

## Fachbeitrag Klimaschutz

für das Vorhaben:

### Neue Straßenverbindung – Straße An der Schule

Bau-km 0+000 – 0+975

#### Auftraggeber:



Land Berlin vertreten durch:

**Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz**

**Abteilung V - Tiefbau**

Brunnenstraße 110d-111

13355 Berlin

#### Auftragnehmer:



**Planungsgruppe Landschaftsentwicklung GbR**

Pohlstraße 58

10785 Berlin

Tel.: 030 / 26 39 98 30

Fax: 030 / 26 39 98 50

E-Mail: [info@planland.de](mailto:info@planland.de)

[www.planland.de](http://www.planland.de)



# INHALT

		Seite
<b>1</b>	<b>EINLEITUNG .....</b>	<b>3</b>
1.1	Vorhabenbeschreibung.....	3
1.2	Rechtliche Grundlagen des Klimaschutzes .....	3
1.3	Klimawirksamkeit von Straßen.....	4
<b>2</b>	<b>TREIBHAUSGAS-BILANZIERUNG.....</b>	<b>5</b>
2.1	Projektbezogene Treibhausgas-Bilanz .....	5
2.1.1	Lebenszyklusemissionen (LCCE) .....	5
2.1.2	Anlagebedingte Emissionen .....	5
2.1.3	Betriebsbedingte Emissionen .....	5
2.1.4	Gesamtbilanz .....	5
2.2	Sektorbezogene Treibhausgas-Bilanz.....	6
2.3	Weitere klimawirksame Vorhabenwirkungen.....	6
2.4	Minderung von THG-Emissionen.....	7
2.5	Bewertung der Vorhabenwirkungen .....	7
<b>3</b>	<b>FAZIT .....</b>	<b>8</b>
<b>QUELLENVERZEICHNIS .....</b>		<b>9</b>

## Tabellenverzeichnis

		Seite
Tab. 1:	Emission von CO <sub>2</sub> -Äquivalenten im Prognose-Nullfall und im Planfall.....	6

## Abkürzungsverzeichnis

B	Bundesstraße
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
CO <sub>2</sub> -eq	Kohlenstoffdioxid-Äquivalent
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
Kfz	Kraftfahrzeug
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
LCCE	Lebenszyklusemissionen
LWaldG	Landeswaldgesetz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
NatSchG Bln	Berliner Naturschutzgesetz
THG	Treibhausgas(e)
TTW	„tank-to-wheel“-Emissionen
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
WTT	„well-to-tank“-Emissionen (WTT)

## 1 EINLEITUNG

### 1.1 Vorhabenbeschreibung

Das geplante Vorhaben umfasst den Neubau einer Straßenverbindung im Bereich der Bestandsstraße An der Schule in Mahlsdorf. Es ist Teil der Verkehrslösung Mahlsdorf, zu der auch der zweigleisige Ausbau der Straßenbahn im Straßenzug Hönower Straße – Hultschiner Damm zählt.

Derzeit stellen die Hönower Straße mit ca. 14.000 Kfz/24 h und der Hultschiner Damm mit ca. 9.200 Kfz/24 h (vgl. Unterlage 01) die Hauptverbindung zwischen Mahlsdorf-Nord und Mahlsdorf-Süd her und binden diese an die B1/B5 an. Der bestehende Verkehrsraum ist jedoch sehr eng begrenzt und in einem schlechten baulichen Zustand. Er wird durch die gleichzeitige Nutzung von Kfz-, Fuß-, Rad- und eingleisigem Straßenbahnverkehr übermäßig beansprucht, sodass der Verkehrsablauf beeinträchtigt ist. Die Nutzungsbreiten der einzelnen Anforderungen entsprechen nicht den Anforderungen des gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsaufkommens.

