

**SenUVK IV E - Planfeststellungsbehörde gemäß § 17b Abs. 1 Nr. 2  
Bundesfernstraßengesetz (FStrG)**

# **PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS**

## **zur Änderung und Ergänzung des Bauvorhabens**

**Neubau der Bundesautobahn A 100 zwischen  
Autobahndreieck Neukölln und Anschlussstelle Am  
Treptower Park in den Bezirken Neukölln und  
Treptow-Köpenick von Berlin**  
(- Beschluss VII E - 2/2010 – vom 29.12.2010)

für den Bereich der AS Am Treptower Park  
- Beschluss IV E - 2/2017 -

Berlin, den 20. März 2018



	<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>3</b>
<b>A</b>	<b>Entscheidung</b>	<b>5</b>
<b>A.I</b>	<b>Feststellung des Plans</b>	<b>5</b>
<b>A.II</b>	<b>Unterlagen</b>	<b>5</b>
A.II.1	Planfeststellungsunterlagen	5
A.II.2	Beigestellte Dokumente (entfällt)	10
<b>A.III</b>	<b>Festsetzungen</b>	<b>11</b>
A.III.1	Nebenbestimmungen, Verpflichtungen und Vorbehalte	11
A.III.2	Widmung, Einziehung, Aufstufung (unverändert)	14
<b>A.IV</b>	<b>Wasserrechtliche Entscheidungen (unverändert)</b>	<b>14</b>
<b>A.V</b>	<b>Einwendungen</b>	<b>14</b>
<b>A.VI</b>	<b>Entschädigungen</b>	<b>14</b>
<b>B</b>	<b>Begründung</b>	<b>15</b>
<b>B.I</b>	<b>Sachverhalt</b>	<b>15</b>
B.I.1	Anlass und Gegenstand des Planänderungsverfahrens	15
B.I.1.1	Gegenstand der Planfeststellung 2010	15
B.I.1.2	Ziele des Planänderungsverfahrens	16
B.I.1.3	Gegenstand der Planänderung	16
B.I.1.4	Umfang der Planänderung	17
B.I.1.5	Status der Planfeststellung	17
B.I.1.6	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	18
B.I.1.7	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	20
B.I.1.7.1	Lärmschutzmaßnahmen	20
B.I.1.7.2	Luftschadstoffe	21
B.I.1.7.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	23
B.I.1.7.4	Landschaftspflegerische Begleitplanung	23
B.I.1.7.5	Artenschutz	23
B.I.1.8	Durchführung der Baumaßnahme	24
B.I.1.9	Grunderwerb	24
B.I.2	Vorgängige Verfahren	24
B.I.3	Verfahrensablauf	24
B.I.3.1	Anhörungsverfahren	24
B.I.3.1.1	Einleitung	24
B.I.3.1.2	Auslegung	25
B.I.3.1.3	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	26
B.I.3.1.4	Beteiligung der Naturschutzvereine	26
B.I.3.1.5	Erörterung	27
B.I.3.1.6	Weiterer Verfahrensverlauf nach der Erörterung	28
B.I.3.1.7	Zuleitung an die Planfeststellungsbehörde	28
B.I.4	Planänderungen	28
<b>B.II</b>	<b>Rechtliche Würdigung</b>	<b>29</b>
B.II.1	Rechtsgrundlage, Zuständigkeit, Verfahren	29
B.II.1.1	Allgemeines	29
B.II.1.2	Materielle Ermächtigung	29

B.II.1.3	Zuständigkeit	29
B.II.1.4	Planfeststellungsverfahren	29
B.II.2	Planrechtfertigung	30
B.II.3	Abwägung	30
B.II.3.1	Allgemeines	30
B.II.3.2	Vereinbarkeit mit anderen Belangen	31
B.II.3.2.1	Allgemeines	31
B.II.3.2.2	Inanspruchnahme privater Flächen	31
B.II.3.2.3	Vergleich der Prüfvariante mit der Antragsvariante	31
B.II.3.2.4	Vergleich der Änderungsvariante mit der Prüfvariante	32
B.II.3.2.5	Vergleich der Änderungsvariante mit der Antragsvariante	34
B.II.3.3	Umweltverträglichkeitsprüfung	35
B.II.3.4	Ersatzmaßnahmen	35
B.II.3.5	Folgerung	36
B.II.4	Zusammenfassendes Abwägungsergebnis	37
<b>B.III</b>	<b>Nebenbestimmungen, Verpflichtungen, Vorbehalte,</b>	<b>39</b>
B.III.1	Allgemeines	39
B.III.2	Begründung der einzelnen Regelungen	39
B.III.3	Widmung, Einziehung, Aufstufung (unverändert)	42
<b>B.IV</b>	<b>Wasserrechtliche Entscheidungen (unverändert)</b>	<b>42</b>
<b>B.V</b>	<b>Einwendungen und Stellungnahmen</b>	<b>42</b>
B.V.1	Allgemeine Einwendungen	44
B.V.1.1	Einwendungsbegriff, allgemeinpolitische Aussagen	44
B.V.1.2	Allgemeine Einwendungen gegen das Vorhaben	44
B.V.2	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	45
B.V.3	Verkehrslärm / Lärmschutz	48
B.V.3.1	Allgemeines (unverändert)	48
B.V.3.2	Lärmberechnung	48
B.V.3.3	Aktiver und passiver Lärmschutz	52
B.V.3.4	Betroffeneneinwendungen	55
B.V.4	Luftschadstoffe	68
B.V.5	Sonstige Einwendungen	70
<b>B.VI</b>	<b>Entschädigungen</b>	<b>75</b>
<b>C</b>	<b>Rechtsbehelfsbelehrung</b>	<b>76</b>
	<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>78</b>

# **A Entscheidung**

## **A.I Feststellung des Plans**

Auf Antrag der Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes im Land Berlin vom 18. Mai 2015 wird der Plan zur Änderung und Ergänzung des Straßenbauvorhabens „Neubau der Bundesautobahn A 100 zwischen Autobahndreieck Neukölln und Anschlussstelle Am Treptower Park in den Bezirken Neukölln und Treptow-Köpenick von Berlin“ gemäß § 17d Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Nr. 2 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz (VerkPBG) und § 76 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz Berlin (VwVfG Bln) zuletzt geändert durch Entscheidung SenUVK – IV E – 1/2017 vom 19.04.2017 mit den nachfolgend unter A.II.1 aufgeführten Planunterlagen und den unter A.III benannten Festsetzungen festgestellt. Eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz besteht nicht.

Die für das Bauvorhaben erforderlichen behördlichen Entscheidungen, Erlaubnisse, Zustimmungen und Genehmigungen gelten im Rahmen der festgestellten Planunterlagen als erteilt. Zugleich wird unter A.V über die Einwendungen entschieden.

Gegenstand dieser Planfeststellung ist im Wesentlichen die Umplanung der Anschlussstelle Am Treptower Park von der Kreuzung mit der Ringbahn (Bau km 22+980 bis zum Ende der Baustrecke an der Straße Am Treptower Park (Bau km 23+625,5) mit der Verschwenkung der Auffahrrampe (R-TRE 1) und die notwendigen Anpassungsmaßnahmen sowie eine insoweit erforderliche Überarbeitung der landschaftspflegerischen Begleitplanung einschließlich einer zusätzlichen Ersatzmaßnahme E 9.

## **A.II Unterlagen**

### **A.II.1 Planfeststellungsunterlagen**

Die zur Änderung und Ergänzung des bereits festgestellten Plans (- Beschluss VII E - 2/2010 – vom 29.12.2010) zuletzt geändert durch Entscheidung SenUVK - IV E – 1/2017 - vom 19.04.2017 (bezüglich der Änderung bauzeitlicher und dauerhafter Eingriffe in Grundstücke an der Dieselstraße und am Kiehlufer) eingereichte Änderungsplan umfasst die folgenden Unterlagen, aufgestellt am 13. Mai 2015 mit Änderungen bis November 2017:

## Zwei Vorblätter

### 1. Erläuterungsbericht

24 Seiten, bestehend aus einem Deckblatt und 23 Seiten Textteil sowie 2 Plänen als Anlage 1 und 2, den Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf dem Deckblatt und auf den Textteil-Seiten 6, 12, 15-19 und den zusätzlichen Seiten 16a, 17a und 18a.

### 2. Übersichtskarte (entfällt)

### 3. Übersichtslageplan

(M 1 : 5 000) bestehend aus einem Blatt Planwerk.

### 4. Übersichtshöhenplan (entfällt)

### 5. Kostenberechnung (entfällt)

### 6. Straßenquerschnitte

#### 6.1 Straßenquerschnitte BAB

(M 1 : 100) bestehend aus drei Blättern Planwerk: dem entfallenden Blatt 4 (rot durchgestrichen) und das ersetzende Blatt 4a einschließlich Violetteintragung sowie zwei zusätzlichen Blättern 5 und 6 einschließlich Violetteintragung.

#### 6.2 Straßenquerschnitte Sonstige Wege/Stadtstraße (entfällt)

### 7. Lageplan

#### 7.1 Lagepläne

(M 1 : 1.000) bestehend aus dem Blatt 4a, einschließlich Rot- und Violetteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen.

#### 7.2 Detailpläne Leitungsbauwerk

(M 1 : 500) bestehend aus dem Blatt 6a einschließlich Rot- und Violetteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen.

#### 7.3 Bauwerksverzeichnis

5 Seiten, bestehend aus einem Deckblatt und vier Seiten Textteil (Seiten 217-219, 240), einschließlich Rot- und Violetteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen.

8. Höhenplan

8.1 Höhenpläne – A 100

(M 1 : 1.000/100) bestehend aus dem Blatt 4a einschließlich Rot- und Violetteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen.

8.2 Höhenpläne – Rampen

(M 1 : 1.000/100) bestehend aus vier Blättern Planwerk: den entfallenden Blättern 11 und 12 (rot durchgestrichen) und den jeweils ersetzenden Blättern 11a und 12a.

9. Bodenuntersuchung (entfällt)

10. Ingenieurbauwerke (entfällt)

11. Ergebnisse Schalltechnischer Untersuchungen

Die in UL 11 durch Austauschseiten (Index x) ersetzten Seiten bzw. Blätter, sind in violett gestrichen; sie werden wegen der eindeutigen Zuordnung per Index nicht mehr separat aufgelistet.

11.1 Erläuterungsbericht

bestehend aus einem Deckblatt und insgesamt 228 Seiten, die wie folgt gegliedert sind:

dem Textteil vorangestellte zusätzliche Seiten 0a bis 0g bestehend aus einem Vorblatt „Liste geänderter Seiten“ mit Auflistung der Violetteintragungen und 6 Seiten Hinweise zu den Violetteinträgen;

55 Seiten Textteil, einschließlich Violetteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf den Seiten 1 bis 5, 7, 11 bis 14, 17, 18, 22, 31, 34, 36, 38, 41 bis 43, 45 bis 50 und den zusätzlichen Seiten 3a, 13a, 45a und 49x;

69 Seiten Tabelle T1 bis T32x einschließlich Violetteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf den Tabellenseiten T10 bis T22, T25 bis T32 und den zusätzlichen Tabellenseiten T03a bis T09a (Tabelle 2.1a), T03b bis T09b (Tabelle 2.1b), T10x bis T22x, T23a und T24a (Tabelle 3.1a), T25x bis T32x;

8 Blätter Bilder/Pläne (verschiedene Formate) einschließlich Violetteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf den Blättern B03 bis B05 und den zusätzlichen Blättern B03a, B03x und B05a; 7 Seiten Anhang 1;

13 Seiten Anhang 2 einschließlich Violetteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf Seite 1;

22 Seiten Anhang 3 einschließlich Violetteintragungen mit

Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf den Seiten 1, 8, 9, 13 bis 17 und den zusätzlichen Seiten 8a, 17a und 10x bis 12x;

4 Seiten Anhang 4 einschließlich der zusätzlichen Seite 3x;

24 Seiten Anhang 5 einschließlich Violetteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf den Seiten 3 bis 6 und den zusätzlichen Seiten 5a, 8x bis 15x;

15 Seiten Anhang 6 einschließlich Violetteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf den Seiten 1 bis 6 und den zusätzlichen Seiten 6a, 8a, 8b, 8c, 8d, 7x und 8x;

4 Seiten des zusätzlichen Anhangs 7.

## 11.2 Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen

bestehend aus einem Deckblatt und insgesamt 32 Seiten, die wie folgt gegliedert sind:

dem Textteil vorangestellte zusätzliche Seiten 0a und 0b bestehend aus einem Vorblatt „Liste geänderter Seiten“ mit Auflistung der Violetteintragungen und einer Seite Hinweise zu den Violetteinträgen;

30 Seiten Textteil, einschließlich Violetteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf den Seiten 1 bis 3 und den zusätzlichen Seiten 1a bis 3a und 4x bis 15x.

