – Schönefeld. Auf Grund des schlechten baulichen Zustandes ist eine Erneuerung des Bauwerks ohnehin erforderlich, die geänderten Anforderungen an das Bauwerk werden mit dem vorliegenden Plan berücksichtigt.

6 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 02. Juli 2013 beantragte der Landesbetrieb Straßenwesen auf Veranlassung der Gemeinde Schönefeld die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens.

Daraufhin veranlasste die Anhörungsbehörde gemäß § 73 Abs. 2 VwVfG die Einholung der Stellungnahmen von den Trägern öffentlicher Belange sowie die Auslegung des Plans in den betroffenen Gemeinden.

Die Planunterlagen lagen in der Gemeinde Schönefeld, der Stadt Königs Wusterhausen, der Stadt Mittenwalde, der Stadt Wildau, der Gemeinde Nuthe-Urstromtal, der Gemeinde Mellensee, der Stadt Baruth sowie der Stadt Berlin in der Zeit vom 14. Oktober bis einschließlich 13. November 2013 aus. Die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 27. November 2013. Zeit und Ort der Auslegung wurden ordnungsgemäß ortsüblich bekannt gemacht.

Der Plan wurde geändert (sogenannte Deckblattplanung). Die geänderten Pläne lagen wie folgt aus:

Die Deckblattplanung A (geänderte Unterlagen mit Schreiben vom 11. Juli 2017 eingereicht) lag vom 09. Oktober bis 08. November 2017 (Einwendeschluss war der 08. Dezember 2017) in der Gemeinde Schönefeld, der Gemeinde Bestensee, der Gemeinde Märkische Heide, der Gemeinde Heidesee, im Amt Schenkenländchen, der Gemeinde Mellensee, der Stadt Golßen (Amt Unterspreewald), der Stadt Baruth sowie der Stadt Berlin aus.

Die nicht ortsansässigen Grundstücksbetroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt waren oder sich innerhalb angemessener Frist ermitteln ließen, sind jeweils entsprechend § 73 Abs. 5 Satz 3 VwVfG von der Auslegung der Planunterlagen bzw. der geänderten Planunterlagen, soweit eine Betroffenheit bestand, benachrichtigt worden.

Das Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR und der Landesjagdverband wurden als anerkannte Verbände von der Auslegung der Planunterlagen gemäß § 63 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG unterrichtet und erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme. Im Übrigen erfolgte die Benachrichtigung der Vereinigungen mit der jeweiligen ortsüblichen Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen auch in Berlin.

Die Deckblattplanung B erforderte keine erneute Auslegung. Die Beteiligung der betroffenen Kommunen, der in ihrem Aufgabenbereich berührten Träger öffentlicher Belange und der Betroffenen erfolgte direkt. Die Deckblattplanungen C (im Rahmen der Erwidernungen zur Deckblattplanung B) und D (im Nachgang zum Erörterungstermin) erforderten keine erneute Beteiligung.

Es sind Einwendungen und Stellungnahmen eingegangen.

Am 07. und am 08. Mai 2019 fand der Erörterungstermin gemäß § 73 Abs. 6 VwVfG statt. Der Erörterungstermin wurde fristgerecht ortsüblich bekannt gemacht.

Die Deckblattplanungen C und D stellen redaktionelle Überarbeitungen und/oder Aktualisierungen dar, die keiner erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit oder anderer Stellen/Behörden bedürfen.

7 Formell-rechtliche Würdigung

7.1 Zuständigkeit

Zur Planfeststellungsbehörde wurde mit Wirkung zum 01.01.2015 das Landesamt für Bauen und Verkehr bestimmt (§ 3a FLStrZV).

7.2 Notwendigkeit der Planfeststellung

Die vorliegende Planfeststellung erfolgt gemäß §§ 17 ff. FStrG i.V.m. §§ 1 ff. VwVfGBbg i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG.

7.3 Planfeststellungsverfahren

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich davon, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrens- und Formvorschriften eingehalten wurden.

7.4 Umweltverträglichkeitsprüfung

7.4.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Gemäß § 17 FStrG i.V.m. dem Brandenburgischen Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (und dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung wurde die Umweltverträglichkeit des hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhabens geprüft.

Da das Planfeststellungsverfahren bereits im Jahr 2013 beantragt wurde, galt die damalige Fassung des UVPG sowohl für die Feststellung der UVP-Pflicht als auch für das Anhörungsverfahren, insbesondere für die öffentlichen Bekanntmachungen und die Beteiligung der Öffentlichkeit. Die Verfahrensführung entsprach formell und materiell den Anforderungen des jeweils zum Zeitpunkt der Beteiligung geltenden UVP-Rechtes.

Da es sich hier um die Änderung an einer bestehenden Bundesautobahn handelt, unterliegt das Vorhaben gemäß Anlage 1 Punkt 14.3 des UVPG der UVP-Pflicht.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach § 2 Absatz 1 Satz 1 UVPG ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen (hier: Planfeststellungsverfahren).

Die Anhörungsbehörde hat die § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind, den nach § 7 UVPG zu beteiligenden Behörden und anerkannten Vereinigungen und Verbänden übermittelt und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren. Das Beteiligungsverfahren muss den Anforderungen des § 73 Absatz 3 Satz 1 und Absätze 4 bis 7 VwVfG entsprechen. Diese verfahrensrechtlichen Vorschriften – spezialisiert durch § 17a FStrG – sind eingehalten worden.

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.

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

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.

7.4.2 zusammenfassende Darstellung und begründete Bewertung

Nachfolgend erfolgt die zusammenfassende Darstellung gemäß § 24 Abs. 1 UVPG sowie die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne des § 3 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze gemäß § 25 Abs. 1 UVPG. Zur besseren Nachvollziehbarkeit erfolgt die zusammenfassende Darstellung, Bewertung und Begründung für jedes einzelne Schutzgut zusammengefasst und tabellarisch.

Der Untersuchungsraum befindet sich am südöstlichen Berliner Stadtrand auf dem Gebiet der Gemeinde Schönefeld im Landkreis Dahme-Spreewald. Am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes verläuft die Landesgrenze Berlin-Brandenburg, an die auf Berliner Seite die Siedlungsbebauung von Bohnsdorf (Stadtbezirk Treptow-Köpenick) grenzt. Das Untersuchungsgebiet selbst ist durch forstwirtschaftliche Nutzflächen gekennzeichnet, die von der A 117 und der östlich davon parallel gelegenen L 400 gequert werden. Die Schienenanbindung Ost des Flughafen BER quert den Untersuchungsraum parallel zur geplanten A 117 – Anbindung durch die neue Erschließungsstraße in Ost-West-Richtung. Neben der Zerschneidung durch die genannten Verkehrstrassen ist das Gebiet durch die unmittelbare Nähe des benachbarten Flughafens erheblichen Vorbelastungen ausgesetzt. Westlich schließen sich (bzw. werden sich künftig anschließen) die Gewerbeflächen für das Flughafenumfeld an, einschließlich weiterer Verkehrstrassen.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen richtet sich nach einer Rahmenskala, die in der nachfolgend aufgeführten Tabelle erklärt wird.

Stufe	Bezeichnung	Einstufungskriterien
IV	Unzulässigkeitsbereich	Es sind deutliche Gefährdungen rechtlich geschützter Güter zu erwarten, die nicht zulässig sind. Rechtsverbindliche Grenzwerte werden überschritten oder es findet eine Überschreitung anderer rechtlich normierter Grenzen der Zulässigkeit von Eingriffen oder sonstigen Beeinträchtigungen statt, die nicht überwindbar sind.
III	Zulässigkeitsbereich	Es sind deutliche Gefährdungen rechtlich geschützter Güter zu erwarten, die unter bestimmten Voraussetzungen zulässig sind. Rechtsverbindliche Grenzwerte für betroffene Schutzgüter der Umwelt werden in diesem Bereich überschritten oder es findet eine Überschreitung anderer rechtlich normierter Grenzen der Zulässigkeit von Eingriffen oder sonstigen Beeinträchtigungen statt, die nur durch Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses zu rechtfertigen sind. Hierzu gehören beispielsweise nach Naturschutzrecht weder ausgleichbare noch ersetzbare Eingriffstatbestände, die nur durch die Nachrangigkeit der Belange von Natur und Landschaftspflege gerechtfertigt werden können (§ 15 BNatSchG) oder erhebliche unvermeidbare und kompensierbare Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten, die allenfalls durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (§ 34 BNatSchG) zu rechtfertigen sind. Hierzu gehören auch Grenzwertüberschreitung, die Entschädigungsansprüche auslösen (z. B. § 42 BImSchG)
II	Belastungsbereich	Belastungen in diesem Sinne stellen erhebliche Gefährdungen rechtlich geschützter Güter dar, die auch bei Fehlen eines überwiegenden öffentlichen Interesses zulässig sind. Unter Vorsorgegesichtspunkten anzusetzende Beeinträchtigungsschwellen werden überschritten. Es handelt sich um erhebliche Auswirkungen, die im Rahmen der Abwägung entscheidungserheblich sind. In der Regel sind diese erheblichen Auswirkungen gemäß § 15 BNatSchG ausgleichbar oder ersetzbar.
I	Vorsorgebereich	Der Vorsorgebereich kennzeichnet den Einstieg in die Beeinträchtigung der Schutzgüter und damit unter Umständen in

		eine schleichende Umweltbelastung. Die Umweltauswirkungen erreichen jedoch nicht das Maß der Erheblichkeit. Im Sinne der Umweltvorsorge fließen sie in die Abwägung ein.
--	--	--

Schutzgut Mensch (insbesondere die menschliche Gesundheit betreffend)

- Teilschutzgut Wohnen

Bewohnte Bereiche bzw. Flächen, die für Wohnbebauung vorgesehen sind, werden nicht direkt vom Vorhaben in Anspruch genommen.

- Lärm

Beim Neubau der Anschlussstelle Hubertus in Verbindung mit der Erschließungsstraße zwischen Baufeld Ost und L 400 ergeben sich für die benachbarten baulichen Nutzungen in Hubertus und Bohnsdorf keine Ansprüche auf Schallschutz nach der 16. BImSchV. Die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV werden deutlich unterschritten. Gleiches gilt für die Prüfung auf wesentliche Änderung im Bereich des Bauabschnittes der A 117. Es besteht kein Anspruch auf Schallschutz im Rahmen der Lärmvorsorge.

Leidglich an zwei Immissionsorten sind bei einer summativen Betrachtung der Lärmimmissionen (Summation geplanter und vorhandener, nun baulich veränderter Straßen) die Grenzwerte der Lärmsanierung überschritten. Dies betrifft in Bohnsdorf die Kleine Waldstraße 95 und die Kleine Waldstraße 94.

Diese Überschreitungen existieren allerdings bereits heute, sie werden nicht durch das hier betrachtete Vorhaben verursacht.

Ansprüche auf Immissionsschutzmaßnahmen dem Grunde nach sind nicht festzustellen.

- Schadstoffe

Die erwarteten NO₂-Jahresmittelwerte liegen zwischen 20 µg/m³ an der Siedlung Hubertus, bis zu 22 µg/m³ entlang der A117 und bis zu 22 µg/m³ an den Grundstücksgrenzen zur L400. Sie liegen damit weit unter dem Grenzwert von 40 µg/m³. Mit Überschreitungen des Stundengrenzwertes von 200 µg/m³ ist bei solch geringen Belastungen nicht zu rechnen.

Die PM₁₀-Jahresmittelwerte liegen zwischen 22,5 µg/m³ an der Siedlung Hubertus, 23 µg/m³ an der A 117 jenseits der Lärmschutzwand und bis zu 23 µg/m³ an den Grundstücksgrenzen zur L400, also weit unter dem Grenzwert von 40µg/m³. Mit einer 35maligen Überschreitung des Tagesmittelwerts von 50µg/m³ ist außerhalb des Straßenraums nicht zu rechnen. Auch der zulässige PM 2,5-Wert (25 µg/m³) wird eingehalten, selbst wenn man als ungünstige Schätzung von einem PM 2,5-Anteil von 100% des berechneten PM₁₀Os ausgeht.