Ziele des geplanten Straßenneubaus sind:

- Entlastung des Verkehrs im Bereich Hönower Straße/Hultschiner Damm
- Schaffung einer leistungsfähigeren Verbindung
- Entschärfung der ungenügenden Verkehrssituation
- Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Die Zielsetzung ist nur durch den geplanten Bau einer neuen Straßenverbindung erreichbar.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie (VCDB, 2007) wurde nach Abwägung aller Vor- und Nachteile zunächst eine Vorzugsvariante für den Straßenbau ermittelt.

Den Bauanfang der ca. 1,0 km langen neuen Straßenverbindung stellt die Kreuzung Hönower Straße/Pestalozzistraße im Norden des Untersuchungsraumes dar. Die Straßenverbindung verläuft zunächst über die Pestalozzistraße nach Osten und folgt dann in südlicher Richtung der Bestandsstraße An der Schule, die dort bisher bei einer Verkehrsbelastung von bis zu ca. 1.500 Kfz/24 h die Funktion einer Erschließungsstraße mit kleinräumiger Erschließungsfunktion erfüllt. Südlich der B1/B5 wird die Straße An der Schule bis zum Hultschiner Damm in Höhe Gut Mahlsdorf verlängert.

### 1.2 Rechtliche Grundlagen des Klimaschutzes

Deutschland ist einer von 180 Staaten, die das 2015 verhandelte Übereinkommen von Paris (UN, 2015) zum Klimaschutz ratifiziert haben, welches die Beschränkung der globalen Erwärmung auf deutlich unter 2°C, möglichst jedoch auf 1,5°C gegenüber der vorindustriellen Zeit vorsieht. In Deutschland ist der Klimaschutz zudem durch den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen im Grundgesetz (Art. 20a GG) verankert.

Vor diesem Hintergrund hat Deutschland seine Klimaschutzvorgaben 2019 im Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) genauer festgehalten. Dessen Zweck ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des globalen Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben unter Berücksichtigung der ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen zu gewährleisten. Gemäß § 13 KSG haben dafür „Träger öffentlicher Aufgaben [...] bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.“

In § 4 KSG i. V. m. Anlage 2 ist festgehalten, dass die jährlichen Minderungsziele durch die Vorgabe von Jahresemissionsmengen für verschiedene Sektoren, u. a. für Verkehr, festgelegt werden. Stand April 2023 sind die vorgesehenen Emissionsminderungen nicht projektbezogen, aber innerhalb des jeweils betroffenen Sektors zu erreichen. Auch bei der Genehmigung eines einzelnen Projektes ist somit eine den gesamten Sektor in den Blick nehmende bilanzierende Betrachtungsweise einzunehmen.

Neben dem KSG ist der Klimaschutz noch in weiteren relevanten Gesetzestexten verankert. Im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist das Klima eines der Schutzgüter, dessen vorhabenbedingte Veränderung z. B. durch Treibhausgasemissionen bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen ist. Darüber hinaus sind erhebliche Beeinträchtigungen des eingriffsrechtlichen Schutzguts Klima/Luft (SENUVK 2020a) gemäß § 13 BNatSchG zu vermeiden und nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder monetär zu kompensieren. Dem Berliner Mobilitätsgesetz zufolge sind verkehrsbedingte Beeinträchtigungen so zu reduzieren, „dass die verkehrsspezifischen Umweltziele sowie die Klimaschutzziele des Landes Berlin [...] erreicht werden“ (§ 8 Abs. 1 MobG BE).

### 1.3 Klimawirksamkeit von Straßen

Straßen und der auf ihnen verlaufende Verkehr tragen zur Freisetzung klimaschädlicher Treibhausgase (THG) bei. Dazu zählen gemäß des Kyoto-Protokolls (UN, 1998) neben Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) noch fünf weitere Gase (u. a. Methan (CH<sub>4</sub>) und Lachgas (N<sub>2</sub>O)). Diese weiteren Gase bilden nur einen relativ geringen Anteil der verkehrsbedingten THG-Emissionen und können zur vereinfachten Darstellung über CO<sub>2</sub>-Äquivalente in die Bilanzierung eingebunden werden.