## 12. Ergebnisse der landschaftspflegerischen Begleitplanung

### 12.1 Erläuterungsbericht

22 Seiten, bestehend aus einem Deckblatt, einem zusätzlichen Vorblatt, einer Seite Verzeichnis und sieben Seiten Textteil, eine Seite Anhang(verzeichnis) und 11 Seiten Anhang (Maßnahmenblätter) letztere mit Rot-eintragungen auf allen 11 Seiten.

### 12.2 Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan

(entfällt)

### 12.3 Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen

bestehend aus zwei Blättern Planwerk, Blatt 4a (M 1 : 1000) einschließlich Rot- und Violetteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen und dem zusätzlichen Blatt 13 (M 1 : 2.000).

### 12.4 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (entfällt)

- 13. Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen
  - 13.1 Ergebnisse der wassertechnischen Berechnungen (enfällt)
  - 13.2 Lagepläne - Entwässerung  
(M 1 : 1.000/100) bestehend aus dem Blatt 4a einschließlich Rot- und Violetteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen.
  - 13.3 Höhenpläne A 100 - Entwässerung  
(M 1 : 1.000 / 100) bestehend aus drei Blättern Planwerk, Blatt 4a einschließlich Rot- und Violetteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen und den zusätzlichen Blättern 5 und 6.
  - 13.4 Schematische Längsschnitte Bodenfilteranlagen (enfällt)
  - 13.5 zusätzliche Berechnungen zur wasserbehördlichen Genehmigung (enfällt)
- 14. Grunderwerbsunterlagen
  - 14.1 Grunderwerbspläne  
(M 1 : 1.000) bestehend aus zwei Blättern Planwerk, Blatt 4 rot gestrichen und Blatt 4a einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen, welches Blatt 4 ersetzt.
  - 14.2 Grunderwerbsverzeichnis  
Neun Seiten, bestehend aus einem Deckblatt und acht Seiten (Seiten 26 bis 33), einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf allen acht Seiten.
- 15. Sonstige Pläne (enfällt)
- 16. Angaben zur Umweltverträglichkeit
  - 16.1 Umweltverträglichkeitsstudie (enfällt)
  - 16.2 Allgemeinverständliche Zusammenfassung der UVS  
(enfällt)
  - 16.3 Lufthygienische Untersuchung  
105 Seiten, bestehend aus der Unterlage 16.3a mit einem Deckblatt, drei Seiten Verzeichnisse, 48 Seiten Textteil, einschließlich Anhang A1 bis A3 (November 2017), die die Unterlage 16.3 (51 Seiten, Januar 2015) ersetzt.

Die als UL 3, 11.1 und 13 bezeichneten Unterlagen werden nicht planfestgestellt.

**A.II.2 Beigestellte Dokumente (entfällt)**

## A.III Festsetzungen

### A.III.1 Nebenbestimmungen, Verpflichtungen und Vorbehalte

Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält zusätzlich zu den bereits bestandskräftigen Entscheidungen folgende ergänzenden Verpflichtungen, Vorbehalte und Nebenbestimmungen:

1. Lärmschutz und Schutz vor Luftschadstoffen
  - a) bis g) (ergänzt bzw. modifiziert durch Festsetzungen gemäß dem folgenden Buchstabe h); im Übrigen unverändert)
  - h) Auf der Grundlage der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen UL 11.2 des Ingenieurbüros Imelmann vom 13.05.2015 (zuletzt geändert am 09.08.2016) werden die Festsetzungen der Punkte a) bis g) ergänzt bzw. modifiziert und die ausgewiesenen Gebäude und Fassaden erhalten Anspruch auf passiven Schallschutz und auf Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigungen dem Grunde nach:
    - Am Treptower Park 16, 17, 18, 19, 20-20a
    - Moosdorfstraße 3-4, 5-6
    - Hanns-Thoma-Straße 7-13, 10-12
    - Beermannstraße 14, 16, 18 und
    - Kiefholzstraße 402 (Hofgebäude)

Für die nachfolgend aufgeführten Lärmschutzwände gelten die neu festgelegten Dimensionierungen:

(1) Lärmschutzwand auf der Trogoberkante:

Autobahnkilometer	Höhe
von EÜ Ringbahn	
bei 23+132,5 bis 23+160	2,00 m
von 23+160 bis 23+180	3,00 m
von 23+180 bis 23+200	4,00 m
von 23+200 bis 23+220	5,00 m
von 23+220 bis 23+240	6,00 m
von 23+240 bis 23+270	6,40 m

Die Höhenangaben beziehen sich auf die Trogoberkante.

(2) Lärmschutzwand an der Hauptfahrbahn:

Autobahnkilometer	Höhe
von 23+270 bis 23+320	9,00 m
von 23+320 bis 23+340	8,50 m
von 23+340 bis 23+360	8,00 m
von 23+360 bis 23+380	7,50 m
von 23+380 bis 23+400	7,00 m
von 23+400 bis 23+420	6,50 m

Die Höhenangaben beziehen sich auf den Fahrbahnrand. Der Abstand der Lärmschutzwand zum Fahrbahnrand beträgt 1,00 m.

(3) Lärmschutzwand an der Einfahrrampe R-TRE 1:

Rampenkilometer	Höhe
von 0+072 bis 0+084	5,00 m
von 0+084 bis 0+096	5,50 m
von 0+096 bis 0+108	6,00 m
von 0+108 bis 0+120	6,50 m
von 0+120 bis 0+132	7,00 m
von 0+132 bis 0+144	7,50 m
von 0+144 bis 0+204	8,00 m
von 0+204 bis 0+208	7,50 m
von 0+208 bis 0+212	7,00 m
von 0+212 bis 0+216	6,50 m
von 0+216 bis 0+221,561	6,00 m

Die Höhenangaben beziehen sich auf den Fahrbahnrand. Der Abstand der Lärmschutzwand zum Fahrbahnrand beträgt 1,00 m.

Von Rampenkilometer 0+144 bis 0+192 ist die Lärmschutzwand auch auf der Außenseite schallabsorbierend auszuführen.

(4) Lärmschutzwand am Abschluss der Hauptfahrbahn:

Diese Wand bei Autobahnkilometer 23+420 schließt mit einer Höhe von 6 m lärmtechnisch wirksam die Lücke zwischen der Lärmschutzwand an der Hauptfahrbahn (2) und der Lärmschutzwand an der Einfahrrampe R-TRE 1 (3).

Die Lärmschutzwände Nr. 1 bis 4 sind auf der Fahrbahnseite hochabsorbierend auszubilden (Absorptionsgruppe A3 gemäß ZTV-Lsw 06). Die schallabsorbierenden Ausführungen/Belegungen sind in voller Wandhöhe anzubringen (ausgenommen der Sockelbereich).

Die Höhen aller Lärmschutzwände dürfen an keiner Stelle niedriger sein, als oben angegeben. Wenn es der Abstand der Ständer erfordert, müssen die jeweils höheren Wandabschnitte an den Sprungstellen verlängert werden.

2. Erschütterung / Körperschall (unverändert)

3. Baudurchführung (unverändert)

4. Duldung / Dienstbarkeiten (unverändert)

5. Vereinbarungen (unverändert)

6. Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) wird in der der Änderungsvariante angepassten Fassung festgestellt. Der ermittelte Kompensationsbedarf wird in Abstimmung mit dem Bezirksamt Treptow-Köpenick über die neue Ersatzmaßnahme E9 durch Entsiegelung von 5430 m<sup>2</sup> dreier Wegeabschnitte im südöstlichen Treptower Park erbracht.

a) (unverändert)

b) (unverändert)

c) An der Anschlussstelle Straße Am Treptower Park ist entsprechend der geänderten Planung der Rampen und Lärmschutzwanddimensionen in Ergänzung der Lärmschutzwand an der Ostseite der Ausfahrrampe R-TRE 1 aus Gründen des Artenschutzes eine Überflughilfe für Fledermäuse (Kollisionsschutzzaun) erforderlich, mit Oberkante mindestens 6,5 m über der Fahrbahnoberfläche und einer Länge von 195 m.

d) Der erforderliche Zeitraum für die Unterhaltung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 4 BNatSchG ist in den jeweiligen Maßnahmenblättern in der Zeile „Biotopentwicklungs- und Pflegekonzept/Kontrollen“ aufgeführt und hiermit festgesetzt.

e) Alle Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind gemäß § 15 Abs. 4 BNatSchG in dem jeweils erforderlichen Zeitraum rechtlich zu sichern.

f) Eine Fortschreibung der Gesamtbilanz des Vorhabens ist nach Abschluss des Planänderungsverfahrens zusammen mit den festgestellten Plänen der Obersten Naturschutzbehörde (Sen UVK Abt. III ehem. I E 1 und I C 3) zu übergeben.

7. Altlasten (unverändert)

8. Straßenbegrenzungslinien (unverändert)

9. Lichtsignalanlagen (unverändert)

10. Sonstiges (unverändert)

11. Vorbehalt (unverändert)

12. Der Vorhabenträger hat folgende, im Anhörungsverfahren anerkannten und hiermit bestätigten Zusagen einzuhalten:

a) bis c) (unverändert)

d) Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Schallschutzvariante 7 umzusetzen.

e) Bei der Planung des 17. BA der A100 sind die Gebäude der Straße Am Treptower Park 18, Beermannstraße 6, 12 und 14 und Kiefholzstraße 402 in jedem Fall in die Überprüfung der Schallauswirkungen einzubeziehen.

**A.III.2 Widmung, Einziehung, Aufstufung (unverändert)**

**A.IV Wasserrechtliche Entscheidungen (unverändert)**

**A.V Einwendungen**

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Bedenken, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht - insbesondere durch die geänderten Planunterlagen sowie durch die Änderungen und Korrekturen (Rot- und Violetteintragungen) - entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

**A.VI Entschädigungen**

Für eventuelle Entschädigungsansprüche wird auf das gesonderte Entschädigungsverfahren verwiesen.

## **B Begründung**

### **B.I Sachverhalt**

#### **B.I.1 Anlass und Gegenstand des Planänderungsverfahrens**

##### **B.I.1.1 Gegenstand der Planfeststellung 2010**

Mit Beschluss SenStadtUm – VII E – 2/2010 - vom 29. Dezember 2010 stellte die Planfeststellungsbehörde das Verkehrsvorhaben „Neubau der Bundesautobahn A 100 zwischen AD Neukölln und AS Am Treptower Park“ als Teil des mittleren Straßenringes von Berlin fest; er wird im Folgenden als „der Planfeststellungsbeschluss“ mit der dazu gehörigen „Antragsvariante“ bezeichnet.

Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltete die planungsrechtliche Zulassung des 16. Bauabschnitts (BA) der Bundesautobahn (BAB) A100 bis zur Anschlussstelle Am Treptower Park, die durch eine Aufspreizung der Ein-/Ausfahrrampen planerisch-konstruktiv eine mögliche Verlängerung (mit dem sogenannten 17. BA) der BAB vorsah. Um die Anschlussstelle (AS) Am Treptower Park (im Folgenden als „die Anschlussstelle“ bezeichnet) in dieser Form ausführen zu können, war die Inanspruchnahme der Grundstücke Beermannstraße 16 und 18 sowie 20 und 22 einschließlich des Abbruchs der darauf befindlichen mehrgeschossigen Wohngebäude vorgesehen.