Der Beitrag der Anschlussstelle zur Gesamtbelastung liegt trotz der leichten Erhöhung der Verkehrsmengen auf der A117 (um ca. 1%) weit unter 1%, da der Hauptanteil der Belastung dem städtischen Hintergrund anzulasten ist. Dies gilt auch für die hochbelasteten Ortseinfahrten.

Eine vom 15.08.2018 datierende Stellungnahme zu Änderungen durch die Neufassung des "Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs" HBEFA3.3 wurde im Rahmen des Verfahrens vom Vorhabenträger beigebracht (siehe Erwiderung des Vorhabenträgers auf die Einwendung Nr. 1).

Dieses bekräftigt die vorstehenden Ausführungen und die dem zugrundeliegenden Ausführungen des Vorhabenträgers in den hiermit festgestellten Planunterlagen mit folgendem Fazit:

Trotz aller für die Betrachtung großzügig eingesetzten Sicherheitszuschläge kann eine Grenzwertüberschreitung beim Jahresmittelwert für NO₂ im gesamten Gebiet ausgeschlossen werden (insbesondere Kienberg, Hubertussiedlung, Ortseinfahrten der A117 und der L400 nach Berlin-Bohnsdorf).

- Teilschutzgut Erholung

Auf Grund seiner Lage handelt es sich um besonders schützenswerten Erholungswald nach dem Landeswaldgesetz.

Vorbelastungen des Waldes in seinen unterschiedlichen Funktionen ergeben sich auch hier aus der Zerschneidung durch Verkehrstrassen und die dadurch auch erheblich eingeschränkte Erreichbarkeit.

Die beeinträchtigende Wirkung des Vorhabens in Bezug auf dieses Schutzgut ist von der Planfeststellungsbehörde unter Vorsorgegesichtspunkten in die Abwägung zur Entscheidung einbezogen.

Eine der Erholung dienende Funktion ist den neuen bzw. verbesserten Geh- und Radwegebeziehungen zuzusprechen.

Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

- Pflanzen und biologische Vielfalt

Die potentielle natürliche Vegetation des Untersuchungsgebietes gehört zum Waldreitgras oder Hainrispengras-Winterlinden-Hainbuchenwald.

Tatsächlich sind an den Böschungsflächen der A 117 durch Stoffeinträge deutlich belastete ruderale Wiesenflure vorzufinden.

Entlang der westlichen Waldkante befindet sich artenarmer Mischholzmantel. Der zugehörige Kiefernforst unterliegt keinem Schutzstatus nach dem Naturschutzrecht, demnach auch nicht der Waldmantel.

Außerdem sind geschlossene Hecken ohne Überschirmung, artenarme lückige Gehölzsäume, Laubgebüsche frischer Standorte, Birkenforst, Kiefernforst, Spättraubenkirschen-Kiefernforst, Kiefernforst mit mehreren Laubholzarten, junge Aufforstungen, Ackerbrachen, asphaltierte Straßen, unbefestigte Wege, Gleisanlagen mit überwiegendem Schotterunterbau vorhanden.

Als gefährdete Biotope sind hier die Hecken eingestuft.

Für die anderen Biotoptypen ist im Allgemeinen bzw. im Hinblick auf die konkrete Ausprägung im Untersuchungsraum nicht von gefährdeten Typen und Arten auszugehen.

Tiere und biologische Vielfalt

Die Artenvielfalt im Untersuchungsgebiet wird wiederum durch die hohe Zerschneidungswirkung der vorhandenen Verkehrsstrassen stark eingeschränkt. Insbesondere die vorhandene A117 zerschneidet den Bereich nahezu vollständig, eine Querung ist lediglich am Bauwerk 2 möglich. Es erfolgte eine gesonderte Untersuchung zur Nutzung dieses Bauwerkes durch Tierarten. Sowohl Wildarten als auch Fledermäuse wurden registriert, mit hoher Wahrscheinlichkeit – ohne dass dies nachgewiesen werden konnte - gilt die Eignung dieses Bauwerkes als Querung auch für Insekten und Reptilien.

Im Untersuchungsgebiet sind neben Reh- und Schwarzwild alle Niederwildarten vertreten. Geschützte Wildarten wie der Wolf sind nicht vertreten.

Untersuchungen wurden zu den Artengruppen Brutvögel, Fledermäuse und Reptilien durchgeführt.

Alle heimischen Fledermausarten sind streng geschützt nach § 7 BNatSchG. Die an die A 117 angrenzenden Waldbestände sind insbesondere wegen der Störungen durch Lärm und Licht wenig als Lebensraum geeignet. Jagdgebiete des Großen Abendseglers, der Breitflügelfledermaus und der Zwergfledermaus hinter den Lärmschutzwänden im Siedlungsbereich konnten jedoch nachgewiesen werden. Nachgewiesene Quartierbäume gibt es nicht, potenziell (Sommerquartiere) können diese trotzdem vorkommen.

Die Schneise der ehemaligen Kerosinbahn als Flugroute ist nachgewiesen und wird trotz Bepflanzung auf Grund der Höhenunterschiede zum umliegenden Wald auch bestehen bleiben. Die Trasse der neuen Schienenanbindung Ost konnte ebenfalls als Jagdbereich belegt werden.

Die Bepflanzung der ehemaligen Kerosinbahn auf den alten Schotterflächen ist derzeit noch lückig und entsprechend als Habitat für Zauneidechsen geeignet. Diese Eignung wird auch nach Einschätzung der anerkannten Naturschutzverbände jedoch abnehmen. Aus diesem Grund bietet das Schutzkonzept der hier vorliegenden Planung durch die Aufwertung von Lebensräumen in Form von Maßnahmen der Waldsaum- und Böschungsgestaltung mit Einbringung von Totholzstrukturen und Reisighaufen sowie die Anpassung der Gehölzauswahl und die Besonnung südexponierter Bereiche eine Aufwertung des Lebensraumes für Reptilien.

Gefährdete Vogelarten sind im Untersuchungsraum nicht mehr nachweisbar und auf Grund der Entwicklung des Gebietes mit erhöhtem Störpotential und zunehmender Zerschneidung und stetiger Bautätigkeit auch nicht zu erwarten. Eine Ausnahme bildet ein Mäusebussardpaar östlich der A 117. Ungefährdete Vogelarten mit geringer Wirkungsempfindlichkeit sind nachgewiesen worden. Westlich der A117 sind Reviere der Feldlerche und des Neuntöters gefunden worden.

Am Waldrand südlich der Siedlung Hubertus sowie an den Böschungen der Verkehrsstrassen wurde die streng geschützte Zauneidechse nachgewiesen.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine Gewässer. Für die Winterquartiere/Landlebensräume der Erdkröte nördlich der Trasse der Schienenanbindung Ost dient diese als Barriere. Vorkommen von Amphibien im Eingriffsbereich sind daher nicht anzunehmen.

Schutzgut Boden

Das Untersuchungsgebiet liegt im östlichen Teil der Hochfläche des Teltow, einer Grundmoränenplatte. Die Bodenübersichtskarte des Landes Brandenburg weist im Untersuchungsgebiet Braunerde aus Lehmsand über Schmelzwassersand sowie Braunerde-Fahlerde und Braunerde-Parabraunerde aus Lehmsand über Lehm aus. Vorbelastungen sind die vorhandenen Überbauungen und Versiegelungen mit Verlust sämtlicher ökologischer Bodenfunktionen sowie Abgrabungen, Überschüttungen und Bodenverdichtungen, außerdem Altlasten und Altlastenverdachtsflächen. Die ökologischen Funktionen sind hier erheblich beeinträchtigt bzw. auf Teilfunktionen reduziert.

Die Böden des Untersuchungsgebietes weisen eine mittlere bis hohe Speicher- und Reglerfunktion auf.

Das Biotopentwicklungspotential der Böden im gesamten Gebiet ist von nachrangiger Bedeutung, es liegt ein nachrangiges bis mittleres natürliches Ertragspotential vor.

Besondere Standorte im Hinblick auf die Archivfunktion des Bodens sind nicht vorhanden.

Es handelt sich um Böden mit allgemeiner Bedeutung der Wert- und Funktionselemente.

Schutzgut Wasser

Oberflächengewässer sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden.

Die oberen Grundwasserleiter sind die im Untersuchungsraum vorhandenen Sande und Lehmsande. Diese sind bei geringer Mächtigkeit nur periodisch wasserführend und nachrangig. Die Grundwasserflurabstände des Hauptgrundwasserleiters schwanken zwischen 5 und 20m. Grundwassergeprägte Standorte sind nicht vorhanden, der Grundwasserabfluss ist großräumig ausgerichtet, Grundwasserscheiden sind nicht ausgebildet.

Die Grundwasserneubildung liegt bei 200 – 300mm pro Jahr.

Wasserschutzgebiete sind nicht betroffen.

Die Vorbelastung des Grundwassers resultiert im wesentlichen aus Versiegelungen, Bodenverdichtungen sowie Altlasten- und Altlastenverdachtsflächen.

Das Grundwasser im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes ist relativ geschützt gegen Schadstoffeinträge (mittlere Empfindlichkeit) sowie nicht geschützt im übrigen Untersuchungsraum (hohe Empfindlichkeit).

Die Bedeutung des Untersuchungsraumes für die Grundwasserneubildung ist mittel bis hoch.

Bereiche mit besonderer Bedeutung und hohem Lebensraumpotential für Arten und Lebensgemeinschaften sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden.

Schutzgüter Klima und Luft

Das Untersuchungsgebiet ist gekennzeichnet durch großflächig zusammenhängende Wald- und Forstflächen mit ausgebildetem Bestandsklima (Waldinnenklima) mit gemäßigteren Temperaturverhältnissen, höherer Luftfeuchte und geringeren Windgeschwindigkeiten. Für die benachbarten Siedlungsflächen besitzen die Waldflächen die Bedeutung von Frischluftgebieten, Wirkung als Schadstofffilter, CO₂-Bindung und Sauerstoffproduktion. Die untere Forstbehörde führt diesen Bereich als Immissionsschutzwald. Durch die vorhandenen Verkehrsstrassen und die daraus resultierende Zerschneidung besteht eine Vorbelastung für die klimatischen und lufthygienischen Wirkungen infolge straßenverkehrsbedingter Luftschadstoffimmissionen. Als weitere Emissionsquelle kommt der benachbarte Flughafen in Betracht.

Schutzgut Landschaft

Gemäß BNatSchG Natur und Landschaft so zu schützen, dass die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert auf Dauer gesichert sind. Trotz der Subjektivität, die der Wahrnehmung des Landschaftsbildes durch den Menschen innewohnt, bieten die Begriffe Vielfalt, Eigenart und Schönheit wiederum handhabbare, nachvollziehbare Bewertungskriterien, die sich aus objektiven Gegebenheiten herleiten lassen. Das Bauvorhaben selbst liegt fast vollständig innerhalb eines Waldgebietes, das prägend für das Landschaftsbild ist. Hierbei handelt es sich um einen Kiefernforst mit einheitlicher Bestands- und Altersstruktur mit geringer Vielfalt. Naturräumliche Besonderheiten sind nicht gegeben, dennoch wird Wald grundsätzlich vom Menschen als naturnaher Landschaftsteil mit Erholungsfunktion wahrgenommen. Auf Grund seiner Lage handelt es sich um besonders schützenswerten Erholungswald nach dem Landeswaldgesetz.

Vorbelastungen des Waldes in seinen unterschiedlichen Funktionen ergeben sich auch hier aus der Zerschneidung durch Verkehrsstrassen und die dadurch auch erheblich eingeschränkte Erreichbarkeit.

Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Kultur- und sonstige Sachgüter sind Sachzeugen der kulturhistorischen Entwicklung. Sie sind Quellen und Gegenstand der Geschichte und Tradition und bedeutsam für die wissenschaftliche Entwicklung und Bildung. Außerdem besitzen sie einen identitätsstiftenden Wert für eine Region und deren Bewohner.

Bauensekmale und andere Objekte und Landschaftsteile von kulturhistorischer Bedeutung wie historische Kulturlandschaften und Kulturlandschaftselemente sind hier nicht vorhanden.

Am südöstlichen Rand der Siedlung Hubertus befindet sich ein bekanntes Bodendenkmal, ein Gräberfeld der Eisenzeit.

Wechselwirkungen

Der Untersuchungsraum ist geprägt von einer stark menschlich beeinflussten Kulturlandschaft mit erheblich von Verkehrsstrassen zerschnittenen Flächen mit geringem Schutzstatus und erheblicher Vorbelastung. Es ist hier nicht von Wechselwirkungen der Schutzgüter untereinander auszugehen, die einen höheren Schutzstatus oder eine daraus resultierende höhere Beeinträchtigung eines Schutzgutes

annehmen lassen, die in der vorangegangenen Betrachtung der einzelnen Schutzgüter nicht berücksichtigt ist.

7.4.3 Berücksichtigung der Umweltauswirkungen bei der Entscheidung über die Zulässigkeit

Mit dem Vorhaben sind negative Umweltauswirkungen unterschiedlichen Umfangs auf die verschiedenen Schutzgüter und deren Wechselwirkungen verbunden. Gemessen an den fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäben fällt keine der prognostizierten Umweltauswirkungen in den Unzulässigkeits- bzw. Zulässigkeitsbereich. Umweltauswirkungen des Vorhabens, die in den Belastungsbereich fallen, ergeben sich insbesondere durch Beeinträchtigung der Schutzgüter entsprechend der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, die nicht zusätzlich unter die vorgenannten Rechtsnormen fallen.

Die einzelnen Schutzgüter und die Wechselwirkungen sind im Rahmen des LBP (Unterlage 12) ausreichend detailliert dargestellt und zutreffend ermittelt worden. Relevante Lücken, rechnerische oder methodische Fehler sind nicht zu erkennen.

Die dargestellten nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG wurden in die Abwägung eingestellt. Dabei wurden die Stellungnahmen der Naturschutzbehörden berücksichtigt. Die Hinweise des Landesamts für Umwelt sind teilweise in die Planänderungen/Anpassung eingeflossen. Auch die Äußerungen der Öffentlichkeit im Rahmen der Auslegung der Planunterlagen und der Erörterungstermine am 07. und 08. Mai 2019 wurden berücksichtigt.

Bei der Prüfung der Umweltauswirkungen durch die Planfeststellungsbehörde haben sich keine Erkenntnisse ergeben, die durchgreifende Bedenken gegen die Zulässigkeit des Vorhabens begründen können.

7.4.4 Berücksichtigung der Inhalte der Landschaftsplanung

Gemäß § 9 Absatz 5 BNatSchG sind in Planungen und Verwaltungsverfahren die Inhalte der Landschaftsplanung zu berücksichtigen. Insbesondere sind die Inhalte der Landschaftsplanung für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit und der Verträglichkeit im Sinne des § 34 Absatz 1 BNatSchG heranzuziehen.

Der Gemeinsame Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) legt die Weiterentwicklung des Flughafens Schönefeld bzw. des Flughafenumfeldes des künftigen Verkehrsflughafens BER fest und trifft die entsprechenden landesplanerischen Festlegungen zur Standortsicherung und Verkehrsanbindung des Flughafens, insbesondere zur schnellen Erreichbarkeit und optimalen Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger. Das Vorhabengebiet liegt innerhalb der Planungszone Siedlungsbeschränkung, in der neue Flächen und Gebiete für Wohnnutzungen und besonders lärmschutzbedürftige Einrichtungen nicht geplant werden dürfen.

Dem Landschaftsprogramm Brandenburg (MLUR 2000) sind für den brandenburgischen Teil des Untersuchungsgebietes folgende Ziele zu entnehmen:

- Entwicklung standortgerechter, möglichst naturnaher Wälder im Bereich der Forstflächen südlich von Bohnsdorf,

- Entwicklung einer natur- und ressourcenschonenden, vorwiegend ackerbaulichen Bodennutzung
- Erhalt und Wiedereinbringung charakteristischer Landschaftselemente in überwiegend landwirtschaftlich genutzten Bereichen,
- Reduzierung von Stoffeinträgen,
- Bodenschonende Bewirtschaftung,
- Priorität des Grundwasserschutzes auf Grund der überdurchschnittlichen Grundwasserneubildung insbesondere durch Vermeidung von Flächeninanspruchnahmen, die zu einer Verminderung der Grundwasserneubildung führen,
- Entwicklung der siedlungsnahen Freiräume im Berliner Umland.

Das hier zu betrachtende Vorhaben ergibt sich aus der Notwendigkeit der Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur zur Erschließung des Flughafenumfeldes.

Die o.g. Ziele der Landschaftsplanung sieht die Planfeststellungsbehörde mit den Mitteln der Variantenauswahl und der landschaftspflegerischen Begleitplanung als berücksichtigt an in dem Maße, wie das bei einer Planung zu verkehrlicher Infrastruktur möglich ist und erwartet werden kann.

Die festgestellte Planung in ihrer Gesamtheit, insbesondere angesichts der hiermit planfestgestellten LBP-Maßnahmen sowie der Regelungen unter Pkt. 3 dieser Entscheidung, ergibt ein im Hinblick auf alle zu berücksichtigenden Belange, insbesondere die verkehrsplanerischen, landesplanerischen und umweltrechtlichen Belange ausgewogenes Vorhaben.

7.5 Grundlagen der Planung

7.5.1 Planrechtfertigung

Das rechtliche Erfordernis einer Planrechtfertigung ergibt sich aus der Erwägung, dass eine hoheitliche Planung wegen der von ihr ausgehenden Auswirkungen auf die Rechte Dritter ihre Rechtfertigung nicht schon in sich trägt. Die Planrechtfertigung dient damit dem Zweck, Vorhaben, die nicht mit den Zielen des jeweiligen Fachrechts in Einklang stehen, bereits auf einer der Abwägung vorgelagerten und einer vollen gerichtlichen Überprüfung unterliegenden Stufe auszuschneiden. Sie stellt eine praktisch nur bei groben und einigermassen offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der Planungshoheit dar. Eine straßenrechtliche Planung hat daher Bestand, wenn sie auf die Verwirklichung der mit dem einschlägigen Fachgesetz generell verfolgten öffentlichen Belange ausgerichtet und vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 23.10.2014 - 9 B 29.14 mit weiteren Nachweisen).

Der Flughafen Berlin Brandenburg International ist die größte und wichtigste Infrastrukturmaßnahme in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Der Ausbau des BER stellt einen zentralen Entwicklungsimpuls für die Hauptstadtregion dar.

Die Gemeinde Schönefeld als Veranlasserin der vorliegend geplanten Maßnahme weist im Flächennutzungsplan Gewerbegebiete im östlichen Umfeld des Flughafen Berlin Brandenburg International (BER) aus.

Die Dienstleistungs- und Gewerbeflächen sollen mit der Flughafeninfrastruktur und dem überörtlichen Verkehrsnetz so gut wie möglich verknüpft werden. Dazu sind neue Anbindungen an das überregionale Fernstraßennetz von herausragender Bedeutung.

Die „Verkehrs- und Engpassanalyse Flughafen- und Flughafenumfeldanbindung“ der IHK, erstellt durch die Büros PST GmbH und SPV Spreeplan Verkehr GmbH mit Stand 23.01.2019, sieht u.a. die AS Hubertus an der A 117 als eine der Schlüsselmaßnahmen zur Entwicklung des Flughafenumfeldes an, die aus verkehrsplanerischer Sicht dringend erforderlich ist. Demzufolge hat neben den in den Planfeststellungsunterlagen enthaltenen Analysen und Gutachten die aktuellste und umfassendste Analyse des Flughafenumfeldes ergeben, dass die AS Hubertus an der A 117 zwingend erforderlich ist.

Die Gemeinden haben nach Maßgabe des BauGB die Aufgabe im Rahmen der Bauleitplanung die bauliche und sonstige Nutzung von Grundstücken vorzubereiten und zu leiten. Die Gemeinden haben die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist.

Die Gemeinde Schönefeld hat die Notwendigkeit der Aufstellung des Flächennutzungsplanes (FNP) bereits 2004 erkannt. Der FNP wurde 2006 und in der Fassung der 1. Änderung 2012 rechtskräftig. Auf der Grundlage des FNP steuert die Gemeinde Schönefeld die Gewerbeentwicklung, indem sie die Bebauungspläne zeitlich versetzt und nach Bedarf aufstellt. Zwar wird der BER unbestritten eine große Auswirkung auf die Ansiedlung von Unternehmen haben. Darüber hinaus sind aber auch erhebliche Bedarfe an Gewerbeflächen aus der Ballungsrandlage Schönefelds und zur Abfederung von Gewerbeansiedlungen aus der Metropole Berlins sowie der strategischen Verkehrslage (A 113, A 117, A 10, A 13, B 96a etc.) und der Eigenbedarf der Gemeinde Schönefeld zu konstatieren. Festzustellen ist, dass in Analogie zu anderen zentraleuropäischen Hauptstadtflughäfen das im FNP der Gemeinde Schönefeld dargestellte Potential an Gewerbefläche eher am unteren Rand vergleichbarer Flughafenumfelder liegt. Die Entwicklungsflächen der Gemeinde Schönefeld wurden darüber hinaus im „Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI (GSK-FU-BBI) 2006“ der Länder Berlin und Brandenburg vollumfänglich bestätigt, was wiederum Grundlage des in der Aufstellung befindlichen „Landesentwicklungsplanes Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP-HR)“ ist. Das GSK-FU-BBI 2006 wird derzeit überarbeitet. Schon jetzt ist absehbar, dass in der Fortschreibung des GSK-FU-BBI für 2030 weitere Gewerbepotentiale zur Entwicklung des Flughafenumfeldes ausgewiesen werden, um den absehbaren Bedarf an Flächen für Wohnen und Gewerbe abdecken zu können.

Im Bebauungsplan 02/09 „Transversale – 1. Abschnitt“ der Gemeinde Schönefeld sind die Anbindungen an die A 117 über die geplante AS Hubertus und an die A 113 über die AS Waltersdorf als wichtige Anbindungen für das geplante Gewerbegebiet zwischen A 113 und A 117 als Verknüpfungspunkte an das übergeordnete Netz aufgeführt.

Im aktuellen Verkehrskonzept der Gemeinde Schönefeld sind folgende Anbindungen des Gewerbegebietes an das öffentliche Straßennetz weiterhin vorgesehen:

- im Norden an die B 96a
- im Westen über die AS Kienberg an die Zufahrt BER
- im Süden über die AS Waltersdorf an die A113/A117 und die L400.

Ein weiterer direkter Anschluss an die A113 ist nicht möglich, so dass eine neue Anbindung über die AS Hubertus an die A117 und die L400 erforderlich ist. Die vorhandene AS Waltersdorf ist bereits heute überlastet und nicht in der Lage, zusätzliche Verkehre aufzunehmen.

Die Vorteile im öffentlichen Interesse sind:

- verkehrliche Erschließung der Gewerbegebiete unter Vermeidung zusätzlicher Belastungen der AS Waltersdorf
- Entlastung der Ortslage Waltersdorf sowie der AS Waltersdorf
- Herstellung der Verbindung zum übergeordneten Radwegenetz.

Das Vorhaben trägt dazu bei, zusätzliche Belastungen der AS Waltersdorf und der Ortslage Waltersdorf durch Quell- und Zielverkehre zum Gewerbegebiet zu vermeiden.

Durch den straßenbegleitenden Radweg an der geplanten Erschließungsstraße wird eine Verbindung zum übergeordneten Radwegenetz entlang der L400 geschaffen.