Grundsätzlich können THG durch Anlage, Bau und Unterhaltung sowie Betrieb einer Straße emittiert werden. Anlagebedingte Emissionen entstehen durch Landnutzungsänderungen insb. wichtiger CO<sub>2</sub>-Senken (z. B. Moore).

Die durch Bau und Unterhaltung verursachten Emissionen (auch Lebenszyklusemissionen) können v. a. anhand von Gewinnung, Verarbeitung und Transport der verwendeten Materialien sowie des Maschineneinsatzes auf der Baustelle bestimmt werden. Auch die durch den Betrieb der Straße beispielsweise für die Beleuchtung entstehenden Emissionen werden hier mitbedacht. Aus Gründen der methodischen Handhabbarkeit ist entsprechend des Methodenhandbuches zum Bundesverkehrswegeplan 2030 ein flächenbezogener Mittelwert anwendbar, der für Bundesstraßen bei 4,6 kg CO<sub>2</sub>-eq pro m<sup>2</sup> Straßenoberfläche und Jahr liegt. Für Ingenieurbauwerke sind Zuschläge zu berücksichtigen.

Die betriebsbedingten Emissionen ergeben sich laut des „Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs“ (UBA, 2022) aus den Mengen der Gase CO<sub>2</sub>, Methan und Lachgas, die bei der verkehrsbedingten Verbrennung von Kraftstoff erzeugt werden. Dabei kann unterschieden werden zwischen den „tank-to-wheel“-Emissionen (TTW), die sich ausschließlich aus den lokalen Emissionen zusammensetzen, und den „well-to-tank“-Emissionen (WTT), die in der Vorkette der Kraftstoff- und Elektroenergieerzeugung entstehen. Die WTT-Emissionen sind in der Bilanzierung gemäß KSG dem Sektor Energiewirtschaft zugewiesen und daher nicht bewertungsrelevant, werden aber aus Transparenzgründen dennoch mit dargestellt.

## 2 TREIBHAUSGAS-BILANZIERUNG

### 2.1 Projektbezogene Treibhausgas-Bilanz

Nachfolgend sind die Ergebnisse der projektbezogenen THG-Bilanzierung der Lohmeyer GmbH (Unterlage 22) dargestellt. Betrachtungsgegenstand ist das betroffene Straßennetz zwischen Eisenstraße/Rahnsdorfer Straße, Pilgramer/Landsberger Straße, Wodanstraße/Menzelstraße und Am Kornfeld/Kresseweg und damit auch die dazwischen verlaufende B1/B5. Die methodischen Grundlagen sind in Unterlage 22 ausführlich beschrieben.

#### 2.1.1 Lebenszyklusemissionen (LCCE)

Die Berechnung der THG-Emissionen erfolgte auf Basis der in Deutschland durchschnittlich für den Bau einer Bundesstraße eingesetzten Materialmengen, da die baulichen Anforderungen des Vorhabens vergleichbar sind. Bei einer Neuversiegelung von ca. 13.900 m<sup>2</sup> und einem Emissionsfaktor von 4,6 kg CO<sub>2</sub>-eq pro m<sup>2</sup> Straßenoberfläche ergeben sich zusätzliche Emissionen von insg. ca. 64 t CO<sub>2</sub>-eq.

#### 2.1.2 Anlagebedingte Emissionen

Im Umfeld des Vorhabens befinden sich keine großen CO<sub>2</sub>-Senken, die Kohlenstoffvorräte des Bodens sind gering bis sehr gering (vgl. SENSBW, 2019). Auf die Bilanzierung der THG-Emissionen aus Landnutzungsänderungen wurde daher verzichtet.