Der Planfeststellungsbeschluss mit seiner Antragsvariante war Gegenstand verschiedener Verwaltungstreitverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVerwG 9 A 8.11, BVerwG 9 A 9.11, BVerwG 9 A 10.11, BVerwG 9 A 11.11, BVerwG 9 A 18.11, BVerwG 9 A 19.11, BVerwG 9 A 20.11). In dem Verfahren BVerwG 9 A 19.11 wies das Gericht in der mündlichen Verhandlung am 27. September 2012 darauf hin, dass die Inanspruchnahme der Grundstücke Beermannstraße 16 und 18 und der Abbruch der darauf befindlichen Wohngebäude im Hinblick auf die Eigentumsgarantie aus Art. 14 GG zu beanstanden sein werde. Daraufhin gab das beklagte Land, vertreten durch die Planfeststellungsbehörde, vor dem Bundesverwaltungsgericht am 28. September 2012 eine Protokollerklärung ab, die den Planfeststellungsbeschluss im Bereich der Anschlussstelle teilweise geändert hat (im Folgenden als „die Planänderung 2012“ mit der dazu gehörigen „Prüfvariante“ bezeichnet). Die Protokollerklärung hatte folgenden Wortlaut:

"Zum Erhalt der Wohngebäude Beermannstraße 16 und 18 wird der Planfeststellungsbeschluss vom 29. Dezember 2010 mit dem Ziel geändert, durch Veränderung der Rampenführung der

Anschlussstelle Am Treptower Park die vorgenannten Grundstücke nicht mehr für den 16. Bauabschnitt in Anspruch zu nehmen. Der Verlauf der Rampen und der Trasse wird hiermit nach Maßgabe der Prüfvariante wie in der Unterlage 'Verlegung der Einfahrrampe AS Am Treptower Park' (Ordner Abwägungsmaterial / zusätzliche Unterlage, S. III.1898 ff.) dargestellt, festgesetzt.“

Auf dieser Grundlage wies das Bundesverwaltungsgericht die Klagen gegen den geänderten Planfeststellungsbeschluss durch Urteile vom 10. Oktober 2012 im Wesentlichen ab, verurteilte jedoch die Beklagte in den Verfahren BVerwG 9 A 18.11 bis 20.11 zu einer neuen Bescheidung einzelner Kläger hinsichtlich des Schutzes vor Immissionen im Bereich der Anschlussstelle.

### **B.I.1.2 Ziele des Planänderungsverfahrens**

Vor diesem Hintergrund dient das beantragte und hier entschiedene Planänderungsverfahren zum einen der Neubescheidung der Kläger in den Verfahren BVerwG 9 A 18.11 bis 20.11 auf Grund der Urteile des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Oktober 2012 und zum anderen einer Optimierung der Trassen- und Rampenführung im Bereich der Anschlussstelle.

Unter der Prämisse des beim BVerwG zugesagten Erhalts der Wohnhäuser Beermannstraße 16 und 18 wurde die konzeptionelle Grobplanung der Prüfvariante konkretisiert und vervollständigt. Im Rahmen dieser optimierenden Planung wurden folgende Ziele erreicht:

- Beibehaltung des Abstands der Fahrstreifen der westlichen Einfahrrampe (R-TRE 1) im Näherungsbereich zum Grundstück Beermannstraße 18,
- weitere Reduzierung der Schallimmissionen durch Optimierung und Weiterentwicklung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen,
- weitere Reduzierung anderer Betroffenheiten einschließlich der sonstigen Umweltauswirkungen,
- weitest mögliche Herstellung der Trasse und Rampen für den Endzustand sowie Minimierung der Errichtung baulicher Sondermaßnahmen (Provisorien) mit Blick auf die künftige Verlängerung der BAB A100.

### **B.I.1.3 Gegenstand der Planänderung**

Durch die vorliegende Planänderung wird das Vorhaben in der Gestalt der Prüfvariante in folgenden Punkten geändert:

- Verziehen der östlichen Ausfahrrampe (R-TRE 2) in Richtung S-Bahn,
- Verlängerung der Hauptfahrbahn in Richtung AS Am Treptower Park einschließlich Ausbildung in der für die Verlängerung im 17. BA notwendigen Höhenlage,
- Verziehen und Verschwenken der westlichen Einfahrrampe (R-TRE 1) mit stärkerer Parallelführung mit der Ausfahrrampe (R-TRE 2) und Einfädelung auf der Hauptfahrbahn,
- Aktiver Lärmschutz durch offenporigen Asphalt auch auf der verlängerten Hauptfahrbahn, Lärmschutzwände am Trogbauwerk, an der Hauptfahrbahn sowie an der westlichen Einfahrrampe.

Darüber hinaus ist der Schutz der Kläger (BVerwG 9 A 18.11, Nr. 10 in BVerwG 9 A 19.11, Nr. 4, 5, 8 und 9 in BVerwG 9 A 20.11) vor Immissionen Gegenstand dieses Planänderungsverfahrens.

#### **B.I.1.4      Umfang der Planänderung**

Die vorliegende Planänderung ist räumlich und sachlich auf den Bereich der Anschlussstelle Am Treptower Park beschränkt.

Der Vorhabenträger geht davon aus, dass die hier beantragte Planänderung im Verhältnis zum bereits festgestellten Vorhaben in der Fassung der Planänderung von 2012 zu keinen zusätzlichen Belastungen führe, insbesondere sei nicht mit zusätzlichen Belastungen von einigem Gewicht zu rechnen, so dass es sich um eine unwesentliche Planänderung handele.

#### **B.I.1.5      Status der Planfeststellung**

Die folgenden planungsrechtlichen Entscheidungen zum Verkehrsvorhaben „Neubau der Bundesautobahn A 100 zwischen AD Neukölln und AS Am Treptower Park“ wurden getroffen:

- a) Planfeststellungsbeschluss SenStadtUm – VII E-2/2010 – vom 29.12.2010 (**Antragsvariante**)
- b) Planänderung durch Protokollerklärung vom 28.09.2012 in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht für die geänderte Rampen- und Trassenführung an der AS Am Treptower Park (**Prüfvariante** – UL 1, siehe Anlage 1).
- c) Planänderung vom 28.06.2013 (Az.: SenStadtUm – VII E-1/2013) bezüglich bauzeitlicher Entnahme von Wasser aus dem Neuköllner Schifffahrtskanal und Errichtung eines bauzeitlichen Entnahme-/Einleitbauwerkes (Zentrales Wassermanagement - ZWM).

- d) Planänderung vom 14.03.2014 (Az.: SenStadtUm – VII E-2/2013) zur Verlegung des Betriebsweges in der Kieholzstraße 394-399 und Erhalt des Werkstattgebäudes 30 m ab Grundstücksgrenze in der Kieholzstraße 394.
- e) Planänderung vom 19.04.2017 (Az.: SenUVK – IV E-01/2017) bezüglich der Verschiebung eines Einleitbauwerks und dem dauerhaften Erhalt der Buswendestelle in der Dieselstraße, Reduzierung von Grundstücksinanspruchnahmen.
- f) Vorliegende Planänderung – Weiterentwicklung der Prüfvariante zur Minderung der Betroffenheiten in der Beermannstraße und zur Verbesserung der baulichen Voraussetzungen für die spätere Verlängerung der A100 (**Änderungsvariante** – UL 1, siehe Anlage 2).

#### **B.I.1.6 Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

Die Details der technischen Gestaltung der Baumaßnahme sind im Erläuterungsbericht (UL 1, Seite 8 ff.) ausführlich beschrieben, weshalb hier nur die wichtigsten Merkmale der Planänderung in Form der Änderungsvariante hervorgehoben werden.

Der Bereich der Planänderung reicht ca. vom Ringbahnbauwerk bis zur Straße am Treptower Park, wobei die Einbindung der Rampen in die Straße Am Treptower Park ggü. der Antragsvariante nicht verändert wurden.

Die Einfahrrampe (R-TRE 1) in Richtung Autobahndreieck Neukölln wurde so weit verschwenkt, dass die Grundstücke und Gebäude Beermannstraße 16 und 18 erhalten bleiben (siehe auch UL 14 – Grunderwerb) und ein Abstand der Achse R-TRE 1 von 22,26 m zum Gebäude Beermannstraße 18 (entsprechend dem Maß bei der Prüfvariante) verbleibt.

Die Hauptfahrbahn wird ggü. der Prüfvariante um 150 m bis Bau km 23+420 weitergeführt, bleibt damit 15 m kürzer als bei der Antragsvariante.

Im Bereich des Trogbauwerks zwischen Ringbahn (Bau km 23+132,5) und dem Ende des Trogbauwerks (Bau km 23+270) wird auf die Trogoberkante eine Lärmschutzwand von bis zu 6,4 m Höhe aufgesetzt. Sie ist damit 24 m länger als in der Prüfvariante und geht um 4,4 m über die vorgesehene Höhe der Antragsvariante (max. 2,0 m) und um 2,5 m entsprechend der Prüfvariante (max. 3,9 m) hinaus. Insgesamt beträgt die schalltechnisch wirksame Höhe über Fahrbahnrand (FBR) bis zu 9,0 m. Vom Ende des Trogbauwerks (Bau km 23+270) bis zum Ende der Hauptfahrbahn (Bau km 23+420) beträgt die Höhe der Lärmschutzwand 9,0 m abgestuft bis 6,5 m über FBR und ist

damit in wesentlichen Teilen um bis zu 3,0 m höher als in der Antrags- und der Prüfvariante vorgesehen war.

Einen Überblick über die maximalen Lärmschutzwandhöhen in den verschiedenen Planungsstadien der Antrags-, Prüf- und Änderungsvariante bei Auslegung sowie Planfeststellung gibt die folgende Zusammenstellung:

LSW (km 23+270)	üOK-Trog	üOK-FBR	R-TRE 1(max)
Antragsvariante	2,0m	6,0m	6,0m
Prüfvariante	2,0m →	→ →	6,0m
Änderungsvar. Ausl.	3,9m	6,5m	8,0m
Änderungsvar. PFB	6,4m	9,0m	8,0m

Vom Ende der Hauptfahrbahn (Bau km 23+420) wird die Lärmschutzwand auf der westlichen Einfahrrampe R-TRE 1 (entspricht Rampen km 0+221,5) bis nahe Rampen-Ende km 0+072 mit einer Höhe von 6,0 m bis maximal 8,0 m dann abgestuft bis 5,0 m (über Fahrbahnrand/-oberkante) fortgeführt.

Das Stützbauwerk RIN\_05 im Zuge der Einfahrrampe R-TRE 1 entfällt und der Fledermausschutzzaun wird in einer Länge von 195 m auf dem um 25 m verlängerten Stützbauwerk RIN\_07 entlang der Ausfahrrampe R-TRE 2 aufgesetzt.

Wegen der geringeren Flächeninanspruchnahme sind die bau- und betriebsnotwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anzupassen; zusätzliche Baumfällungen sind nicht erforderlich und die Bäume im Innenhof Beermannstraße 16 und 18 bleiben erhalten.

Die Beermannstraße bleibt zur Erschließung des Grundstücks Nr. 18 einschließlich angepasster Wendeanlage erhalten und der Betriebsweg - auch für Fußgänger und Radfahrer nutzbar - wird um das Grundstück Beermannstraße 18 herumgeführt.

Die Straßenregenentwässerung ist an die geänderte Planung angepasst worden.

Die zulässige Geschwindigkeit im Ein- und Ausfahrbereich der AS Am Treptower Park wird auf 50 km/h begrenzt (siehe UL 7.1 Blatt 4a); in Fahrtrichtung Süd/Dreieck Neukölln endet die Geschwindigkeitsbegrenzung nach Verschwenken der Fahrstreifen auf die westliche Richtungsfahrbahn und Freigabe aller drei Fahrstreifen, in Fahrtrichtung Nord/ AmTreptower Park beginnt die Geschwindigkeitsreduzierung mit Tempo 60 km/h mit Beginn der Fahrstreifenreduzierung. Diese Randbedingungen sind in das Schalltechnische Gutachten eingeflossen.

## **B.I.1.7 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

### **B.I.1.7.1 Lärmschutzmaßnahmen**

Die rechtlichen Grundlagen sind in den Planfeststellungsunterlagen der Antragsvariante und im Planfeststellungsbeschluss behandelt. Grundlage der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung ist der Planfall 16. Bauabschnitt in der Änderungsvariante (siehe UL 1, S. 15 ff. und UL 11).