Insgesamt dient das Vorhaben der Erhöhung der Verkehrssicherheit im Vorhabengebiet.

7.5.2 Raumordnung und Landesplanung

Gemäß § 4 Abs. 1 und 3 ROG sind bei behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen anderer öffentlicher Stellen die Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.

Das Grundkonzept der verkehrlichen Erschließung des direkten Flughafenumfeldes am Maingate war schon Teil des konsensual – zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin, der Gemeinde Schönefeld und der Flughafenbetreibergesellschaft FBB - erstellten Masterplans Gateway BBI.

Die Verknüpfung der neu zu bauenden Erschließungsstraße zwischen dem geplanten Gewerbegebiet und der L400 mit der A117 durch den Neubau der AS Hubertus stimmt mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung überein.

Ein Erfordernis zur Durchführung eines dem Planfeststellungsverfahren vorgelagerten Raumordnungsverfahren, welches der Überprüfung der verträglichen räumlichen Einordnung der geplanten Maßnahme unter überörtlichen Gesichtspunkten dient, bestand nicht (Stellungnahmen der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung vom 08.11.2013 und vom 19.12.2018).

Hinsichtlich der Lage des Vorhabens innerhalb der Planungszone Bauhöhenbeschränkung bestehen keine Widersprüche zu den Zielen des LEP FS.

Mit Stellungnahme vom 16.01.2019 erklärt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen des Landes Berlin, dass keine durch das Vorhaben entstehenden unzumutbaren und nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen für das Land Berlin festgestellt wurden.

Mit der Fortschreibung der Verkehrlichen Untersuchung durch den Vorhabenträger mit Stand vom 13.07.2018 sieht die Senatsverwaltung ihre geäußerten Bedenken und Hinweise als berücksichtigt an.

7.5.3 Variantenprüfung

Grundlage der Variantenprüfung ist eine Machbarkeitsstudie des Landesbetriebes Straßenwesen, die die Anbindung einer Erschließungsstraße aus dem betreffenden Gewerbegebiet an die A117 und die L400 prüft.

Der Untersuchungsbereich befindet sich unmittelbar südlich der Landesgrenze zum Land Berlin und ist durch ein Waldgebiet und die Wohnsiedlung Berlin-Bohnsdorf geprägt.

Im Westen des Untersuchungsbereiches befinden sich Offenlandbereiche sowie die Siedlung Hubertus.

Oberflächengewässer sind nicht vorhanden, ebenso keine naturschutzrechtlich geschützten Gebiete und Objekte.

Erhebliche Vorbelastungen bestehen durch die vorhandene A 117, die L400, den Flugbetrieb sowie durch die Schienenanbindung Ost. Letztgenannte wurde südlich der ehemaligen Kerosinbahn errichtet.

Zum Zeitpunkt der Variantenprüfung waren beide Bahntrassen (alt und neu) – die das Untersuchungsgebiet von West nach Ost queren – zu berücksichtigen. Nach erfolgter Inbetriebnahme der Schienenanbindung Ost wurde die alte Trasse der Anschlussbahn stillgelegt und rückgebaut. Der parallel dazu verlaufende Rad-/Gehweg unter dem BW 2 blieb bestehen.

Südlich wird das Untersuchungsgebiet durch die Tank- und Rastanlage Waldeck begrenzt.

Wegen der v.g. Zwangspunkte wurde als Form für die neue Anschlussstelle das halbe Kleeblatt gewählt.

Im Einzelnen wurden folgende Varianten untersucht:

Variante 1 - AS und Erschließungsstraße nördlich der Schienenanbindung Ost BBI mit Trassenbündelung

Variante 2 – AS und Erschließungsstraße in der Trasse der zurückgebauten Anschlussbahn

Variante 3 – AS und Erschließungsstraße südlich der Schienenanbindung Ost BBI mit Trassenbündelung

Variante 4 – AS und Erschließungsstraße unmittelbar nördlich der Tank- und Rastanlage Waldeck.

Die v.g. Varianten wurden auf ihre Auswirkungen auf die Umwelt, auf Dritte und auf die Wirtschaftlichkeit überprüft.

Die Variantenprüfung ist im Erläuterungsbericht beschrieben.

Die überwiegenden Kriterien der Bewertung – mit Ausnahme des Eingriffs in Waldflächen – sprechen in der Gesamtbetrachtung für die hier gegenständliche Variante 3 als Vorzugsvariante.

Allerdings liegen alle betrachteten Varianten auf Grund der vorhandenen Zwangspunkte (s.o.) eng beieinander und sind mit Verlust und Beeinträchtigungen von Waldflächen verbunden. Dieser Sachverhalt bildet auf Grund der multifunktionalen Bedeutung der Waldflächen in allen Varianten der Vorprüfung schutzgutübergreifend den wesentlichen Konfliktschwerpunkt.

Die Bewertung der Varianten anhand der Bewertungskriterien unter Bezugnahme auf die Schutzgüter nach dem UVPG hat der Vorhabenträger in der Unterlage 1, S. 14A ff. dargelegt.

Die Konflikte sind als solche für die Erreichung des Planungsziels nicht vermeidbar. Im Zuge der Entwurfsplanung für die gewählte Variante wurde die Planung mit dem Ziel der Minimierung der Eingriffe

in Waldflächen insoweit optimiert, als dass eine konsequente Trassenbündelung mit der Schienenanbindung Ost erfolgt. Durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen - insbesondere Schutz der angrenzenden Gehölz- und Vegetationsbestände, Unterpflanzung der neu entstehenden Waldränder – werden Beeinträchtigungen im Rahmen der tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort minimiert.

7.5.4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

Die A 117 ist gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) und den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) als anbaufreie Straße außerhalb bebauter Gebiete in die Straßenkategorie A II und in die Entwurfsklasse EKA 1 B einzustufen.

Auf Grund der geringen Knotenpunktabstände sowie der verkehrlichen Bedeutung werden die fahrdynamisch begründeten Grenz- und Mindestwerte für die Entwurfselemente mit einer Geschwindigkeit bei Nässe von 100 km/h dimensioniert.

100km/h als Höchstgeschwindigkeit stellen nach RAA die Dimensionierungsgrundlage für eine autobahnähnliche Straße nach EKA 2 dar. Die A 117 wird im Vorhabenbereich mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h betrieben. Die Entwurfselemente der EKA 2 werden deshalb der Entwurfsplanung zu Grunde gelegt.

Für die A 117 wird die derzeit vorhandene Trassierung im Grundriss mit einer Geraden beibehalten. Zwangspunkte sind die Ein- und Ausfädelstreifen der Tank- und Rastanlage Waldeck am Bauanfang, die Querung der Gleisanlagen der Schienenanbindung OST des Flughafen BER sowie das vorhandene Brückenbauwerk (BW2) über einen Rad-/Gehweg.

Die Rampen der Autobahnu- und -abfahrten entsprechen mit ihren Radien der Geschwindigkeit bei Nässe $V = 40$ km/h nach RAA – Q1- Rampenquerschnitt.

Die Erschließungsstraße ist gemäß RIN als eine anbaufreie Straße außerhalb bebauter Gebiete in der Straßenkategorie A IV einzustufen. Die der Trassierung zu Grunde liegende Geschwindigkeit bei Nässe wird auf Grund der geringen Knotenpunktabstände auf 50 km/h festgelegt.

Die Einstufung und die gewählten Entwurfparameter ermöglichen die Trassenbündelung mit der Schienenanbindung Ost des Flughafen BER unter Beachtung des erforderlichen Mindestabstandes zur Gleistrasse. Zur Wahrung der Betriebssicherheit der Bahnanlage werden entsprechend des Entwurfes der Dienstvorschrift DS 800/1 der DB AG Fahrzeugrückhaltesysteme an der Erschließungsstraße angeordnet.

Weitere technische Details sind dem festgestellten Plan (insbesondere Erläuterungsbericht, Regelungsverzeichnis und technischen Plänen) zu entnehmen.

Knotenpunktgestaltung

Kritisiert wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung insbesondere durch die anerkannten Naturschutzverbände die Ausgestaltung von drei Knotenpunkten als flächenintensive Kreisverkehre.

Die Anordnung der beiden Kreisverkehre im Bereich der AS-Rampen erfolgt aus Sicherheitsgründen zur Wahrung der Betriebssicherheit der unmittelbar an den Knotenpunkt angrenzenden Bahnanlagen der DB AG. Die geplanten Kreisverkehre erfordern aus allen einmündenden Richtungen eine

Geschwindigkeitsreduzierung. Die Gefahr eines möglichen Durchbrechens von Kfz auf die Gleisanlagen der DB AG wird dadurch wirksam reduziert.

Für eine andere Gestaltung der Einmündung der Erschließungsstraße in die L 400 wären auf Grund der Lage außerorts erhebliche Aufwendungen aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich (Lichtsignalanlage, zusätzliche Beleuchtungsanlage usw.).

7.6 Begründung der Regelungen und weitere öffentliche und private Belange

Die unter Punkt 3 dieses Planfeststellungsbeschlusses enthaltenen Regelungen ergänzen bzw. modifizieren die unter Punkt 2 planfestgestellten Unterlagen unter Berücksichtigung der Anforderungen des § 36 VwVfG und des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes.

7.6.1 Regelungen zu Belangen und Anlagen der DB AG

Die Einwendungen der DB sind mit den unter 3.1 in diesem Bescheid getroffenen Regelungen ausgeräumt. Diese Regelungen entsprechen den übereinstimmend zwischen DB AG und Vorhabenträger getroffenen gegenseitigen Erklärungen.

7.6.2 Anlagebedingter Immissionsschutz

Beim Neubau der Anschlussstelle Hubertus in Verbindung mit der Erschließungsstraße zwischen Baufeld Ost und L 400 ergeben sich für die benachbarten baulichen Nutzungen in Hubertus und Bohnsdorf keine Ansprüche auf Schallschutz nach der 16. BImSchV. Die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV werden deutlich unterschritten. Gleiches gilt für die Prüfung auf wesentliche Änderung im Bereich des Bauabschnittes der A 117. Es besteht kein Anspruch auf Schallschutz im Rahmen der Lärmvorsorge.

Lediglich an zwei Immissionsorten sind bei einer summativen Betrachtung der Lärmimmissionen die Grenzwerte der Lärmsanierung überschritten. Dies betrifft in Bohnsdorf die Kleine Waldstraße 95 und die Kleine Waldstraße 94.

Diese Überschreitungen existieren allerdings bereits heute, sie werden nicht durch das hier betrachtete Vorhaben verursacht.

Ansprüche auf Immissionsschutzmaßnahmen dem Grunde nach waren hier demnach nicht festzustellen.

Den schalltechnischen Untersuchungen des vorliegenden Plans liegen die Knotenstrombelastungspläne/Prognose 2025 der IVV GmbH mit Stand vom August 2009 einschließlich der Fortschreibung vom April 2014 zu Grunde. Aktuellere belastbare Daten lagen bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nicht vor.

Von einem Vorbehalt oder Auflagen hinsichtlich eventueller Neuberechnungen/Überarbeitungen konnte hier abgesehen werden.

Künftig mögliche Erhöhungen der Verkehrsbelegung ergeben sich unabhängig von dem hier planfestgestellten Vorhaben auf Grund der als vorhanden anzusehenden Verkehrs- und Infrastruktur. Die

Immissionsbelastungen der vorhandenen Gebiete Hubertus und Bohnsdorf werden nur zu einem unerheblichen Teil durch die hiermit geplante AS Hubertus und die Erschließungsstraße hervorgerufen.

Künftig ggf. erforderliche Maßnahmen der Lärmsanierung sind ursächlich auf die potentiell mögliche Verkehrsbelegung der unabhängig vom hier festgestellten Plan vorhandenen Verkehrs- und Gewerbeinfrastruktur zurückzuführen – insbesondere auf Grund der direkten Nähe zum Verkehrsflughafen BER.