#### 2.1.3 Betriebsbedingte Emissionen

Die Bilanzierung der betriebsbedingten Emissionen beruht auf den von der VMZ BERLIN (2022) ermittelten und für Werktage im Prognosejahr 2030 repräsentativen Fahrleistungsbilanzen für den Prognose-Nullfall sowie den Planfall bei einem gleichermaßen mittleren Schwerverkehrs-Anteil von 5,4 %. Die Ergebnisse wurden anschließend auf alle Wochentage umgerechnet und unverändert auf das Prognosejahr 2025 übertragen, was einer konservativen Vorgehensweise entspricht. Aufgrund der verfügbaren Datengrundlagen erfolgte die Emissionsberechnung nicht streckenspezifisch, sondern allgemein unter Annahme der Verkehrssituation „durchschnittlich innerorts“.

Aus den Kfz-Fahrleistungsbilanzen von 110.749 km für den Prognose-Nullfall sowie 112.173 km für den Planfall ergab sich eine Differenz von ca. 109 t CO<sub>2</sub>-eq pro Jahr (TTW). Hinzu kommen ca. 26 t CO<sub>2</sub>-eq pro Jahr (WTT), die dem Energiewirtschaftssektor zuzurechnen sind.

#### 2.1.4 Gesamtbilanz

Aus der Gesamtbilanzierung der Lebenszyklus-, anlage- und betriebsbedingten Emissionen des Prognose-Nullfalls 2025 sowie des Planfalls 2025 ergibt sich eine Differenz von ca. 199 t CO<sub>2</sub>-eq pro Jahr (inkl. WTT-Emissionen, s. Tab.1).

Tab. 1: Emission von CO<sub>2</sub>-Äquivalenten im Prognose-Nullfall und im Planfall

	LCCE	anlagebedingt	betriebsbedingt	
			TTW	WTT
<b>Sektor</b>	<b>Verkehr</b>			<i>Energiewirtschaft</i>
<b>Prognose-Nullfall</b>	-	-	8.505 t/a	2.033 t/a
<b>Planfall</b>	64 t/a	-	8.615 t/a	2.059 t/a
<b>Differenz</b>	64 t/a	-	109 t/a	26 t/a
<b>Summe</b>	<b>173 t/a</b>			26 t/a

## 2.2 Sektorbezogene Treibhausgas-Bilanz

Gemäß Anlage 2 zu § 4 KSG ist für das Jahr 2030 im Sektor Verkehr zur Erreichung der nationalen Klimaziele eine Jahresemissionsmenge von 85 Mio. t CO<sub>2</sub>-eq zulässig.

Der Anteil der vorhabenbedingten Veränderung der Emissionen beträgt ca. 173 t CO<sub>2</sub>-eq pro Jahr und weist damit einen Anteil an der national zulässigen Jahresemissionsmenge von ca. 0,002 Promille bzw. 0,0002 % auf.

## 2.3 Weitere klimawirksame Vorhabenwirkungen

Neben den THG-Emissionen kann sich ggf. auch der Verlust von Bäumen und anderen klimawirksamen Vegetationsstrukturen, die ebenfalls als CO<sub>2</sub>-Speicher dienen und stadtklimatische Funktionen erfüllen, negativ auf die klimatische Bilanz des Vorhabens auswirken.

Durch das Vorhaben entfallen voraussichtlich 42 Einzelbäume unterschiedlichen Alters, die innerhalb oder randlich des Eingriffsbereichs stehen, sowie relativ kleinflächige Staudenfluren, Pionierwälder und Ruderal-Biotope.

Über die Landschaftspflegerische Begleitplanung gemäß §§ 13 und 15 BNatSchG i.V.m. § 16 ff NatSchG Bln sind u.a. die Neupflanzung von 65 Einzelbäumen sowie weiteren Gehölzpflanzungen und damit die naturschutzrechtliche Kompensation der entfallenden Vegetationsstrukturen sowie deren (stadt)klimatischen Funktionen vorgesehen. Die Kompensation erfolgt methodisch gemäß „Berliner Leitfaden zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen“ (SENUVK, 2020a).