Der Untersuchungsbereich erstreckt sich von der Kiefholzstraße bis zur Straße Am Treptower Park zu beiden Seiten der Autobahn und umfasst folgende Adressen im Einwirkungsbereich der Anschlussstelle:

Am Treptower Park 16, 17, 18, 19, 20-20A, 28A  
Moosdorfstraße 3-4, 5-6, 7-9, 10, 11-12  
Hans-Thoma-Straße 7-13, 10-12  
Stuckstraße 16 / Herkomerstraße 7  
Beermannstraße 3-5, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18  
Elsenstraße 104A-B, 105-105A, 106  
Kiefholzstraße 46-48, 394, 397, 399, 400, 402, 405, 405A-407, 408-408A, 409-409A

Parzellen der ehemaligen KGA „Reichsbahn-Eintracht“ (Kiefholzstr. 392)

Parzellen der KGA „Alte Sternwarte“ (Puderstr. 7A)

Im Ergebnis seiner Berechnungen und Abwägungen sieht der Vorhabenträger veränderte Höhen für die Lärmschutzwand (LSW) auf dem Trogbauwerk, an der Hauptfahrbahn und an der Einfahrrampe (R-TRE 1) vor sowie eine zusätzliche, 6,0 m hohe LSW am Ende der Hauptfahrbahn zur Schließung der Lücke zwischen der LSW entlang der Hauptfahrbahn und der LSW entlang der versetzt an die Hauptfahrbahn anschließenden Einfahrrampe R-TRE 1. Die maßgeblichen Werte sind unter A.III.1 Nr. 1 h) festgesetzt.

Die LSW auf dem Trogbauwerk beginnt an der Eisenbahnüberführung im Zuge der Ringbahn (Bau km 23+132,5) mit 2,0 m Höhe bezogen auf die Trogoberkante, steigt je 20 m Längenentwicklung um einen Meter bis auf 6,4 m an und endet bei Bau km 23+270.

Hier schließt die LSW an der Hauptfahrbahn ohne Höhensprung mit einer Höhe von 9,0 m über Fahrbahnoberkante an und wird ab km 23+320 je 20 m Längenentwicklung um 0,5 m auf 6,5 m (Bau km 23+420) abgesenkt.

Die LSW an der Einfahrrampe R-TRE 1 beginnt bei Rampen-Bau km 0+072 mit 5,0 m Höhe und steigt je 12 m Längenentwicklung um 0,5 m bis auf maximal 8,0 m (Rampen-Bau km 0+204) an, wird dann je 4 m Längenentwicklung um 0,5 m auf 6,0 m

abgesenkt und endet bei Bau km 0+221,561; dies entspricht der Stationierung der Hauptfahrbahn (Bau km 23+420) mit einem Versatz zur LSW der Hauptfahrbahn. Diese Lücke wird durch eine 6,0 m hohe LSW geschlossen.

### **B.I.1.7.2 Luftschaadstoffe**

In der auf den Änderungsbereich der AS Am Treptower Park bezogenen ergänzenden lufthygienischen Untersuchung vom **Januar 2015** werden der Nullfall 2022 und der Planfall 2022 in Bezug auf die Komponenten Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) betrachtet. Den Berechnungen mit MISKAM liegt die Prüfvariante zugrunde, für die daraus entwickelte Änderungsvariante erfolgte eine qualitative Einschätzung.

Die Berechnung für die **Prüfvariante** ergab, dass

- der (seit 2010 geltende) NO<sub>2</sub>-Jahresgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> weder im Nullfall noch im Planfall erreicht oder überschritten werden; an den Immissionsorten Kiefholzstraße 402 und Beermannstraßen 16 und 18 wurden max. 22 µg/m<sup>3</sup> - bei einer Hintergrundbelastung von 19 µg/m<sup>3</sup> - für den Planfall ermittelt und
- der PM<sub>10</sub>-Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> weder im Nullfall noch im Planfall überschritten werden; an den Immissionsorten Kiefholzstraße 402 und Beermannstraßen 16 und 18 wurden max. 23 µg/m<sup>3</sup> - bei einer Hintergrundbelastung von 22 µg/m<sup>3</sup> - für Null- und Planfall ermittelt und
- der PM<sub>10</sub>-24 h-Grenzwert eingehalten wird, da der entsprechende Schwellenwert von 29 µg/m<sup>3</sup> nirgendwo überschritten wird und
- der PM<sub>2,5</sub>-Jahresmittelgrenzwert von 25 µg/m<sup>3</sup> weder im Nullfall noch im Planfall überschritten werden; an den Immissionsorten Kiefholzstraße 402 und Beermannstraßen 16 und 18 wurden max. 17 µg/m<sup>3</sup> ermittelt.

Bei der gutachterlichen Überprüfung vom **November 2017** (Lohmeyer Nov17) unter Berücksichtigung des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA) in seiner Version 3.3 (UBA, 2017) wurden die verkehrsbedingten Emissionen für das Jahr 2023 (Verkehrsfreigabe) ermittelt. Die so berechnete Zusatzbelastung, verursacht vom Kfz-Verkehr auf den berücksichtigten Straßen, wurde mit der großräumig vorhandenen Hintergrundbelastung überlagert. Die Hintergrundbelastung, die im Untersuchungsgebiet ohne die Emissionen auf den berücksichtigten Straßen vorläge, wurde auf Grundlage von Messdaten und in Abstimmung mit der zuständigen Immissionsschutzbehörde Berlins angesetzt. Diskutiert und bewertet wird die Gesamtbelastung (Zusatzbelastung plus Hintergrundbelastung).

Bei der nun angesetzten Hintergrundbelastung von 26 µg/m<sup>3</sup> (Nullfall und Planfall, ebd. S. 21) werden im Prognose Nullfall an

den ausgewählten Immissionsorten (Kiefholzstraße 402, Beermannstraße 16 und 18) NO<sub>2</sub>-Belastungen bis 29 µg/m<sup>3</sup> berechnet. An anderer Stelle wird an einer Hausfassade der Kiefholzstraße bis 35 µg/m<sup>3</sup> prognostiziert. Der Grenzwert für NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte von 40 µg/m<sup>3</sup> wird somit im Prognosenullfall nicht erreicht und nicht überschritten. Die NO<sub>2</sub>-Immissionen sind in Bezug auf den Grenzwert als leicht erhöhte bis erhöhte Konzentrationen einzustufen.

Im Planfall 2023 werden NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte größer 40 µg/m<sup>3</sup> an der Rückseite des Einkaufszentrums berechnet. Diese sind nicht beurteilungsrelevant, da sich dort ein mehretagiges Parkhaus befindet. An den ausgewählten Immissionsorten werden NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte bis 32 µg/m<sup>3</sup> berechnet. Dort erhöhen sich die Konzentrationen gegenüber dem Prognosenullfall z. T. um 4 µg/m<sup>3</sup>. An den Häuserfronten der Kiefholzstraße werden in größerer Entfernung zur A 100 gegenüber dem Prognosenullfall geringere NO<sub>2</sub>-Belastungen bis 32 µg/m<sup>3</sup> berechnet.

Der Grenzwert für NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte von 40 µg/m<sup>3</sup> wird somit im Planfall 2023 an beurteilungsrelevanten Orten nicht erreicht und nicht überschritten. Die NO<sub>2</sub>-Immissionen sind in Bezug auf den Grenzwert an der Bebauung ebenfalls als leicht erhöhte bis erhöhte Konzentrationen einzustufen.

Eine Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Kurzzeitgrenzwerts gemäß der 39. BImSchV, d. h. einem Stundenwert von 200 µg/m<sup>3</sup> mehr als 18-mal im Jahr, ist bei Jahresmittelwerten unter 40 µg/m<sup>3</sup> nicht zu erwarten.

Des Weiteren wird der PM<sub>10</sub>-Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> weder im Nullfall noch im Planfall überschritten werden; an den Immissionsorten Kiefholzstraße 402 und Beermannstraßen 16 und 18 wurden max. 24 µg/m<sup>3</sup> (bei einer Hintergrundbelastung von 23 µg/m<sup>3</sup> für Null- und 22 µg/m<sup>3</sup> für Planfall) ermittelt und der PM<sub>10</sub>-24 h-Grenzwert wird eingehalten, da der entsprechende Schwellenwert von 29 µg/m<sup>3</sup> nirgendwo überschritten wird und der PM<sub>2,5</sub>-Jahresmittelgrenzwert von 25 µg/m<sup>3</sup> weder im Nullfall noch im Planfall überschritten werden; an den Immissionsorten Kiefholzstraße 402 und Beermannstraßen 16 und 18 wurden max. 18 µg/m<sup>3</sup> (bei einer Hintergrundbelastung von 18 µg/m<sup>3</sup> für Null- und 17 µg/m<sup>3</sup> für Planfall) ermittelt.

Gegenüber der den Berechnungen zugrunde liegenden Prüfvariante hat sich in der **Änderungsvariante** die Trasse leicht verschoben. Es gab geringe Änderungen der Längsneigungen und des Tempolimits sowie in der Lage und Höhe der Lärmschutzwände. Die gutachterliche Einschätzung ergab, dass diese vorgenannten Modifikationen zu keinen relevanten Änderungen bei den berechneten Luftschadstoffkonzentrationen führen. Die Ergebnisse der Prüfvariante sind somit auf die Änderungsvariante übertragbar und die Grenzwerte der 39. BImSchV werden nicht überschritten.

### **B.I.1.7.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft**

Die Änderungsvariante löst keine neuen oder stärkeren Betroffenheiten hinsichtlich des Schutzes von Natur und Landschaft aus.

### **B.I.1.7.4 Landschaftspflegerische Begleitplanung**

Aufgrund der Änderungsvariante reduziert sich der Flächenbedarf um 3.570 m<sup>2</sup>; überwiegend (2.780 m<sup>2</sup>) durch die Nicht-inanspruchnahme der Grundstücke Beermannstraße 16 und 18 sowie des vorgelagerten Straßenlandes. Andererseits können auf diesen (entfallenden) Flächen nun keine Kompensationsmaßnahmen durchgeführt werden. Dadurch können 18 neue Bäume nicht gepflanzt, dafür jedoch vier bislang zu fällende Bäume erhalten werden.

In die Ermittlung des Kompensationsbedarfs sind alle notwendigen Änderungen der Änderungsvariante sowie darüber hinaus der ausstehende Kompensationsbedarf aus der Planänderung vom 14.03.2014 („Verlegung Betriebsweg Kieholzstraße, Erhalt Werkstattgebäude“) eingeflossen.

Die Ermittlung und Verrechnung der Kompensationsbedarfe ist im Erörterungsbericht des LBP (UL 12.1) ausführlich dargelegt und das Ergebnis in den Maßnahmenblättern festgehalten.

Da aufgrund der bisherigen Planung aus gestalterischen Gründen mehr Baumpflanzungen vorgesehen waren, entsteht kein zusätzlicher Pflanzbedarf, es reduziert sich lediglich der Überschuss. Die aus den anderen Konflikten resultierenden Kompensationsbedarfe wurden mit der Herstellungskosten-Methode monetarisiert und ergaben einen Betrag von 69.377,50 Euro (brutto), die über die neue Ersatzmaßnahme E9 – Entfernung von Asphaltdecken dreier Wegeabschnitte im südöstlichen Teil des Treptower Parks umgesetzt werden.

### **B.I.1.7.5 Artenschutz**

Neue oder stärkere Umweltauswirkungen im Hinblick auf den Artenschutz sind durch die Änderungsvariante nicht zu erwarten.

Die Schutz- und Vermeidungsmaßnahme S9 (Minimierung des Kollisionsrisikos für Fledermäuse) wurde so an die straßenbaulichen Bestandteile der Planänderung angepasst, dass ihre Wirksamkeit unvermindert erhalten bleibt. Da Lärmschutzwand bzw. Fledermausschutzzaun mindestens 6,50 m hoch werden,

entfällt die gemäß Planfeststellungsbeschluss vorgesehene zusätzliche Anbringung von abgewinkelten Zaunelementen.

#### **B.I.1.8 Durchführung der Baumaßnahme**

Hinsichtlich der Durchführung der Baumaßnahmen sind die bereits im Planfeststellungsbeschluss unter A.III.1, Nr. 3 festgestellten Auflagen zu beachten.