Die Flughafengesellschaft hat auf Anfrage (letztmalig im Februar 2020 durch den Vorhabenträger) mitgeteilt, dass vorerst keine aktualisierten Grundlagendaten der Verkehrsentwicklung für den Flughafen bereitgestellt werden können.

„Da derzeit keine validen Grundlagendaten zur Verkehrsentwicklung für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld und dessen unmittelbares Umfeld vorliegen, werden in der SVP 2030 für die Straßen im Umfeld des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld (BER) bis auf Weiteres keine Belastungsdaten ausgewiesen. Dies betrifft auch die A 117 mit der geplanten AS Hubertus.“ (Auszug Stellungnahme LS vom 23.01.2020 zur Straßenverkehrsprognose 2030 und AS Hubertus).

Die Aktualisierung der luftschadstofftechnischen Untersuchung erfolgte mit der Deckblattplanung A. Für die Ermittlung der Vorbelastung wurde die Messstation Königs Wusterhausen überprüft, deren Betrieb inzwischen eingestellt ist. Die Betrachtung der Hintergrundbelastung erfolgte daher unter Verwendung des Berliner BLUME-Messnetzes (siehe Unterlage 11L.1 Pkt. 2.4 – Erläuterungsbericht). Seit Dezember 2010 besteht die Messstation Schönefeld, von der sich auf Grund der kurzen Betriebszeit noch keine Langzeittrends ableiten lassen. Bestätigt wird allerdings jetzt schon, dass der derzeitige Flughafenbetrieb keinen großen Beitrag in Bezug auf die NO₂-Emissionen leistet. Die Messstation weist als Jahresmittelwert für NO₂ für das Jahr 2017 den Wert von 25µg/m³ aus. Dieser Wert stellt die Gesamtbelastung, bestehend aus Hintergrundbelastung von Berlin und Umland zuzüglich der A113 und der unmittelbaren Wirkung der im Betrieb befindlichen Start- und Landebahnen dar.

Auch die in den Planunterlagen angesetzte Hintergrundbelastung für Feinstaub von 22µg/m³ (siehe Unterlage 11L.1, Pkt. 2.4.3) ist mit dem gemessenen Jahresmittelwert für 2017 von 21µg/m³ belegt.

Die luftschadstofftechnischen Untersuchungen beziehen sich auf die straßenverkehrsrelevanten Schadstoffe NO₂ und PM. Darüberhinausgehende flughafenspezifische Emissionen von Kohlenwasserstoffen sind als Zusatzbelastung bei der Zulassung und dem Betrieb des Flughafens zu betrachten, nicht aber als Hintergrundbelastung für die luftschadstofftechnische Untersuchung im straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren.

In Bezug auf die Quantifizierung der Feinstaubkonzentration PM_{2,5} wird mangels verlässlicher Messdaten dargelegt, dass die PM₁₀-Konzentration die PM_{2,5}-Konzentration als Teilmenge enthält, die PM_{2,5}-Konzentration demnach keinesfalls höher sein kann als die PM₁₀-Konzentration. Selbst die unrealistische Annahme, dass PM_{2,5} = PM₁₀ sei, lässt den Ausschluss einer Grenzwertüberschreitung sicher zu.

Der Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte der 39.BImSchV wird vom Vorhabenträger mit der vorgelegten und hiermit festgestellten Planung erbracht.

7.6.3 Baubedingter Immissionsschutz

Die unter Punkt 3.2 dieses PFB aufgeführten Regelungen dienen zur Reduzierung bzw. Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen (besonders Luftverunreinigungen, Lärm und Erschütterungen) während der Bauphase. Die gesetzlichen Anforderungen an den baubedingten Immissionsschutz werden damit eingehalten.

7.6.4 Grundwasser- und Gewässerschutz

Die in den hiermit planfestgestellten Unterlagen vorgesehene Straßenentwässerung entspricht den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung (RAS-Ew). Die unter Nr. 3.3 dieses PFB aufgeführten Regelungen dienen als Ergänzung der Ausführungen zum Grundwasser- und Gewässerschutz in den Planfeststellungsunterlagen.

7.6.5 Naturschutz und Landschaftspflege

7.6.5.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Das geplante Vorhaben 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 (Unterlage 12). Im hiermit genehmigten LBP werden die Auswirkungen des Vorhabens beschrieben und bewertet sowie Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen festgelegt.

Das Erfordernis von Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen leitet sich aus dem Tatbestand des Eingriffs in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG ab. Nach § 14 Absatz 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 Absatz 1 BNatSchG verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Der Vorhabenträger legt deshalb in seiner Planung folgende Vermeidungsmaßnahmen fest (Unterlage 12.0, S. 33A ff.):

- V 1 Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Flächen
- V 2 Gestaltung und Dimensionierung des Bauwerks 2 unter faunistischen Gesichtspunkten
- V 3 Wildschutzzaun
- V 6/A Unterpflanzung von Waldrändern
- S 1 Schutz und Sicherung von Boden und Grundwasser
- S 2 Schutz von Gehölz- und Vegetationsbeständen
- SASB3 Bauzeitenmanagement
- SASB4 Bauzeitlicher Reptilienschutz

G 1 Rasenansaat

Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden im Sinne von § 15 Absatz 2 Satz 1 und 2 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder ersetzt. Der Vorhabenträger legt folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in seiner Planung fest (Unterlage 12.2 und 12.3, Unterlage 12.0 S.36ff):

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:

A 1 Pflanzung von Gehölzen

A CEF2 Anbringen von 3 Nisthilfen für den Mäusebussard

E 1A Abriss und Entsiegelung der Hofstelle Liepe (Gemarkung Pätz – bereits abgeschlossen)

E 2A Pflanzung von Hecken und Streuobstwiesen in Klein Eichholz (Flächenagentur Brandenburg)

E 3 Aufforstung bei Groß Ziethen

E 4A Ökologischer Waldumbau im Flächenpool Streganz (Gemarkung Münchehofe – Bundesforst)

E 5 Ökologischer Waldumbau

E 6 Waldrandgestaltung

E 7 Ökologischer Waldumbau bei Horstwalde

E 8A Entsiegelung der ehemaligen Kompostieranlage Groß Leine (Maßnahme in Verantwortung des Poolbetreibers bereits abgeschlossen)

E 9B Pflanzung einer Obstbaumreihe in Gräbendorf (bereits umgesetzt)

E 10B Pflanzung einer Streuobstwiese in Mahlsdorf (Flächenagentur Brandenburg – bereits umgesetzt)

E 11B Aufforstung von Flächen der ehemaligen Kompostieranlage Groß Leine (Poolbetreiber – Genehmigung der UNB – zum überwiegenden Teil abgeschlossen).

Die Planfeststellungsbehörde bewertet die Vermeidungs-, Schutz-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als geeignet.

Die gesetzlichen Anforderungen an Ausgleich und Ersatz sind bei den hiermit angeordneten 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 neugestaltet ist (§ 15 Absatz 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 neugestaltet ist (§ 15 Absatz 2 Satz 3 BNatSchG).

Bis zur Erreichung ihrer naturschutzgesetzlichen Zielsetzung sind die Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Absatz 4 Satz 1 BNatSchG in dem erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Die konkrete Dauer der Unterhaltung ergibt sich aus dem BWVZV (Unterlage 10) i.V.m. den Maßnahmenblättern im Erläuterungsbericht des LBP (Unterlage 12.0).

Bei der Begrifflichkeit 'Timelag' müssen grundsätzlich zwei Sachverhalte unterschieden werden. Unter dem Timelag versteht man zum einen das temporäre Leistungsdefizit und zum anderen die verzögerte Umsetzung nach dem Eingriff in Natur und Landschaft.

Das temporäre Leistungsdefizit entsteht zwischen der Umsetzung der Initialmaßnahme und dem Zielerreichungspunkt der Maßnahme. Dieser Timelag wird regelmäßig bei der Eingriffsbilanzierung im LBP auf der Grundlage des Handbuchs LBP durch die Festsetzung eines angemessen hohen Kompensationsumfangs berücksichtigt.

Ein zusätzliches Leistungsdefizit für Natur und Landschaft kann sich insoweit ergeben, wenn sich die Zeitspanne zwischen Eingriff in Natur und Landschaft und Zielerreichung ausnahmsweise in unvorhergesehenem Umfang vergrößert und die Zwischenstadien der jeweiligen Maßnahme noch deutlich weniger natürliche Funktionen übernehmen als im Zielerreichungszustand.

Dieser Timelag (Umsetzungsdefizit) entsteht durch die Zeitdifferenz zwischen dem Verlust der biologischen Funktionen (Eingriffszeitpunkt i. d. R. Baufeldfreimachung) und der Umsetzung der Initialmaßnahme, da der Natur hier keine Möglichkeit gegeben wird, sich zu entwickeln.

In der Rechtsprechung (BVerwG, Urteil vom 11.08.2016, 7 A 1/15) wird gefordert, mit der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen zeitnah zum Eingriff zu beginnen, damit dieser Timelag (Umsetzungsdefizit) nicht oder nur in unwesentlichem Umfang entsteht. Unnötige Verzögerungen der Wirksamkeit solcher Maßnahmen sollen verhindert werden. Auch u. a. § 15 Abs. 5 und 6 BNatSchG gehen von einer angemessenen Frist aus und knüpfen damit an ein Zeitmoment an.

Ein mehr als nur unwesentliches Leistungsdefizit für Natur und Landschaft kann jedoch bei einer um mehr als fünf Jahre verzögerten Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen nach dem Eingriff in Natur und Landschaft entstehen. Dies ist ggf. durch eine nachträgliche Kompensationserhöhung auszugleichen. Über den Umfang der Kompensationserhöhung entscheidet die Planfeststellung nach Anhörung des Vorhabenträgers im Einzelfall.

Aufgrund des § 17 Absatz 7 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde als zuständige Behörde gemäß § 17 Absatz 1 BNatSchG die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen zu prüfen. Hierzu kann die Planfeststellungsbehörde vom Verursacher des Eingriffs die Vorlage eines Berichts verlangen. Die Nebenbestimmung dient der Umsetzung dieses gesetzlichen Erfordernisses (insbesondere der Kontrolle der fristgerechten Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen).

7.6.5.2 Besonderer Artenschutz

Dem Artenschutz wird mit den vorgesehenen Maßnahmen zum landschaftspflegerischen Begleitplan und den hier planfestgestellten Nebenbestimmungen unter Pkt. 3.5. – insbesondere 3.5.2 – im Rahmen der naturschutzrechtlichen Anforderungen hinreichend Rechnung getragen.

7.6.6 Wald

Mit dem hiermit genehmigten Vorhaben ist Wald im Sinne des § 2 LWaldG betroffen. Der Vorhabenträger ermittelte auf der Grundlage des LBP (Unterlage 12.0, S. 29B Tab.15 und S.30B Tab. 16) für das Vorhaben einen anlagebedingten und einen baubedingten Verlust von Waldbiotopen von 82.040m². Die dauerhaften und temporären Nutzungsartenänderungen werden gemäß § 8 Absatz 1 Satz 3 LWaldG genehmigt. Der Ausgleich der nachteiligen Wirkungen der Umwandlung (§ 8 Abs. 3 und 4 LWaldG) erfolgt durch Erstaufforstungsmaßnahmen und ökologischen Waldbau.

Das Gebot der Walderhaltung erfordert gemäß VV § 8 LWaldG ein Größenverhältnis der Ausgleichspflanzung zur Umwandlungsfläche von „regelmäßig mindestens 1:1, bei dauerhafter Umwandlung je nach den ausgewiesenen Waldfunktionen und dem Ausmaß der nachteiligen Wirkungen auf die Schutz- und Erholungsfunktion in der Regel ein Vielfaches. Bis zu einem Ausgleichsverhältnis von 1:1 soll die Kompensation durch Erstaufforstung erbracht werden. Ebenso ist bei größerem Ausgleichsverhältnis ein Mindestanteil der Ersatzaufforstungsfläche von 1:1 zu gewährleisten. Die über dieses Ausgleichsverhältnis hinausgehende Kompensation kann durch entsprechend großflächige Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes erbracht werden.“

Das grundsätzlich geforderte Ausgleichsverhältnis von mindestens 1:1 Erstaufforstungs- zu Umwandlungsfläche wird erreicht. Für die geplante Erstaufforstungsfläche wird hiermit die nach § 9 LWaldG erforderliche Genehmigung erteilt.