Waldbestände, auf die das LWaldG sowie der Berliner Waldleitfaden (SENUVK, 2020b) anzuwenden wären, wurden nicht festgestellt.

Des Weiteren beinhaltet das Vorhaben folgende nicht weiter quantifizierte Effekte:

- Beseitigung von Stopp-and-Go-Situationen im Bestandsnetz und damit verbundenen erhöhten Emissionen
- dadurch bedingte Reduzierung von Nutzungskosten und
- Verbesserung der Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr im Sinne einer Angebotsplanung.



## 2.4 Minderung von THG-Emissionen

Bei geordnetem Bauablauf gemäß einschlägiger gesetzlicher Vorgaben sowie dem Einsatz von Baugeräten nach aktuellem Stand der Technik (vgl. Landschaftspflegerische Begleitplanung) werden Schadstoffemissionen auf den notwendigen Umfang reduziert.

Weitere Maßnahmen, durch welche THG-Emissionen bei Planung, Bau und Betrieb des Vorhabens signifikant gesenkt werden könnten, sind nicht bekannt.

## 2.5 Bewertung der Vorhabenwirkungen

Gemäß Anlage 2 zu § 4 KSG ist für das Jahr 2030 im Sektor Verkehr zur Erreichung der nationalen Klimaziele eine Jahresemissionsmenge von 85 Mio. t CO<sub>2</sub>-eq zulässig. Die vorhabenbedingte Veränderung der Emissionen in Höhe von ca. 173 t CO<sub>2</sub>-eq pro Jahr entspricht einem Anteil von ca. 0,002 Promille (bzw. 0,0002 %) und ist damit als untergeordnet zu bewerten.

Angesichts der Vorgaben und Förderungsmaßnahmen vonseiten des Gesetzgebers (z. B. Ladesäulenverordnung) ist darüber hinaus eine beschleunigte Umstellung auf Elektromobilität zu erwarten. In Verbindung mit den Umstellungsbemühungen auf THG-neutrale Energiequellen ist langfristig von einer Reduzierung der für den Verkehrssektor berechneten THG-Emissionen auszugehen. Ggf. werden diese aufgrund der erhöhten Stromproduktion in Abhängigkeit der Energiequelle in den Sektor Energiewirtschaft verlagert. Die laufende Effizienzsteigerung von Fahrzeugen ist in den Berechnungen der TTW-Werte bereits berücksichtigt (LOHMEYER GMBH 2023).

Der Verlust klimarelevanter Vegetationsstrukturen sowie die Beeinträchtigung weiterer klimawirksamer Strukturen des Naturhaushalts wird durch die vorgesehene Neuanlage von Vegetationsstrukturen ausgeglichen sowie eine monetäre Kompensation verbleibender relevanter Beeinträchtigungen erfolgt.

Verbleibende Beeinträchtigungen des Klimas, die über die anteilig zulässige sektorbezogene Jahresemissionsmenge hinausgehen, sind nicht anzunehmen.

### 3 FAZIT

Der geplante Straßenneubau trägt projektbezogenen anteilig zu den sektorbezogenen zulässigen nationalen THG-Jahresemissionsmengen bei. Die emissionserhöhende Wirkung des Vorhabens weist dabei einen verhältnismäßigen Umfang auf.

Das Verkehrssystem des Landes Berlin ist in seiner Gesamtheit in eine umweltfreundliche Mobilitätsstrategie eingebettet. Seit 2018 ist im Berliner Mobilitätsgesetz der Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Fuß- und Radverkehrs festgeschrieben, wodurch insgesamt eine klimafreundliche Verkehrsgestaltung erreicht werden soll. Die gesetzlichen Vorgaben werden durch den Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030 (SENUVK, 2021) einschließlich seiner spezifischen Programme (u. a. Nah-, Fuß- und Radverkehrsplan) umgesetzt. Als Teil der Verkehrslösung Mahlsdorf trägt das Vorhaben Neue Straßenverbindung - Straße An der Schule zur Förderung von ÖPNV und Radverkehr im Ortskern Mahlsdorf (Straßenzug Hönower Straße - Hultschiner Damm) bei.