#### **B.I.1.9 Grunderwerb**

Mit der hier beantragten Änderungsvariante werden keine Flächen zusätzlich in Anspruch genommen, die nicht bereits in der Antrags- bzw. Prüfvariante in Anspruch zu nehmen sind bzw. die nicht bereits im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland – Bundesfernstraßenverwaltung – stehen. Auf die Inanspruchnahme der Grundstücke Beermannstraße 16 und 18 (und damit auf den Abriss der Wohnhäuser) wird für die Realisierung des 16. BA der A100 verzichtet; auf die geänderten Grunderwerbsunterlagen (UL 14) wird verwiesen.

#### **B.I.2 Vorgängige Verfahren**

Als vorgängige Verfahren mit Bezug auf die mit diesem Beschluss erfolgende Feststellung sind die unter B.I.1.5 genannten Änderungen zu verstehen und dort abschließend aufgeführt.

#### **B.I.3 Verfahrensablauf**

##### **B.I.3.1 Anhörungsverfahren**

##### **B.I.3.1.1 Einleitung**

Mit Schreiben vom 18. Mai 2015 beantragte der Träger des Bauvorhabens, die Bundesrepublik Deutschland – Bundesfernstraßenverwaltung – vertreten durch das Land Berlin, dieses vertreten durch die damalige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Abt. X) bei der Planfeststellungsbehörde, ehemals Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII E, „für die Änderung und Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses für das Bauvorhaben Neubau der Bundesautobahn (BAB) A 100 zwischen dem Autobahndreieck (AD) Neukölln und der Anschlussstelle (AS) Am Treptower Park in den Bezirken Neukölln und Treptow-Köpenick von Berlin, Beschluss VII E – 2/2010 vom 29. Dezember 2010“ die Durchführung des Anhörungsverfahrens nach § 17d FStrG und § 76 VwVfG i. V. m. § 1 VwVfG Bln.

Da es sich bei dem Antrag u.a. um eine nach § 76 VwVfG zu behandelnde Änderungsplanung, für die ein neues Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist, handelte, wurden die Unterlagen mit Schreiben vom 19. Juni 2015 zuständigkeitshalber der Anhörungsbehörde, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt - Abteilung Grundsatzangelegenheiten und Recht, mit der Bitte um Einleitung eines förmlichen Anhörungsverfahrens übergeben.

Der zu diesem Zweck eingereichte Plan – Änderungsvariante - war nach Ansicht der Anhörungsbehörde vollständig und damit auslegungsfähig.

Der zum Zweck der Auslegung eingereichte Plan bestand aus den unter A.II aufgeführten Unterlagen.

Die Anhörungsbehörde hat die zuständigen Bau- und Wohnungsaufsichtsämter der Bezirke Neukölln, Treptow-Köpenick und Pankow von Berlin sowie die Oberste Bauaufsicht (ehemals SenStadtUm Abt. II) schon im März 2009 darüber informiert, dass das im Jahr 2008 beantragte Straßenbauvorhaben, Neubau der A 100-16. BA, bei eventuellen Bauanträgen zu berücksichtigen ist und hat auf die Veränderungssperre nach § 9a Abs. 1 FStrG hingewiesen; für die im Jahr 2015 eingereichten Änderungen und Ergänzungen der Planung wurden die oben genannten Stellen nicht erneut angeschrieben.

### **B.I.3.1.2 Auslegung**

Die Planunterlagen für die Änderungs-Planfeststellung haben im Zeitraum vom 2. September bis zum 2. Oktober 2015 im Rathaus Treptow, Neue Krugallee 4, 12435 Berlin montags bis mittwochs von 9 - 16 Uhr, donnerstags von 9 - 18 Uhr und freitags von 9 – 14 Uhr zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit, Termine außerhalb dieser Zeiten telefonisch zu vereinbaren.

Die Auslegung wurde durch einen externen Projektsteuerer betreut, der bei Bedarf Erläuterungen vorgenommen oder Fragen beantwortet hat. Für Betroffene und sonstige Interessenten bestand die Möglichkeit, Kopien gegen Gebühren anfertigen zu lassen.

Bürger, die Einwendungen erheben wollten, hatten die Möglichkeit, dafür die im Auslegungsraum vorhandenen Formulare zu nutzen.

Ferner bestand vom 2. September bis 2. Oktober 2015 die Möglichkeit auf der Internetseite der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt die Planfeststellungsunterlagen einzusehen.

Die ortsübliche Bekanntmachung über die Auslegung der Planunterlagen erfolgte am 28. August 2015 durch die Veröffentlichung im Amtsblatt für Berlin Nr. 35 vom 28. August 2015.

Gleichzeitig wurde die Bekanntmachung in den drei Berliner Tageszeitungen "Der Tagesspiegel", "Berliner Zeitung" und "Berliner Morgenpost" am 31. August 2015 veröffentlicht.

In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen benannt, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist Einwendungen gegen den Plan schriftlich oder zur Niederschrift vorgebracht werden konnten. Ein Termin zur Erörterung möglicher Einwendungen wurde nicht verbindlich angekündigt. Weiterhin wurde darauf hingewiesen, dass bei Einwendungen, die von mehr als 50 Personen auf Unterschriftslisten unterzeichnet oder in Form vervielfältigter, gleichlautender Texte eingereicht werden, ein Unterzeichner mit Namen und Anschrift als Vertreter der übrigen Unterzeichner zu benennen sei. Anderenfalls könnten diese Einwendungen unberücksichtigt bleiben.

Die maßgeblichen Rechtsgrundlagen wurden in der Bekanntmachung aufgeführt.

Zusätzlich konnten während der gesamten Auslegungszeit auf Anfrage der Planfeststellungsbeschluss VII E – 2/2010 vom 29. Dezember 2010, und die zwei genehmigten Änderungen VII E – 1/2013 vom 28.06.2013 und VII E – 2/2013 vom 14. März 2014 einschließlich der jeweiligen Pläne sowie die Unterlagen aus der Gerichtsakte A 100-16. BA von Seite III 1898 bis Seite III 1991 eingesehen werden.

Die Auslegung wurde von ca. 100 Bürgern besucht.

Zur Planfeststellungsunterlage des Änderungsverfahrens sind 14 Einwendungen von 126 Einwendern eingegangen.

#### **B.I.3.1.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Die Träger öffentlicher Belange (TÖB), deren Aufgabenbereiche durch das Planvorhaben berührt werden, wurden mit Schreiben vom 27. August 2015 unter Beifügung ausgewählter Planunterlagen aufgefordert, ihre Stellungnahmen bis zum 16. Oktober 2015 abzugeben.

Bei der Anhörungsbehörde gingen 20 Schreiben von TÖB ein; sechs TÖB nahmen die Planänderung zur Kenntnis und 14 TÖB gaben Stellungnahmen ab. Neun TÖB haben nicht geantwortet.

#### **B.I.3.1.4 Beteiligung der Naturschutzvereine**

Die in Berlin nach § 63 und 64 BNatSchG i.V.m. §§ 2 Abs. 1,3 UmwRG anerkannten Naturschutzvereine sind beteiligt worden.

Mit Schreiben vom 27. August 2015 wurden der Geschäftsstelle der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz (BLN) e. V. die Planunterlagen in Papier und einmal auf CD übersandt. Gleichzeitig wurde auf die Auslegung hingewiesen.

Zusätzlich wurden die im BLN zusammengeschlossenen Naturschutzvereine jeweils mit Schreiben vom 27. August 2015 über den Versand der Unterlagen an die Geschäftsstelle und über die Auslegung der Planunterlagen einzeln informiert.

Zwei der drei Vereine, die nicht dem BLN angehören, erhielten ebenfalls mit Schreiben vom 27. August 2015 die Planunterlagen auf CD und eine Information über die Auslegung. Dem Volksbund Naturschutz e. V. wurden keine Unterlagen übermittelt, da sich der Verein nach Auskunft der Obersten Naturschutzbehörde in Auflösung befand und am Verfahren nicht beteiligt werden wollte.

Die Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V. hat in diesem Verfahren keine Stellungnahme zu der Planänderung und -ergänzung abgegeben.

#### **B.I.3.1.5 Erörterung**

Die Bekanntmachung des Erörterungstermins für die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie für die übrigen Einwender, Betroffenen und anerkannten Naturschutzvereine erfolgte ortsüblich im Amtsblatt für Berlin Nr. 14 vom 8. April 2016 sowie in den Berliner Tageszeitungen „Der Tagesspiegel“, „Berliner Morgenpost“ und „Berliner Zeitung“.

Die Einladung der Behörden und Stellen sowie der Einwender zum Erörterungstermin erfolgte mit Schreiben vom 31. März 2016, dem die Erwiderung des Vorhabenträgers zu der übersandten Stellungnahme bzw. Einwendung als Anlage beigefügt war.

Die Erörterung mit den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sowie mit den privaten Einwendern wurde am 19. April 2016 im Dienstgebäude der ehem. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Württembergische Straße 6, 10707 Berlin, Raum 101 durchgeführt.

Die Erörterung der Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erfolgte nach der von der Anhörungsbehörde vorgegebenen Reihenfolge.

Auf Grund der relativ geringen Zahl von privaten Einwendungen wurden auch diese einzeln mit den Anwesenden erörtert.

Vom Vorhabenträger wurden die nach der Planauslegung bereits erfolgten bzw. beabsichtigten Änderungen vorgestellt:

- Der Abstand der Lärmschutzwand von der Fahrbahn beträgt jetzt durchgehend nur noch 1 m.
- Die Lärmschutzwand auf dem Trog beginnt direkt am Brückenbauwerk der Ringbahn und ist damit 10 m länger.

Die Erwiderungen des Vorhabenträgers auf die Stellungnahmen wurden von den Trägern öffentlicher Belange im Wesentlichen akzeptiert, so dass nur drei Vertreter Träger öffentlicher Belange zum Erörterungstermin erschienen sind (siehe auch B.V.2).

Von der Erörterung wurde ein Wortprotokoll gefertigt.

#### **B.I.3.1.6 Weiterer Verfahrensverlauf nach der Erörterung**

Im Ergebnis des Erörterungstermins wurden die Planunterlagen insbesondere durch Anpassung von Lärmschutzwänden sowie Ergänzungen der schalltechnischen Berechnungen (UL 11) zur Verbesserung des aktiven Schallschutzes geändert (s. Kapitel B.I.4).

#### **B.I.3.1.7 Zuleitung an die Planfeststellungsbehörde**

Die Anhörungsbehörde fertigte zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens eine zusammenfassende Stellungnahme an und leitete diese mit den Planänderungsunterlagen, den auf Veranlassung der Anhörungsbehörde vom Vorhabenträger ergänzend durchgeführten Untersuchungen, den Stellungnahmen der TÖB und den nicht erledigten Einwendungen der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 13. Oktober 2016 zu.

#### **B.I.4 Planänderungen**

Basierend auf der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (Prüfvariante) hat der Vorhabenträger seine Planungen weiterentwickelt (Änderungsvariante) und als Roteintrag in die Planunterlagen eingebracht. Nach der Erörterung der Planänderungsunterlagen im Jahr 2016 wurde auf Grund der vorgetragenen Einwendungen, Korrekturen und Ergänzungen durch den Vorhabenträger auf Veranlassung der Anhörungsbehörde (Violetteintrag) in den Planunterlagen vorgenommen. Diese Planänderung ist als V 4 unter der Bezeichnung „Änderung infolge der öffentlichen Beteiligung insbesondere Anpassung Lärmschutzwand in Lage und Höhe“ mit Datum vom 27. Juli 2016 in der Farbe violett eingearbeitet worden und fasst alle Änderungen an der schalltechnischen Unterlage zusammen.

Die Unterlagen einschließlich der Änderungen sind unter A.II.1 abschließend aufgeführt.

## **B.II            Rechtliche Würdigung**

### **B.II.1           Rechtsgrundlage, Zuständigkeit, Verfahren**

#### **B.II.1.1         Allgemeines**

Rechtsgrundlage des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses sind §§ 17 bis 17 e FStrG in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Nr. 2 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz (VerkPBG) und §§ 74 ff. VwVfG in Verbindung mit § 1 Abs. 1 VwVfG Bln.