Die planfestgestellten Maßnahmen sind zum Teil bereits als Kompensationsmaßnahmen durch die jeweils zuständige Untere Naturschutzbehörde bzw. unter Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde durch die zuständige Forstbehörde genehmigt worden und von den Genehmigungsinhabern mit unterschiedlichem Fortschritt bereits umgesetzt. Die Maßnahmen sind entsprechend dem Entwicklungspotential in der Flächenbilanz enthalten.

Die Bilanz selbst wird von den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden nicht in Frage gestellt. Problematisiert wurden allerdings von den TöB Fehler bei der Ausführung von Maßnahmen durch den Poolbetreiber. Dies betrifft insbesondere die Maßnahmen E8A und E11B. Hier sind bei der Ausführung der Entsiegelungsmaßnahmen durch den Poolbetreiber laut Unterer Naturschutzbehörde artenschutzrechtliche Belange nicht berücksichtigt worden. Diese Beanstandungen sind nach Erkenntnisstand der Planfeststellungsbehörde allgemeiner Natur auf Grund der potentiellen Möglichkeit von Verstößen.

Dazu äußert der Vorhabenträger im Erörterungstermin vom 07.05.2019 Folgendes:

„Frau Becher (VT) erklärt, dass die E11B-Fläche zum überwiegenden Teil mit einer Erstaufforstungsgenehmigung vom Landesbetrieb Forst (Oberförsterei Lieberose) untersetzt ist. Bei diesem Genehmigungsverfahren muss die UNB beteiligt gewesen sein. Diese Maßnahme wird daher vom VT überhaupt nicht in Frage gestellt.“

Für die E8A-Fläche gilt, dass diese durch den Vertragspartner des Vorhabenträgers entsiegelt worden ist. Ob und inwieweit der Artenschutz unter Umständen nicht beachtet wurde (siehe Darstellung des LFU und der UNB), ist schlussendlich durch den VT nicht nachvollziehbar; wird im Übrigen von den Naturschutzbehörden auch nicht nachgewiesen, sondern nur vermutet. Im Endergebnis ist die Fläche von

ca. 6.100 m² entsiegelt. Der VT besteht darauf, dass die Maßnahme als Kompensationsmaßnahme anerkannt wird. Sie bittet die Planfeststellungsbehörde die Kompensationsmaßnahmen E8A und E11B zu diesem Vorhaben anzuerkennen und im Beschluss entsprechend zu entscheiden.“

Die Planfeststellungsbehörde folgt mit der vorliegenden Entscheidung der Argumentation des Vorhabenträgers und bekräftigt diese aus eigener Entscheidung heraus.

Für die Maßnahme E8A liegt der Planfeststellungsbehörde ein Abnahmeprotokoll der Unteren Abfall- und Bodenbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald vom 08.11.2019 vor. Darin wird die vollständige Wiederherstellung der natürlichen Bodenfunktion durch die vorgenommene Entsiegelung bestätigt.

Die Planfeststellungsbehörde weist daraufhin, dass eventuelle Fehler und Verstöße des Poolbetreibers bei der Durchführung der Maßnahme durch die genehmigende Untere Naturschutzbehörde gegenüber dem Poolbetreiber zu ahnden sind, dem Vorhabenträger für das hiermit planfestgestellte Bauvorhaben jedoch nicht angelastet werden können.

Das Ziel für die hier maßgebliche Flächenentsiegelung ist erreicht und bestätigt.

Gleiches gilt für die Aufforstungsmaßnahme E11B. Auch diese Maßnahme ist eine bereits durch die zuständige Forstbehörde genehmigte Maßnahme des Polbetreibers. Etwaige bereits begangene oder zukünftige Fehler bei der Umsetzung der Maßnahme sind gegenüber dem Poolbetreiber zu ahnden und im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zunächst nicht maßgeblich dem Vorhabenträger für das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren zuzuordnen.

Die Planfeststellungsbehörde kontrolliert im Rahmen ihrer Zuständigkeit die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen.

Sollten sich im Rahmen dieser Kontrollen Kompensationsdefizite herausstellen, etwa durch Zeitverzug oder durch sich zu einem späteren Zeitpunkt ergebende Unmöglichkeit der vollständigen Umsetzbarkeit/Anerkennungsfähigkeit, sind auf Grund der einschlägigen Rechtsnormen und der Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss hinreichend Interventionsmöglichkeiten gegeben, ein eventuell eintretendes Kompensationsdefizit etwa durch Anwendung des Timelag oder auch im Rahmen einer Planänderung auszugleichen.

Somit wird der Stellungnahme des LfU vom 30.04.2019 hinsichtlich der Ablehnung der Maßnahmen E8A und E11B hier nicht gefolgt. Mit Stellungnahme vom 11.01.2019 hatte das LfU die Maßnahme E11B selbst noch für möglich gehalten und macht in der nachfolgenden ablehnenden Stellungnahme demgegenüber auch keine neuen eigenen dagegensprechenden Erkenntnisse geltend.

Mit Schreiben vom 16.01.2019 erkennt im Übrigen die zuständige Forstbehörde die angebotenen Maßnahmen an und erklärt die Flächenbilanz für ausgeglichen. Auch die zuständige Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald trägt laut Stellungnahme vom 06.12.2018 u.a. die Maßnahme E11B ausdrücklich mit.

7.6.7 Bodendenkmalpflege

Die Nebenbestimmungen unter Punkt 3.7 dieses PFB dienen zur Einhaltung der Vorgaben des BbgDSchG und damit zum Schutz der Bodendenkmale.

7.6.8 Landesvermessung

Die Nebenbestimmungen unter Punkt 3.9 dieses PFB dienen dem Schutz von Festpunkten und Grenzzeichen.

7.6.9 Abfallwirtschaft und Bodenschutz

Die unter Punkt 3.10 dieses PFB aufgeführten Regelungen und Verweise dienen der ordnungsgemäßen Verwertung und Beseitigung von Abfällen und des Bodenschutzes.

7.6.10 Kampfmittelbeseitigung

Der VT wird aufgefordert, zeitnah vor Baubeginn die Munitionsfreigabe aller von der Maßnahme betroffenen Flächen beim Kampfmittelbeseitigungsdienst einzuholen.

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst wurde bereits in frühen Planungsphasen und im Anhörungsverfahren beteiligt. Durch den zum Teil erheblichen zeitlichen Versatz zwischen der Anhörung und dem konkreten Eingriff in eine Fläche können sich neue Erkenntnisse bezüglich der konkreten Kampfmittelbelastung von Flächen ergeben.

Daher ist es erforderlich, zeitnah vor dem Eingriff in Flächen die aktuell bekannte Kampfmittelbelastung abzufragen und geeignete Maßnahmen zur Erlangung der Freigabe durchzuführen.

Das trotzdem immer noch verbleibende Restrisiko des Auffindens von Kampfmitteln im Planfeststellungsgebiet erfordert einen sensiblen Umgang mit der Gefahr und das pflichtgemäße Melden von Fundstücken an die zuständigen Behörden.

7.6.11 Landwirtschaft

Flurneuordnungsverfahren sind von der Planung nicht betroffen. Der Forderung nach einer geringstmöglichen Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen wird einerseits durch die Abwägung in der Variantenauswahl Rechnung getragen. Außerdem werden mit der vorliegenden Planung eine Vielzahl von Kompensationsmaßnahmen durch Nutzung bereits genehmigter Poolmaßnahmen genutzt und somit die Inanspruchnahme zusätzlicher landwirtschaftlicher Flächen für Kompensationsmaßnahmen gering gehalten.

7.6.12 Landesvermessung

Auf der Grundlage des Gesetzes über das amtliche Vermessungswesen des Landes Brandenburg ist darauf hinzuwirken, Lagefestpunkte vor Zerstörung zu schützen. Diese sind durch Granitpfeiler vermarktet (siehe Festpunktbeschreibung) und häufig durch Schutzsäulen mit dem Hinweisschild „Geodätischer Festpunkt“ gesichert.

7.6.13 Inanspruchnahme von privaten Grundstücken

Aus Gründen des Datenschutzes erscheinen im Folgenden alle privaten personenbezogenen Daten in anonymisierter Form. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter. Soweit erforderlich, wurden zur Identifikation die Katasterangaben der Grundstücke aus der Unterlage 14.2 - Grunderwerbsverzeichnis herangezogen.

Dem Vorhaben grundsätzlich entgegenstehende Einwendungen von Eigentümern wurden nicht geltend gemacht.

7.6.13.1 Entschädigungsansprüche dem Grunde nach

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.

Fragen nach der Höhe der Entschädigung, der Ausdehnung der Enteignung auf Antrag des Eigentümers (§ 7 Absatz 2 bis 4 EntGBbg) 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 und für Kommunales des Landes Brandenburg, Henning-von-Tresckow-Straße 9 - 13, 14467 Potsdam) zuständig ist. Hierzu finden sich weitere Informationen unter <https://enteignung.brandenburg.de>.

7.6.14 Begründung zur Entscheidung von Einwendungen

Im Anhörungsverfahren wurden mehrere Einwendungen von Privaten gegen den Plan erhoben, die sich auf verschiedene Sachverhalte beziehen. Teilweise lagen zu einem Sachverhalt mehrere Einwendungen vor. Im Folgenden werden die Einwendungen, die inhaltlich denselben Sachverhalt betreffen, zusammenfassend thematisch behandelt und begründet. Für alle übrigen erfolgt eine separate Begründung. Auf Grund der Einwendungen werden von der Planfeststellungsbehörde keine über die im Plan vorgesehenen Maßnahmen und vom Vorhabenträger im Rahmen der Erwiderungen und der Erörterung getätigten Zusagen verfügt. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt zur Kenntnis und kann nachvollziehen, dass für die Anwohner des Gebietes um Schönefeld und Waltersdorf sowie der angrenzenden südlichen Berliner Wohngebiete, insbesondere Bohnsdorf, durch den Bau und künftigen Betrieb des Verkehrsflughafen BER und die damit verbundenen Infrastrukturmaßnahmen erhebliche, auch belastende Veränderungen, Eingriffe und Maßnahmen verbunden sind. Jegliche weitere Maßnahmen wie der vorliegende Plan werden daher vor Ort als zusätzliche Belastung erlebt. Insbesondere im Erörterungstermin wurde ausführlich über die Gesamtsituation diskutiert – selbstverständlich und nachvollziehbar, da die Anwohner als unmittelbar Betroffene bereits über Jahrzehnte die Gesamtsituation erleben und ihre Einwände nicht vorhabensscharf trennen und vortragen.

Unbeschadet dessen verweist die Planfeststellungsbehörde jedoch dazu auf die vorangegangenen Ausführungen insbesondere zur Planrechtfertigung und Variantenprüfung sowie zur Schutzgutbetrachtung und die landschaftspflegerische Begleitplanung, des Weiteren auf die Er widerungen des Vorhabenträgers zu den einzelnen Einwendungen.