Darüber hinaus ist das Schutzgut Klima/Luft in der eingriffsrechtlichen (monetären) Kompensation erheblicher Beeinträchtigungen im Umfang eines monetären Werts von 135.923 € (zweckgebundener Näherungswert gemäß SENUVK 2020A) enthalten.

Nach gutachterlicher Einschätzung ist das Vorhaben mit den Belangen des Klimaschutzes vereinbar.

## QUELLENVERZEICHNIS

### Literatur

- KOALITIONSAUSSCHUSS (2023): Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung. Veröffentlicht am 28.03.2023.
- LOHMEYER GMBH (2023): Neue Straßenverbindung - Straße An der Schule, THG-Bilanzierung. Im Auftrag der SenUMVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz.
- SENSBW – SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG, BAUEN UND WOHNEN (Hrsg., 2019): Umweltatlas Berlin / Organischer Kohlenstoffvorrat 2015 (Umweltatlas).
- SENUVK – SENATSVERWALTUNG FÜR UMWELT, VERKEHR UND KLIMASCHUTZ (2020a): Berliner Leitfaden zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen.
- SENUVK – SENATSVERWALTUNG FÜR UMWELT, VERKEHR UND KLIMASCHUTZ (2020b): Leitfaden zur Waldumwandlung und zum Waldausgleich im Land Berlin. Band 2: Modell zur Bewertung des Waldbestandes.
- SENUVK – SENATSVERWALTUNG FÜR UMWELT, VERKEHR UND KLIMASCHUTZ (2021): Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030.
- UN – UNITED NATIONS (1998): Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change.
- UN – UNITED NATIONS (2015): Paris Agreement.
- UBA – UMWELTBUNDESAMT (2022): Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 4.2. (HBEFA 4.2, aktualisierte Version 24.02.2022). Dokumentation zur Version Deutschland erarbeitet durch INFRAS Bern/Schweiz in Zusammenarbeit mit MKC Consulting GmbH und IVT/TU Graz.
- VCDB – VERKEHRSCONSULT DRESDEN-BERLIN GMBH (2007): Machbarkeitsstudie für eine neue Straßenverbindung zwischen der Hönower Straße nördlich S-Bahnhof Mahlsdorf und dem Hultschiner Damm in Höhe Rahnsdorfer Straße im Bezirk Marzahn-Hellersdorf in Berlin. Dresden.
- VMZ BERLIN BETREIBERGESELLSCHAFT MBH (2022): Übergabe der Fahrleistungsbilanz an die SenUMVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz am 12.09.2022.

### Gesetzliche Grundlagen

- BNatSchG – Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. Dezember 2022 geändert worden ist
- GG – Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2478) geändert worden ist
- KSG – Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905) geändert worden ist

LSV - Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für elektrisch betriebene Fahrzeuge (Ladesäulenverordnung) vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 2. November 2021 (BGBl. I S. 4788) geändert worden ist

LWaldG – Gesetz zur Erhaltung und Pflege des Waldes (Landeswaldgesetz) vom 16. September 2004, das durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.02.2016 (GVBl. S. 26, 55) geändert worden ist

MobG BE – Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018 (GVBl. S. 464), das durch Artikel 7 des Gesetzes vom 27.09.2021 (GVBl. S. 1117) geändert worden ist

NatSchG Bln – Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin (Berliner Naturschutzgesetz) vom 29. Mai 2013, das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.09.2021 (GVBl. S. 1166) geändert worden ist

UVPG – Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), das zuletzt durch Artikel 14 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147) geändert worden ist