Dieses Planfeststellungsverfahren umfasst im Wesentlichen die Umplanung der Anschlussstelle Am Treptower Park von der Kreuzung mit der Ringbahn (Bau km 22+980) bis zum Ende der Baustrecke an der Straße Am Treptower Park (Bau km 23+625,5) mit der Verschwenkung der Auffahrrampe (R-TRE 1) und die notwendigen Anpassungsmaßnahmen sowie eine insoweit erforderliche Überarbeitung der landschaftspflegerischen Begleitplanung.

Darüber hinaus erfolgt die höchstrichterlich vorgegebene erneute Bescheidung einzelner Kläger der Verfahren BVerwG 9 A 18.11 bis 20.11 hinsichtlich des Schutzes vor Immissionen.

#### **B.II.1.2         Materielle Ermächtigung**

Materielle Ermächtigung für die Planfeststellung ist § 17 Satz 1 FStrG. Danach dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist.

#### **B.II.1.3         Zuständigkeit**

Die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde ergibt sich aus § 17 b Abs. 1 Nr. 2 FStrG.

#### **B.II.1.4         Planfeststellungsverfahren**

Das Planfeststellungsverfahren wurde im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben nach Maßgabe der §§ 17 ff. FStrG sowie §§ 72 ff. VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 VwVfG Bln durchgeführt.

Die ortsübliche Bekanntmachung des auszulegenden Planes im Jahr 2015 erfolgte fristgemäß rechtzeitig vor Beginn der Auslegung. Diese erfolgte vom 2. September bis zum 2. Oktober 2015. Die Einwendungsfrist endete am 16. Oktober 2015. Alle Schreiben gingen fristgerecht bei der Anhörungsbehörde ein.

Die Beteiligung der gemäß § 63 BNatSchG in Berlin anerkannten Naturschutzvereine Berlins war entsprechend den Beteiligungsvorschriften korrekt und ausreichend. Stellungnahmen wurden nicht abgegeben.

Es wurden alle von der Planänderung berührten Träger öffentlicher Belange (TÖB) korrekt beteiligt. Von 14 Behörden und sonstigen TÖB wurden Bedenken und Hinweise in Form von schriftlichen Stellungnahmen vorgebracht und 6 Behörden und TÖB haben keine Bedenken und Hinweise geäußert. 9 Behörden und sonstige TÖB haben keine Stellungnahme abgegeben.

Der Vorhabenträger hat nach dem Erörterungstermin weitere Änderungen und Ergänzungen in Form der Violetteintragung V 4 zur Verbesserung des aktiven Schallschutzes vorgenommen. Da durch diese Änderung keine stärkeren oder neuen Betroffenheiten ausgelöst wurden, war keine Nachbeteiligung nach § 73 Abs. 8 VwVfG zu besorgen.

## **B.II.2 Planrechtfertigung**

Die Planrechtfertigung für diesen Planfeststellungsbeschluss ergibt sich aus dem bereits abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren SenStadtUm VII E – 2/2010 – vom 29. Dezember 2010, dessen Beschluss im Wesentlichen, d.h. gegenüber den meisten Betroffenen bestandskräftig geworden ist und sich bereits in der Umsetzung befindet. Die hier festgestellte Änderung im Bereich der Anschlussstelle Am Treptower Park dient der Neubescheidung einzelner Kläger der Verfahren BVerwG 9 A 18.11 bis 20.11 hinsichtlich des Schutzes vor Immissionen bei gleichzeitiger Optimierung der vom Bundesverwaltungsgericht 2012 festgesetzten sogenannten Prüfvariante zur vorliegenden Änderungsvariante.

## **B.II.3 Abwägung**

### **B.II.3.1 Allgemeines**

Gemäß § 17 Satz 2 FStrG sind bei der Planfeststellung die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dementsprechend hat die Planfeststellungsbehörde sämtliche nach Lage der Dinge relevanten öffentlichen und privaten Belange in die Abwägung eingestellt und unter Beachtung der Planungsleitlinien und Optimierungsgebote gewichtet und untereinander abgewogen. Hierzu zählen auch die abwägungserheblichen Belange, die sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens ergeben haben.

Der planungsrechtliche Rahmen für die Abwägung wird gebildet durch den Planfeststellungsbeschluss SenStadtUm VII E – 2/2010 – vom 29. Dezember 2010 zuletzt geändert durch Entscheidung SenUVK – IV E-01/2017 vom 19.04.2017, die gerichtlichen Vorgaben in den Verfahren BVerwG 9 A 18.11 bis 20.11 sowie die beantragte Planänderung.

### **B.II.3.2 Vereinbarkeit mit anderen Belangen**

#### **B.II.3.2.1 Allgemeines**

Die Abwägungsentscheidung erfolgte umfassend. Zur Strukturierung der Begründung werden vorab einzelne abwägungsrelevante Belange gewürdigt.

#### **B.II.3.2.2 Inanspruchnahme privater Flächen**

Aus der beantragten Planänderung sind keine neuen oder stärkeren Betroffenheiten an Grundstücken Privater zu besorgen. Die Grundstücke Beermannstraße 16 und 18 werden - entsprechend der gerichtsbekanntenen Prüfvariante – nicht in Anspruch genommen und aus der planungsrechtlichen Bindung entlassen, d.h. die Veränderungssperre entfällt für diese zwei Grundstücke.

Durch das Heranrücken der Ausfahrrampe R-TRE 2 auf einer Länge von rund 320 m an die Anlagen der DB AG werden 54 m<sup>2</sup> Bahnfläche zusätzlich in Anspruch genommen. Die DB AG hat dieser Planung zugestimmt.

#### **B.II.3.2.3 Vergleich der Prüfvariante mit der Antragsvariante**

Die wesentlichen Unterschiede der Prüf- zur Antragsvariante für die Anschlussstelle Am Treptower Park sind die bis zum Trogende (km 23+270) verkürzte Hauptfahrbahn, die verschwenkte Einfahrrampe R-TRE 1 mit veränderter Geometrie der Einmündung an der Straße Am Treptower Park, die um bis zu 3 m niedrigere Gradientenführung beider Rampen, die nicht Inanspruch genommenen Grundstücke Beermannstraße 16 und 18 und in Verbindung damit der Erhalt der Wohnhäuser. In Folge dessen verringert sich der naturschutzrechtliche Eingriff.

Das Bundesverwaltungsgericht wertete die Prüfvariante wie folgt: (Aus BVerwG 4 A 20.11 Rd 31 II): „Die Versagung weitergehenden Schallschutzes ist gegenüber den Klägern zu 4, 5, 8 und 9 rechtswidrig, weil sie nicht auf einer schlüssigen Kosten-Nutzen-Analyse beruht; insoweit ist gegenüber diesen

Klägern erneut über die Gewährung von Schallschutz zu entscheiden. Hinsichtlich der übrigen Kläger kann das Lärmschutzkonzept hingegen nicht beanstandet werden. Ein schlüssiges Lärmschutzkonzept, das diesen Anforderungen genügt, ist bezogen auf das Gebäude Kiefholzstraße (402) (Kläger zu 4, 5, 8 und 9) - ebenso wie auf das Gebäude Beermannstraße (16) und (18), s. Urteil vom heutigen Tag in dem Verfahren BVerwG 9 A 19.11 - nicht zu erkennen.“ Daher ist insoweit die Annahme des Beklagten nicht nachvollziehbar, dass die Kosten für eine Schallschutzwand mit einer Höhe bzw. Abschirmwirkung (Errichtung auf der Trogoberkante) von mehr als sechs Metern außer Verhältnis zum dadurch zu erzielenden Schutz stehen (Rd 34 II. 1)

#### **B.II.3.2.4 Vergleich der Änderungsvariante mit der Prüfvariante**

Die wesentlichen Unterschiede der Änderungs- zur Prüfvariante für die Anschlussstelle Am Treptower Park sind die um rund 150 m längere Hauptfahrbahn (bis km 23+420), die verschwenkte Einfahrrampe R-TRE 1 mit um ca. 2,7 m höherer Gradientenführung sowie die Erhöhung der Lärmschutzwände an Trog-/Hauptfahrbahn und Einfahrrampe.

Für die Berechnung des Schallschutzes kommen bei der Änderungsvariante zwei getrennte Berechnungsmodelle (für 16. und 17. BA), demgegenüber kam bei der Prüfvariante (wie bei der Antragsvariante) ein Rechenmodell mit einer (an der Hauptfahrbahn) gebrochenen Verkehrsbelegung zur Anwendung (s. UL 11.1 Anhang 5 Seite 3ff).

Die Ergebnisse hinsichtlich der Lärmauswirkungen sind auf beiden Seiten der A100 unterschiedlich (siehe Anhang 6, UL 11.1).

##### **Ergebnisse auf der Ostseite**

Die Beurteilungspegel der Änderungsvariante sind an den meisten maßgebenden Immissionsorten höher als die der Prüfvariante. Die Pegeldifferenzen erreichen im ungünstigsten Fall 3 dB(A) tags und 4 dB(A) nachts. Die Schallimmissionsbelastung durch die A100 ist in den meisten Fällen jedoch so niedrig, dass die höheren Beurteilungspegel der Änderungsvariante nur an vergleichsweise wenigen maßgebenden Immissionsorten zu Grenzwertüberschreitungen führen und dort zusätzliche Anspruchsberechtigungen auf passiven Schallschutz dem Grunde nach auslösen. Ein Wegfall der Anspruchsberechtigung tritt nirgends ein.

##### **Ergebnis auf der Westseite**

Die Beurteilungspegel der Änderungsvariante sind an allen Immissionsorten niedriger als die der Prüfvariante. An zahlreichen

Immissionsorten ergeben sich günstigere Schallimmissionsverhältnisse, geringere Grenzwertüberschreitungen und ein Wegfall der Anspruchsberechtigung dem Grunde nach. Eine zusätzliche Anspruchsberechtigung dem Grunde nach tritt an keinem Immissionsort ein.

#### Beurteilung der Varianten

Die Änderungsvariante ist der Prüfvariante deutlich überlegen. Diese Beurteilung folgt aus der enormen Verbesserung der Schallimmissionsverhältnisse auf der Westseite der Anschlussstelle bei vergleichsweise geringer Verschlechterung auf der Ostseite. Die Immissionsverhältnisse auf der Ostseite der Anschlussstelle werden ganz überwiegend bestimmt von den Immissionen der Schienenwege der Bahn und nicht von der A100. Geringere Schallemissionen und damit -immissionen von der Autobahn würden somit kaum zu einer spürbaren Minderung der Lärmbelastung auf der Ostseite führen, wohl aber in einigen Fällen zum Entfall von passiven Schallschutzmaßnahmen.

Für die vor dem Bundesverwaltungsgericht vorgelegten Dokumente mit Rechenergebnissen der Prüfvariante für die zu erhaltenden Wohngebäude Beermannstraße 16 und 18 ergeben sich lediglich für einen Immissionsort (IO 305 der Protokollerklärung zur mündlichen Verhandlung am 27.09.2012 gleich IO 37 der Schalltechnischen Untersuchung – Abwägung aktiver Lärmschutzmaßnahmen – Anlage 1 Blatt 5) exakte Übereinstimmungen bei den Beurteilungspegeln; die Werte der anderen Immissionsorte differieren um 1 bis 2 dB(A). Wie diese Abweichungen zustande gekommen sind, lässt sich nicht mehr zweifelsfrei ermitteln. Ob es sich um Rechenfehler oder bloße Übertragungsfehler unter Zeitdruck oder Informationsdefizite beim Bearbeiterwechsel im Ingenieurbüro handeln könnte, bleibt bedauerlicherweise ungeklärt. Der Vorhabenträger hat für die vorliegende Änderungsplanung einen anderen Schallgutachter verpflichtet, der mit einem anderen zugelassenen Berechnungsprogramm – mit den zugelassenen Standardabweichungen - die Werte der Planfeststellung reproduziert hat, um darauf seine Nutzen-Kosten-Analyse zum aktiven Schallschutz und den verbleibenden Schallimmissionsbelastungen zu stützen. Im Ergebnis der Berechnungen und Abwägungen des Vorhabenträgers bleiben die Beurteilungspegel der Änderungsvariante jedenfalls bei den Wohngebäuden Beermannstraße 16 und 18 unter allen für die Prüfvariante dokumentierten Werten. Dabei werden die Tagesgrenzwerte von 59 dB(A) eingehalten und es verbleiben lediglich Grenzwertüberschreitungen im 4. Obergeschoss von maximal 4 dB(A) und im 3. OG von 2 dB(A) über dem Grenzwert 49 dB(A) nachts.