Hinsichtlich der Einwendungen zur Variantenauswahl ergänzt die Planfeststellungsbehörde bereits an dieser Stelle die Argumentation des Vorhabenträgers auf die Einwendungen vorab zusammenfassend:

Bei der Auswahl unter verschiedenen Varianten besteht ein planerischer Gestaltungsspielraum. Die Grenze der planerischen Gestaltungsfreiheit ist erst dann überschritten, wenn sich eine räumliche Trassenvariante unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als eindeutig vorzugswürdig aufdrängt oder wenn der Behörde bei der Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist. Eindeutig vorzugswürdig erscheint eine Planungsvariante insbesondere dann, wenn sie sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange gegenüber der Plantrasse eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Lösung darstellt. Das Gebot sachgerechter Abwägung wird dagegen nicht verletzt, wenn sich die Behörde im Widerstreit der verschiedenen Belange für die Bevorzugung des einen und damit notwendigerweise für die Zurückstellung des anderen entscheidet. Die darin liegende Bewertung der von der Planung berührten Belange und ihre Gewichtung im Verhältnis untereinander ist ein wesentliches Element der planerischen Gestaltungsfreiheit. Ein Abwägungsfehler liegt selbst dann nicht vor, wenn eine andere als die planfestgestellte Trasse ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre (BayVGh, Urteil vom 11.07.2016 - 22 A 15.40031 - Rn.39 m.w.N.; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 22.11.2016 - 9 A 25.15 - Rn.39 m.w.N.).

Das Erfordernis der Planrechtfertigung ist allgemein erfüllt, wenn – gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachrechts (vgl. vorliegend Art. 3 Abs. 1 Nr. 1, Art. 9 BayStrWG) – für das Vorhaben ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit der Fall, sondern bereits dann, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist (stRspr., vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 09.11.2017 - 3 A 4.15 = juris Rn.34; Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075.04 = BVerwGE 125,116 = juris Rn.182; BayVGh, Beschluss vom 20.02.2017 - 8 ZB 15.2162 = juris Rn.14). Ob ein solcher Bedarf besteht, muss grundsätzlich prognostisch ermittelt werden; bei Vorhaben der verkehrlichen Infrastruktur bedarf es hierzu einer Verkehrsprognose. Diese unterliegt nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle. Die Prognose ist nicht zu beanstanden, wenn sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der ihr zugrundeliegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet ist (BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 - 4 C 8.09 = BVerwGE 142,234 = juris Rn.59 m.w.N.).

7.6.14.1 Einwendung 1

Die Einwender (Einwendungsführerin + Unterschriftensammlung) sind nicht Eigentümer jeglicher vom Plan beanspruchten Flächen.

Die Einwender beanstanden Eingriffe in Natur und Landschaft, insbesondere in Wald und Lebensraum für Wildtiere.

Außerdem wenden sie sich gegen die befürchtete erhöhte Verkehrs-, Lärm- und Abgasbelastung im Bereich Berlin-Bohnsdorf und eine vermutete damit einhergehende Wertminderung der Grundstücke.

In dem Schreiben vom 22.11.2017 wird um den Verzicht auf den Anschluss an die L400 (Waltersdorfer Straße im Bereich Bohnsdorf) gebeten.

Die Planfeststellungsbehörde hat beim Vorhabenträger die Überprüfung der Notwendigkeit zur Anbindung der AS Hubertus an die L 400 veranlasst. Dieser kommt mit der Verkehrlichen Untersuchung zur Anschlussstelle Hubertus in der zuletzt ergänzten und aktualisierten Version vom 12.07.2019 zu dem Ergebnis, dass die Anbindung an die L 400 eine verbesserte Verkehrliche Anbindung auch für die Anwohner im Berliner Ortsteil Bohnsdorf darstellt und die prognostizierte Zunahme des Verkehrs auf der Waltersdorfer Straße von 1000 Kfz am Tag durch Einwohnerverkehre selbst entsteht. Dies geht einher mit einer erforderlichen Entlastung der AS Waltersdorf. Nur die vollständige Umsetzung des Plans mit Anbindung der AS Hubertus an die L 400 wird den verkehrlichen Erfordernissen, die zur Planrechtfertigung führen, gerecht.

Hinsichtlich der Eingriffe in Natur und Landschaft, insbesondere auch Wald und die Lärm- und Schadstoffsituation wird auf die vorangegangenen Ausführungen verwiesen. Die zuständigen Behörden (Natur- und Immissionsschutzbehörden) erheben keine grundsätzlichen, dem Plan entgegenstehenden Bedenken.

Der Planung haftet auch im Hinblick auf die geltend gemachte Wertminderung der Grundstücke kein Abwägungsmangel an. Der Verkehrswert eines Grundstücks stellt keinen eigenständigen Abwägungsposten dar. Er hängt von vielen Faktoren ab, die im Rahmen der Planung nicht sämtlich berücksichtigt werden können oder müssen. Für die Abwägung kommt es demgemäß nicht auf potentielle Änderungen des Verkehrswerts eines betroffenen Grundstücks an, sondern nur auf die - nach ihrem Maß bewältigungsbedürftigen - faktischen Auswirkungen des Vorhabens. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (so z.B. OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 21.11.2012 - 16 D 28/10.AK).

7.6.14.2 Einwendung 2

Die Einwendung ist als ausgeräumt anzusehen. Die betreffende Fläche, zu der es eine Einwendung zur Zufahrtenregelung gab, ist nicht mehr im Eigentum der Einwenderin. Die Fläche ist im Zuge der Realisierung der Schienenanbindung Ost an die DB AG und Gemeinde Schönefeld verkauft worden.

7.6.14.3 Einwendung 3

Die Einwender bezweifeln die Notwendigkeit der vorliegenden Planung und sehen ein Missverhältnis zu den Verlusten für Natur und Landschaft. Die Planfeststellungsbehörde verweist auch an dieser Stelle auf die vorangegangenen Ausführungen zur Planrechtfertigung und zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung sowie auf die grundsätzlichen Zustimmungen der zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden.

7.6.14.4 Einwendung 4

Die Einwender bezweifeln ebenfalls die Notwendigkeit des Vorhabens und beanstanden die Eingriffe in die Fauna und Flora ebenso die befürchtete Verkehrs- und Lärmzunahme. Für die Waltersdorfer Straße wird Tempo 30 empfohlen.

Zu letztgenanntem verweist die Planfeststellungsbehörde an die dafür zuständige Straßenverkehrsbehörde in Berlin.

Zu den vorgenannten Einwendungspunkten wird wiederum auf die vorangegangenen Ausführungen insbesondere zur Schutzgutbetrachtung und zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung sowie auf die zustimmenden Stellungnahmen der zuständigen beteiligten Träger öffentlicher Belange (Natur- und Immissionsschutzbehörden, Forstverwaltung) verwiesen.

7.6.14.5 Einwendung 5

Die Einwender machen keine Betroffenheit in eigenen Rechten und berechtigten Interessen geltend. Schutzgutbezogen erwähnen sie den Waldverlust und beeinträchtigte Rückzugsmöglichkeiten für Wildtiere.

Diesbezüglich verweist die Planfeststellungsbehörde auf die vorangegangenen Ausführungen.

Im Wesentlichen setzt sich die Einwendung mit der durch die Einwender in Zweifel gezogene Notwendigkeit des Vorhabens auseinander, mit der Verkehrsprognose und fordert alternative Variantenprüfungen, so z.B. die Erweiterung der AS Kienberg und die autarke Anbindung des Gewerbegebietes per Anschlussstelle an die A113.

Unbeschadet dessen, dass die Planfeststellungsbehörde hier keine Einwendungsbefugnis anerkennt und die dahingehende Einwendung zurückweist, wird darauf hingewiesen, dass die vom Vorhabenträger in den Planunterlagen vorgenommene und u.a. im Erörterungstermin ausführlich vorgestellte verkehrliche Untersuchung zweifellos die gesamte verkehrliche Infrastruktur im Flughafenumfeld betrachtet und berücksichtigt, und zwar die vorhandene wie auch die geplanten Erweiterungen/Ergänzungen (Anschlussstellen, Tangente etc.).

Zwar ist der Flughafen BER noch nicht in Betrieb, die Herleitung und Zugrundelegung der zukünftigen Verkehrsströme und -zahlen, Gewerbeansiedlungen und der daraus resultierende Infrastrukturbedarf ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar auf Basis der Daten vergleichbarer Internationaler Verkehrsflughäfen erfolgt.

Die Planungsvariante ist nach Betrachtung und Abwägung der dafür und der dagegensprechenden Belange vernünftigerweise geboten.

Die Anregungen des Einwenders zur AS Kienberg (bereits realisiert) und zu einer weiteren AS an der A113 (in Planung) sind insoweit berücksichtigt, als dass sie bereits im Masterplan „Gateway BBI“ der Gemeinde Schönefeld (vom 06.06.2019) enthalten sind. Diese zwei AS stellen jedoch keine alternativen Planungsvarianten zur AS Hubertus dar und können auch nicht deren Funktion übernehmen, sondern gehören mit dieser gemeinsam zum Gesamtkonzept der Verkehrsinfrastruktur im Flughafenumfeld.

7.6.14.6 Einwendung 6

Der Einwender macht deutlich, dass die Vorbelastung des Gebietes Bohnsdorf erheblich ist. Gegen das hiermit planfestgestellte Vorhaben macht er zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastung geltend.

Hierzu verweist die Planfeststellungsbehörde auf die vorangegangenen Ausführungen.

Die Erwiderung des Vorhabenträgers und die Einladung zum Erörterungstermin konnten nicht zugestellt werden.

7.6.14.7 Einwendung 7

Der Einwender befürchtet durch das Bauvorhaben eine Zunahme des Verkehrs, insbesondere auch LKW, in Bohnsdorf und damit eine Zunahme von Lärm und Schadstoffen. Er stellt den Bedarf und die Variantenauswahl in Frage. So verweist er auf die Möglichkeit zusätzlicher Anschlussstellen an der A113 bzw. der Erweiterung vorhandener Anschlussstellen sowie auf die Variante 4 mit Nutzung der Flächen der wenig frequentierten Tank- und Raststätte Waldeck.

Außerdem beanstandet er die Inanspruchnahme von Waldflächen und die damit einhergehenden Einschränkungen des Erholungsraumes und Wohnumfeldes.

Er bemängelt weiterhin, dass es sich um die Erschließung eines Gewerbegebietes auf Brandenburger Territorium handelt, wobei die Steuereinnahmen nach Brandenburg bzw. an die Gemeinde Schönefeld fließen, die Berliner aber die Nachteile zu tragen haben.

Zudem bemängelt er die trassenfernen Kompensationsmaßnahmen und fordert einen Ausgleich der Eingriffe in Eingriffsnahe.

Er fordert Lärm- und Schadstoffmessungen.

Hierzu erklärt die Planfeststellungsbehörde ergänzend zu den vorangegangenen Ausführungen dieser Entscheidung, dass die vorgenommenen Berechnungen sowohl dem Gesetz als auch dem Stand der Technik entsprechen. Dies legt die 16. BImSchV entsprechend fest - Beurteilungspegel sind entsprechend dem in der Richtlinie RLS-90 festgelegten Berechnungsverfahren zu ermitteln.

Messungen des Schalldrucks bilden nur Momentaufnahmen ab und sind zum Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV nicht geeignet.

Hierzu ergänzt die Planfeststellungsbehörde ihre bisherigen Ausführungen wie folgt: Die geplanten trassenfernen Kompensationsmaßnahmen werden in dem gleichen Naturraum umgesetzt und entsprechen damit den Festlegungen des § 15 BNatSchG. Maßnahmen auf dem Gebiet des Landes Berlin sind auf Grund der hoheitlichen Zuständigkeitsregelungen nicht möglich. Im Übrigen gibt es auch zu berücksichtigende Belange wie z. B. die der Landwirtschaft, die den Flächenverbrauch in der Region minimieren wollen und trassenferne Kompensationsmaßnahmen ausdrücklich befürworten. Hier ist eine für alle Seiten und im Besonderen von den zuständigen beteiligten Behörden mitgetragene ausgewogene Planung vorgelegt worden.

7.6.14.8 Einwendung 8

Der Einwender ist von dem Vorhaben nicht betroffen. Weder seine Adresse noch der Inhalt seines Schreibens enthalten bei großzügigster Auslegung Anhaltspunkte für eine Betroffenheit in eigenen Rechten und berechtigten Interessen.