### **B.II.3.2.5 Vergleich der Änderungsvariante mit der Antragsvariante**

Die wesentlichen Unterschiede der Änderungs- zur Antragsvariante für die Anschlussstelle Am Treptower Park sind die um 15 m verkürzte Hauptfahrbahn, die verschwenkte Einfahrrampe R-TRE 1, die nicht Inanspruch genommenen Grundstücke Beermannstraße 16 und 18 und in Verbindung damit der Erhalt der Wohnhäuser sowie die Erhöhung der Lärmschutzwände an Trog/Hauptfahrbahn auf bis zu 9,0 m und Einfahrrampe auf bis zu 8,0 m über Fahrbahnrand. In Folge dessen verringert sich der naturschutzrechtliche Eingriff.

Für die Berechnung des Schallschutzes kommen bei der Änderungsvariante zwei getrennte Berechnungsmodelle (für 16. und 17. BA), demgegenüber kam bei der Antragsvariante ein Rechenmodell mit einer (an der Hauptfahrbahn) gebrochenen Verkehrsbelegung zur Anwendung (s. UL 11.1 Anhang 5 Seite 3ff).

Ausgehend von den Mittelwerten der Beurteilungspegel beträgt die mittlere Pegeldifferenz (Änderungs- minus Antragsvariante) östlich der Anschlussstelle minus 1,3 dB(A) und westlich minus 3,7 dB(A). Damit liegen die mittleren Beurteilungspegel der Änderungsvariante in allen Fällen niedriger als bei der Antragsvariante, nur an einem Gebäude (Moosdorfstraße 10) bleiben sie unverändert.

Die Beurteilungspegel sanken derart, dass an einigen Gebäuden (Moosdorfstraße 11-12, Beermannstraße 12 und Kiefholzstraße 402/Vorderhaus) die Grenzwerte vollständig und an anderen an einer größeren Anzahl Immissionsorte (Am Treptower Park 16 bis 20-20a, Moosdorfstraße 3-4, 5-6, Beermannstraße 14 und Kiefholzstraße 402/Hofgebäude) eingehalten werden. Lediglich an zwei Gebäuden (Hans-Thoma-Straße 7-13 und 10-12) werden zusätzliche Grenzwertüberschreitungen für die Nacht mit entsprechender Anspruchsberechtigung für Schallschutz dem Grunde nach ermittelt. Die Immissionsorte, deren Anspruchsberechtigung dem Grunde nach aus den Gesamtlärbetrachtungen gewährt wird, sind mit einem Hinweis gekennzeichnet.

Hinzu kommen die Gebäude Beermannstraße 16 und 18 für die in der Änderungsvariante Grenzwertüberschreitungen für die Nacht überwiegend in den beiden oberen Geschossen mit entsprechender Anspruchsberechtigung für Schallschutz dem Grunde ermittelt wurde.

Die Änderungsvariante bietet gegenüber der Antragsvariante einen deutlich verbesserten Schallschutz.

### **B.II.3.3 Umweltverträglichkeitsprüfung**

Durch die beantragte Planänderung sind keine neuen oder stärkeren Betroffenheiten der Schutzgüter gemäß § 2 Abs. 1 UVPG zu besorgen. Die im Planfeststellungsbeschluss vom 29. Dezember 2010 als erheblich nachteilig bewerteten Umweltauswirkungen durch Lärm erfahren durch die Änderungsvariante keine Änderungen, die eine Neubewertung der Umweltverträglichkeit auslöst.

Bezüglich des Schutzgutes Mensch ist durch den Erhalt der Häuser Beermannstraße 16 und 18 das Risiko gegenüber der Antragsvariante zwar gestiegen, nicht jedoch gegenüber der Prüfvariante, die ja bereits die Lärmbelastung an diesen Immissionsorten auswies. Wie die Vergleichsberechnung gemäß UL 11.1 Anhang 6 Seite 8x ausweist sind die Beurteilungspegel der Änderungsvariante für das Vorderhaus (bzw. Hinterhaus) Beermannstraße 16 um 2 bis 7 dB(A) bzw. 1 bis 3 dB(A) und für die Nummer 18 um 3 bis 10 dB(A) bzw. 1 bis 4 dB(A) niedriger als bei der Prüfvariante.

Lediglich in der Straße Am Treptower Park 16, 18, 19, 20-20a, Moosdorfstraße 2-4, 5-6 und 10 erhöhen sich die Beurteilungspegel um 1 bis 2 dB(A), in der Straße Am Treptower Park 17 um 1 bis 4 dB(A) an einigen Immissionsorten, jedoch nur an wenigen werden die Grenzwerte für Wohnen überschritten und es entsteht ein zusätzlicher Anspruch auf passiven Schallschutz.

Die geringen Zunahmen von Schall-Betroffenheiten unterhalb der Grenzwerte weisen keine qualitativen Umfänge auf, die ein Hineinwachsen in die Erheblichkeit einer erneuten UVP erkennen lassen.

Alle erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen bezüglich derjenigen Schutzgüter des UVPG, die auch der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung unterliegen, nehmen infolge der beantragten Planänderung in ihrem Umfang ab; das gilt insbesondere für das Schutzgut Kultur- und Sachgüter durch den Erhalt der Gebäude Beermannstraße 16 und 18.

### **B.II.3.4 Ersatzmaßnahmen**

Der Verzicht auf die Grundstücke Beermannstraße 16 und 18 reduziert einerseits den Eingriff und andererseits die potentielle Kompensationsfläche.

Gemäß LBP können die der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung unterliegenden Konflikte KV, K2.1 und K2.5 von 2.025 m<sup>2</sup> Entsiegelung, 2.955 m<sup>2</sup> Rasenansaat und 535 m<sup>2</sup> Gehölzpflanzung nicht durch dauerhaft gesicherte landschaftspflegerische Maßnahmen im Baufeld kompensiert

werden. Auch eine Aufwertung, Umplanung oder Erweiterung bereits planfestgestellter Ersatzmaßnahmen (E1, E3 – E8) scheidet aus.

Mit der von den zuständigen Fachbehörden bereits im Hauptverfahren akzeptierten Herstellungskosten-Bilanzierungsmethode wurden die verbliebenen Kompensationsbedarfe (siehe UL 12.1, Seite 5/6) umgerechnet und ergeben den hier ermittelten Betrag von 69.420 € (brutto). Dieser Betrag wird in Abstimmung mit dem Bezirk Treptow-Köpenick zur Entfernung von 5.340 m<sup>2</sup> Asphaltdecken von Wegeabschnitten im Treptower Park eingesetzt und als Ersatzmaßnahme

**E9** Entsiegelung von 5.340 m<sup>2</sup> Asphaltdecken von drei Wegeabschnitten im Treptower Park

hier planfestgestellt. Im Ergebnis ist der Umfang der geplanten Entfernung von Asphaltdecken hinreichend für die Kompensation des ermittelten Ersatzbedarfs.

### **B.II.3.5**

#### **Folgerung**

Die mit der Änderungsvariante verbundenen, über Antrags- bzw. Prüfvariante hinausgehenden Beeinträchtigungen der hier berührten Schutzgüter nach § 2 UVPG wurden entsprechend dem Stand der Wissenschaft und Technik durch den Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie die begleitenden Gutachten zu Luftschadstoffen und Lärm ermittelt und bewertet.

Vermeidbare Beeinträchtigungen werden durch die Planänderung unterlassen bzw. nicht vermeidbare Beeinträchtigungen durch hinreichende ergänzende Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans weitestgehend gemindert.

Weitere erhebliche Verminderungen der Belastungswirkungen (auf das im Landschaftspflegerischen Begleitplan nicht zu behandelnde Schutzgut Mensch) werden bzgl. der betriebsbedingten Immissionen durch aktive Schallschutzmaßnahmen sowie die Anspruchsberechtigungen dem Grunde nach auf Lärmvorsorgemaßnahmen in Form passiver Lärmschutzmaßnahmen erzielt, deren Schalldämmlüfter zusätzlich mit Partikelfiltern ausgerüstet werden können.

Die hier festgestellte Änderungsvariante als Fortschreibung der vom Bundesverwaltungsgericht akzeptierten Prüfvariante zum Erhalt der Häuser Beermannstraße 16 und 18 verbessert den aktiven Schallschutz insbesondere für die hochbelasteten Immissionsorte westlich der Anschlussstelle Am Treptower Park.

Aus dem Vorhaben der A100 – 16.BA in Gestalt der Änderungsvariante werden die Grenzen der besonderen Belastung 70 dB(A) tags beziehungsweise 60 dB(A) nachts an

keinem Immissionsort erreicht. Auch die um 3 dB(A) niedrigeren Auslösewerte zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes 67 dB(A) tags beziehungsweise 57 dB(A) nachts – gültig in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten, an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altersheimen – werden an keinem Immissionsort erreicht.

Da jedoch schon im Ist-Zustand und vor allem im Nullfall 2025 an etlichen vom Vorhaben betroffenen Gebäudefassaden mit Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV und z. T. auch der Schwellenwerte der besonderen Belastung durch den Bahnlärm zu rechnen ist, ermöglichen die passiven Schallschutzmaßnahmen für den Planfall 2025 z. T. auch Verbesserungen für geschützte Innenräume gegenüber der Situation im Ist-Zustand sowie im Nullfall 2025. Dies betrifft insbesondere Immissionsorte östlich der Anschlussstelle Am Treptower Park.

Die auf Basis der Prüfvariante im Januar 2015 durchgeführte lufthygienische Untersuchung wurde im November 2017 unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen und Erkenntnisse zur Prognose der Emissionen insbesondere von Dieselmotoren in Gestalt des maßgeblichen Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA) 3.3 des Umweltbundesamtes für den Bereich des hier zu betrachtenden Planänderungsverfahrens ermittelt und in Bezug auf die geringen Veränderungen der Änderungsvariante übertragen.

Der seit dem Jahr 2010 geltende Grenzwert für die hier als kritisch zu betrachtenden Stickoxide ( $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwerte von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) wird den Berechnungsergebnissen zu Folge im Planfall an der nächstgelegenen Bebauung nicht erreicht und nicht überschritten. Die  $\text{NO}_2$ -Immissionen sind in Bezug auf den Grenzwert an der Bebauung als leicht erhöhte bis erhöhte Konzentrationen einzustufen. Beim Feinstaub ( $\text{PM}_{10}$  und  $\text{PM}_{2,5}$ ) sind Überschreitungen der Jahresmittelwerte nicht zu erwarten. In Bezug auf den Grenzwert von  $\text{PM}_{2,5}$  sind die Immissionen als leicht erhöhte Konzentrationen einzustufen.

Auf Grund der vorliegenden Luftschadstoffprognose hält die Planfeststellungsbehörde besondere oder zusätzliche vorhabenbezogene Maßnahmen zur Eindämmung oder Minderung von Emissionen nicht für erforderlich. Die durch das vorliegend planfestgestellte Vorhaben ermittelten Immissionswerte unterhalb der Grenzwerte können im Rahmen des Vorhabens auch nicht weiter gesenkt werden.

#### **B.II.4 Zusammenfassendes Abwägungsergebnis**

Die Planfeststellungsbehörde hat sämtliche von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange in die vorliegende Zulassungsentscheidung eingestellt und abgewogen. In diese ergänzende Abwägung fanden neben anderen Belangen

insbesondere die Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit und der Verkehrstechnik aber ebenso die Gesichtspunkte der Umweltverträglichkeit, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, des Schutzes der Bevölkerung vor Lärm- und Schadstoffimmissionen, der städtebaulichen Gestaltung und des Tierschutzes Eingang. Besondere Bedeutung maß die Planfeststellungsbehörde den Eigentümerbelangen und dem Schutz der Anwohner vor Lärm- und Schadstoffimmissionen bei.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Belange entsprechend ihrem tatsächlichen und rechtlichen Gewicht bewertet und die durch das Vorhaben beeinträchtigten Interessen und Güter dem öffentlichen Interesse an der hier relevanten Änderung des Bauvorhabens gegenübergestellt. Dazu ist auch auf die unter B.V „Einwendungen und Stellungnahmen“ gemachten Ausführungen zu verweisen, die Gegenstand der Abwägung sind. Auf der Grundlage der vollständig vorliegenden Unterlagen und des ordnungsgemäß durchgeführten Anhörungsverfahrens, ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass das beantragte Straßenbauvorhaben in Gestalt der veränderten und ergänzten Planunterlagen – Änderungsvariante - mit den festgesetzten Folge-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Auflagen und Vorbehalten wegen des Überwiegens der für seine Realisierung sprechenden öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und deshalb planfestgestellt wird.