Unbeschadet dessen verweist die Planfeststellungsbehörde zum Inhalt des Schreibens auf die vorangegangenen Ausführungen zur Planrechtfertigung und Variantenauswahl.

7.6.14.9 Einwendung 9

Die Einwenderin macht ihre Betroffenheit als Fußgängerin und Radfahrerin durch die bauzeitliche Schließung des Geh-/Radwegs unter BW2 geltend.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt wie der Vorhabenträger die Betroffenheit an – insbesondere für Fußgänger handelt es sich um einen erheblichen Umweg (ca. 2km anstatt ca. 1km) entlang der vorhandenen alternativen Wegebeziehung. Dennoch gibt es auf Grund der geplanten Erneuerung des BW2 keine Alternative zur bauzeitlichen Sperrung – die zeitweise Beeinträchtigung der gewohnten Wegebeziehung ist unausweichlich und auch zumutbar.

7.6.14.10 Einwendung 10

Die Einwände werden im Namen einer Arbeitsgruppe geltend gemacht, die weder als vom Bund noch vom Land Berlin anerkannte Vereinigung bekannt ist. Dies wird auch nicht geltend gemacht, die Organisationsform ist des Weiteren nicht erkennbar, ebenso wenig eine Vertretungsbefugnis. Somit ist hier von einer privaten Einwendung auszugehen. Weder die Adresse der Arbeitsgruppe noch die Anschrift des benannten Ansprechpartners und Unterzeichners deuten auf die Betroffenheit eigener Rechte und berechtigter Interessen hin, die Adressen befinden sich nicht im Vorhabensbereich. Die Arbeitsgruppe macht auch keine zu vertretenden Interessen geltend.

Die Einwendungsbefugnis ist demnach zumindest zweifelhaft. Unbeschadet dessen wird auf die vorangegangenen Ausführungen verwiesen.

Die/der Einwender machen Beeinträchtigungen durch den befürchteten zunehmenden Verkehr, Lärm und Ferinstaubbelastung geltend. Die Waltersdorfer Straße sei bereits jetzt gefährlich für Kinder und Wildtiere.

Eine alternative Gestaltung des Knotenpunktes der neuen Erschließungsstraße mit der L400 ist Bestandteil der Einwendung. Diese sieht im Grunde eine Abkröpfung der nördlichen Waltersdorfer Straße und eine bevorzugte Verkehrsführung zwischen der AS Hubertus über den Knotenpunkt an die südliche Waltersdorfer Straße vor.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, die Planfeststellungsbehörde verweist auf die vorangegangenen Ausführungen und schließt sich den Erwiderungen des Vorhabenträgers an. Dieser erklärt, dass die vom Einwender vorgeschlagene Knotenpunktgestaltung den vorhandenen und auch künftigen Verkehrsströmen in ihren Relationen nicht gerecht wird. Die geplante Knotenpunktgestaltung als Kreisverkehr dient der leistungsfähigen und sicheren Verkehrsführung und -verteilung und wird beibehalten.

7.6.14.11 Einwendung 11

Die Einwenderin formuliert im Rahmen ihrer Einwendungen verschiedene Anträge, die sowohl formaler als auch materieller Natur sind.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Anträge hinsichtlich der beanstandeten formalen Fehler zurück, da diese gegenstandslos sind. Der Antrag zum geplanten und hiermit planfestgestellten Vorhaben ist entgegen der Darstellungen der Einwenderin sowohl eindeutig dem nach FStrG zuständigen Baulastträger, dem Landesbetrieb Straßenwesen des Landes Brandenburg zuzuordnen als auch von diesem ordnungsgemäß unterzeichnet. Sowohl die Planunterlage selbst als auch sämtliche Anschreiben im Verfahren und insbesondere die öffentliche Bekanntmachung zur Auslegung der Planunterlagen lassen zweifelsfrei sowohl den Antragsteller als auch die maßgeblichen Planunterlagen erkennen.

Eventuelle Probleme und Missverständnisse zwischen der Einwenderin und der Auslegestelle im Rathaus Köpenick haben nicht zu einer „unzulässigen Verkürzung der Rechte“ der Einwenderin geführt – diese insbesondere nicht daran gehindert, form- und fristgerechte Einwendungen zu erheben.

Gleiches gilt für die Fristsetzung durch die Anhörungsbehörde im Rahmen der Beteiligung zur Planänderung.

Der Vorhabenträger ergänzt dazu in seinen Erwidern und auch im Erörterungstermin, dass der Landesbetrieb Straßenwesen des Landes Brandenburg der Antragsteller sei im Auftrag der Gemeinde Schönefeld. Es gibt eine Planungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der Gemeinde.

Zu den von der Einwenderin geäußerten Zweifel an der Finanzkraft der Gemeinde in Bezug auf Gewerbe- und Verkehrsinfrastruktur führte diese im Erörterungstermin aus, dass die Mittel für die vorliegende Planung haushaltsrechtlich gesichert seien und die Finanzierung der Transversalen, beginnend ab dem Kreisverkehr bis zum Anschluss an das Gewerbegebiet, mit dem Bebauungsplan gesichert sei und die Mittel im Haushaltsplan eingeplant seien. Alle noch nicht gebauten Straßen des Bebauungsplans werden erst dann in Auftrag gegeben, wenn die Mittel im jeweiligen Haushaltsplan eingestellt seien.

Maßgeblich in diesem Planfeststellungsverfahren sei, dass alle Gewerbegebiete sinnvoll, konfliktfrei und störungsfrei an das übergeordnete Straßennetz anzubinden sind. Die AS Hubertus mit Erschließungsstraße sei eine von drei geplanten Schlüsselmaßnahmen, diese an das übergeordnete Bundes- und Landesstraßennetz anzubinden.

Eingewendet wird, dass Unterlagen veraltet seien.

Die beanstandete Übersichtskarte 2 dient lediglich der räumlichen Einordnung des Vorhabens und ist als Unterlage nur zur Information in den Planunterlagen enthalten. Die Anstoßwirkung der ausgelegten Planunterlagen basiert nicht auf dieser Unterlage Nr. 2. Auf Grund der dynamischen Entwicklung im Vorhabensbereich entsprechen einzelne Darstellungen auf dieser Übersichtskarte nicht dem aktuellen Stand.

Inhaltlich bemängelt die Einwenderin weiterhin, dass die vorgelegte Verkehrsplanung die Waltersdorfer Straße in Bohnsdorf zum Erliegen bringen würde, was zur Folge hat, dass ältere Leute und Schulkinder kaum noch die Möglichkeit haben diese Straße zeitnah zu überqueren. Wenn die Anschlussstelle eröffnet werde und der BER aktiv betrieben würde, müsste man sich alternative Routen suchen.

Zu der von der Einwenderin thematisierten erhöhten Verkehrsbelastung und der daraus resultierenden Lärm- und Schadstoffbelastung verweist die Planfeststellungsbehörde auf die vorangegangenen Ausführungen.

7.6.14.12 Einwendung 12

Die Einwenderin ist gewerbliche Pächterin und Nutzerin landwirtschaftlicher Flächen.

Die Einwenderin bemängelt allgemein den Verbrauch von landwirtschaftlichen Nutzflächen, der im Bereich der Gemeinde Schönefeld ohnehin hoch ist.

Es wird angeregt, Kompensationsmaßnahmen trassenfern und nicht auf landwirtschaftlichen Flächen im Vorhabensbereich umzusetzen.

Hinsichtlich der eigenen konkreten Betroffenheit werden keine grundsätzlich entgegenstehenden Rechte und Interessen geltend gemacht; es wird darauf hingewiesen, dass eine rechtzeitige Abstimmung zum zeitlichen Bauablauf insbesondere auch hinsichtlich der erforderlichen Zufahrten erfolgen muss. Die Zufahrten (bauzeitlich wie nach Abschluss der Bauarbeiten) müssen für den landwirtschaftlichen Verkehr geeignet sein.

Auf Grund der Erwidern des Vorhabenträgers wurde die Einwendung für ausgeräumt erklärt. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die entsprechende Nebenbestimmung unter der Pkt.3.

7.7 Gesamtabwägung

Das Vorhaben ist zur Lösung der bestehenden Defizite in der Verkehrsinfrastruktur geeignet. Die Planung ist gerechtfertigt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, die Einflüsse auf die Umwelt geprüft und alle Belange gegeneinander und untereinander abgewogen.

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich zusammenfassend feststellen, dass das Straßenbauvorhaben auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Es sind keine Verstöße gegen zwingendes Recht erkennbar. Optimierungsgebote wurden beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftigerweise geboten.

8 Hinweise

8.1 Veränderungssperre und Vorkaufsrecht

Gemäß § 9a Absatz 1 FStrG/ 40 Abs. 1 BbgStrG dürfen vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren an oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen, 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.

§ 9a Absatz 6 FStrG/ § 40 Abs. 5 BbgStrG gewährt dem Träger der Straßenbaulast seit Beginn der Auslegung der Pläne bzw. seit dem Zeitpunkt, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wurde, den Plan einzusehen, ein Vorkaufsrecht an den vom Plan betroffenen Flächen.

8.2 Umweltschäden

Gemäß § 1 USchadG 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 Planfeststellungsbeschlusses in der Baudurchführung entstehen (z. B. bei Schadstoffaustritt von Baumaschinen).

§ 75 Absatz 2 VwVfG bleibt unberührt.

8.3 Zustellung / Bekanntmachung

Nach § 74 Absatz 4 Satz 2 VwVfG wird eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung des festgestellten Straßenbauplans – in den Gemeinden Schönefeld, Am Mellensee, in der Stadt Baruth und der Stadt Berlin – zwei Wochen lang zur Einsicht ausgelegt. Der Ort und die Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Der Planfeststellungsbeschluss wird den Vereinigungen, über deren Einwendungen und Stellungnahmen entschieden worden ist, und denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, zugestellt (§ 74 Absatz 4 Satz 1 VwVfG).

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss allen übrigen Betroffenen gegenüber als zugestellt (§ 74 Absatz 4 Satz 3 VwVfG).

Neben der Anwendung des § 74 Abs. 4 Satz 2 des VwVfG hat die Planfeststellungsbehörde in entsprechender Anwendung des § 74 Abs. 5 Satz 2 des VwVfG die Entscheidung zur Zulassung des Vorhabens weiterhin öffentlich bekannt zu machen (§ 27 UVPG).

Die öffentliche Bekanntmachung wird dadurch bewirkt, dass der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und der Hinweis auf die Auslegung nach § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 74 Abs. 4 Satz 2 VwVfG im Amtsblatt des Landes Brandenburg und in den örtlichen Tageszeitungen bekannt gemacht werden.

Gemäß § 27a VwVfG wird unter <https://lbv.brandenburg.de/683.htm> eine Lesefassung des Planfeststellungsbeschlusses und des festgestellten Plans veröffentlicht.

Die öffentliche Bekanntmachung und Auslegung der Entscheidung kann sich aufgrund der aktuellen Pandemiesituation verzögern.

9 RECHTSBEHELFSBELEHRUNG

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Hardenbergstraße 31, 10623 Berlin (§ 48 Absatz 1 Satz 1 Nr. 8 VwGO) erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg schriftlich oder in elektronischer Form mit einer qualifizierten elektronischen Signatur im Sinne des Vertrauensdienstegesetzes (VDG) i.V.m. der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 auf dem unter www.berlin.de/sen/justiz/aktuell/erv/index.html veröffentlichten Kommunikationsweg zu erheben.

Falls die Klage schriftlich erhoben wird, sollen der Klage und allen Schriftsätzen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden (§ 81 Absatz 2 VwGO).

Gemäß § 82 Absatz 1 VwGO muss die Klage den Kläger, den Beklagten (Landesamt für Bauen und Verkehr) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Nach § 17e Absatz 5 FStrG hat der Kläger innerhalb einer Frist von zehn Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Nach § 67 Absatz 4 Satz 1 VwGO müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Nach § 67 Absatz 4 Satz 3 und Absatz 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 Absatz 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.

gez. Bernau