Der Planfeststellungsbeschluss löst entsprechend den Geboten der Problem- und Konfliktbewältigung die im Planungsgebiet bestehenden verkehrlichen Probleme, soweit dies mit planerischen Mitteln möglich ist. Die durch das Vorhaben hervorgerufenen Interessenkonflikte wurden nicht unbewältigt gelassen (BVerwG, Urt. v. 14. Februar 1975 – BVerwG IV C 21.74 – BVerwGE 48, 56 (68)). Auch wenn vereinzelt vorhandene Beeinträchtigungen nicht beseitigt oder gemildert werden konnten, so ist dem Grundsatz der Problembewältigung hinreichend Rechnung getragen, wenn alle mit der Planung aufgeworfenen Belange erkannt und in die Abwägung eingestellt wurden. Das ist geschehen. Die Genehmigungsvoraussetzungen für alle in dem Planfeststellungsänderungsbeschluss enthaltenen Entscheidungen sowie die erforderlichen Zustimmungen/Einverständniserklärungen der zu beteiligenden Behörden liegen vor.

## **B.III Nebenbestimmungen, Verpflichtungen, Vorbehalte,**

### **B.III.1 Allgemeines**

Die Planfeststellungsbehörde hat dem Träger der Straßenbaulast unter A.III.1 nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 VwVfG Bln Vorkehrungen sowie die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen auferlegt, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Ferner wurden im Planfeststellungsbeschluss gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die mit dem Bauvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur- und Landschaft (§ 16 NatSchG Bln i.V.m. § 14 BNatSchG) und die erforderlichen Umsetzungsfristen (§ 17 Abs. 1 NatSchG Bln) festgesetzt. Schließlich wurden gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG i. V. m. § 1 Abs.1 VwVfG Bln für die Entscheidungen, die noch nicht abschließend getroffen werden können, in diesem Planfeststellungsbeschluss entsprechende Vorbehalte festgesetzt. Des weiteren werden die unter A.III.1 Ziff. 12 aufgeführten Zusagen des Vorhabenträgers gemäß § 36 Abs. 1 2. Alternative VwVfG verbindlich gemacht.

### **B.III.2 Begründung der einzelnen Regelungen**

Die unter A.III.1 getroffenen Regelungen werden wie folgt begründet:

1. Lärmschutz und Schutz vor Luftschadstoffen
  - a) bis g) (unverändert)
  - h) Im Bereich der Anschlussstelle Am Treptower Park setzt die Planfeststellungsbehörde Lärmschutzansprüche entsprechend den schalltechnischen Berechnungen UL 11.2 des Ingenieurbüros Imelmann vom 13.05.2015 (zuletzt geändert am 09.08.2016) basierend auf den unter A.III.1.1 h) ausgewiesenen Lärmschutzwanddimensionen fest. Die Dimensionierung erfolgte auf Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse ausgehend vom Vollschutz. Die vorliegende Planung einschließlich der aktiven Schallschutzmaßnahmen ergibt für den Planfall 16. BA die Einhaltung der Tagesgrenzwerte 59 dB(A) außer in der Straße Am Treptower Park 16 (4 Immissionsorte) und 17 (3 Immissionsorte); hier wird der Grenzwert um bis zu 2 dB(A) überschritten. Die Berechnung „Prognosefall 17. BA“ im Vorgriff auf die Realisierung des 17. BA ergab lediglich eine zusätzliche Grenzwertüberschreitung am Tag auf der Dachterrasse Kieholzstraße 402 / Hofgebäude (1 Immissionsort) um

1 dB(A). Durch eine Vergleichsrechnung für den Bahnlärm basierend auf der Schall03 mit und ohne Schienenbonus ergaben sich Summenpegel über 60 dB(A) nachts für Hans-Thoma-Straße 10-12 (2 Immissionsorte), Hans-Thoma-Straße 7-13 (2 Immissionsorte) und Moosdorfstraße 3-4 (1 Immissionsort); diese zusätzlichen Immissionsorte erhalten Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Die in der für den passiven Schallschutz dem Grunde nach und erforderliche Außenwohnbereichsentschädigungen maßgeblichen Unterlage 11.2 ausgewiesenen Pegel sind zum Teil erheblich höher, da sie einerseits den jeweils ungünstigeren Berechnungsfall (16. oder 17. BA) und andererseits die Summenpegelbetrachtung mit einbezieht. Insofern ist hier der höchstmögliche Anspruch auf Schallschutz gegeben.

2. Erschütterung / Körperschall (unverändert)
3. Baudurchführung (unverändert)
4. Duldung / Dienstbarkeiten (unverändert)
5. Vereinbarungen (unverändert)
6. Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Die Kompensationsmaßnahme E9 setzt sich zusammen aus dem Kompensationsbedarf der vorliegenden Planänderung und der Änderung des Vorhabens vom 14.03.2014 (Az.: SenStadtUm – VII E-2/2013) zur „Verlegung des Betriebsweges, Erhalt des Werkstattgebäudes 30m ab Grundstücksgrenze“.

- a) (unverändert)
- b) (unverändert)
- c) (unverändert)
- d) und e) Die Festsetzungen entsprechen den Anforderungen des Bundesnaturschutzgesetzes.
- f) Die Festsetzung entspricht der Forderung der Obersten Naturschutzbehörde, damit diese ihre Kontrollfunktion wahrnehmen kann.

7. Altlasten (unverändert)
8. Straßenbegrenzungslinien (unverändert)
9. Lichtsignalanlagen (unverändert)
10. Sonstiges (unverändert)
11. Vorbehalt (unverändert)
12. Zusagen

Bei der Abwägungsentscheidung ist die planerische Gestaltungsfreiheit des Vorhabentägers zu berücksichtigen. Die Planfeststellungsbehörde hat zu überprüfen, ob die planerischen Entscheidungen des Vorhabenträgers vertretbar sind (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009 - 9 A 9.07-, BVerwGE 133,239 [277]). Macht der Vorhabenträger Zusagen, so beeinflusst dies zwingend die planerische Gesamtabwägung. Ein Verstoß gegen die Zusage macht die Abwägung fehlerhaft. Die ausgesprochene Verpflichtung, die Zusagen einzuhalten, dient zur Wahrung der Voraussetzungen des Planfeststellungsbeschlusses.

- a) bis c) (ergänzt bzw. modifiziert durch Festsetzungen gemäß dem folgenden Buchstabe h); im Übrigen unverändert)
- d) Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Schallschutzvariante 7 umzusetzen. Im Gegenzug erklärt der anwaltliche Vertreter für seine Mandatschaft die Rücknahme der Einwendungen und einen Verzicht auf spätere Rechtsmittel gegen den Planfeststellungsbeschluss. Der Vorhabenträger hat die zugesagte Variante 7 nochmals verbessert.

Unter Zugrundelegung der gegenüber der Anhörung nochmals optimierten Schallschutzvariante 7 in Verbindung mit dem Betrieb des Planfalls 16. BA werden alle Tagesgrenzwerte eingehalten; lediglich zwei Schutzfälle nachts bleiben unbewältigt. Diese verbleiben beim Gebäude Kiefholzstraße 402 (Hofgebäude) mit Grenzwertüberschreitungen nachts von 1 dB(A) im 4. OG (IO d; Wohnung 29) und 1, 2 und 3 dB(A) im DG (IO e, c und d; Wohnung 30). Da für die Ermittlung der Betroffenheiten der Betrieb des jeweils ungünstigeren Planfalls unterstellt wurde, weist die für die Festsetzung der Schutzansprüche maßgebliche Unterlage 11.2 zum Teil höhere (Bemessungs)Pegel auf.

- e) Um den Bedenken der Kläger bezüglich möglicher weiterer Schallauswirkungen im Falle der Fortsetzung der A100 zu begegnen, hat der Vorhabenträger in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht zugesagt, im Rahmen der Planfeststellung für den 17. BA der A100 für die Immissionsorte Straße Am Treptower Park 18, Beermannstraße 6, 12 und 14 und Kiefholzstraße 402 die entsprechenden Beurteilungs- und Summenpegel zu ermitteln. Diese bereits vor dem Bundesverwaltungsgericht gemachte Zusage (BVerwG-Protokoll vom 28.09.2012, S. 5) ist für das Planfeststellungsverfahren des 17. BA der A100 bindend.

### **B.III.3 Widmung, Einziehung, Aufstufung (unverändert)**

### **B.IV Wasserrechtliche Entscheidungen (unverändert)**

Anmerkung: Die vorliegende Planänderung führt nicht zu einer Erhöhung der Regenwassermengen (s. Anlage zu 8b (2010) und Anlage zu 8b (2015)) gegenüber der in der Planfeststellung der Antragsvariante eingestellten Lösung.

### **B.V Einwendungen und Stellungnahmen**

Die Planfeststellungsbehörde hat gemäß § 74 Abs. 2 Satz 1 VwVfG im Planfeststellungsbeschluss über die Einwendungen, über die bei der Erörterung keine Einigung erzielt worden ist, zu entscheiden. Eine förmliche Entscheidung über jede einzelne Einwendung ist nicht erforderlich (Kopp / Ramsauer, VwVfG, 10. Aufl. 2008, § 74 Rn 92). Das bedeutet, dass nicht jede Einwendung individuell behandelt werden muss.

Aus der Begründung dieses Beschlusses geht jedoch hervor, dass alle auf eigene Belange der Einwender beruhende Einwendungen im Rahmen der Abwägung berücksichtigt wurden.

Voraussetzung für eine individuelle sachliche Bescheidung von Einwendungen ist, dass die Einwenderin oder der Einweder insoweit auch einwendungsbefugt ist.

Da eine eindeutige Trennung von Betroffenen- und Jedermann-Einwendungen jedoch nicht immer möglich ist (vgl. auch BVerwG, Beschluss vom 13.03.1995 - 11 VR 5.95 -, UPR 1995, 269), werden in der Folge auch allgemeine Einwendungen gewürdigt.

Im Einzelnen:

Zu den im Jahr 2016 ausgelegten Planfeststellungsänderungsunterlagen sind 14 Einwendungsschreiben bei der Anhörungsbehörde eingegangen; dem Einwendungsschreiben 5 ist eine Unterschriftenliste mit 112 Namen beigelegt. Von 14 Behörden und sonstigen TÖB wurden Bedenken und Hinweise in Form von schriftlichen Stellungnahmen vorgebracht.

Soweit den Einwendungen und Stellungnahmen zu folgen war, sind diese in die Änderungen der Planunterlagen (siehe A.II) bzw. in die Entscheidung über die Verpflichtungen, Folgemaßnahmen und Nebenbestimmungen (siehe A.III.1) eingeflossen.

Die im Rahmen des Verfahrens getätigten planungs- und ausführungsrelevanten Zusagen des Vorhabenträgers sind im Beschluss (siehe A.III.1 Nr. 12) zusammengefasst und als verbindlich bestätigt.

Sofern Einwendungen und Stellungnahmen im Rahmen der Erörterung und der sich daran anschließenden Abwägung nicht entsprochen werden konnte und Einwendungen zurückzuweisen waren, wird dies – nach thematischen Schwerpunkten geordnet – nachfolgend begründet.

Die den Behörden und sonstigen TÖB schriftlich vor dem Erörterungstermin zugesandten Erwidern des Vorhabenträgers zu den im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen behalten, soweit im nachfolgenden Verfahrensverlauf nichts anderes vereinbart wurde bzw. sich die Rahmenbedingungen nicht verändert haben, ihre Gültigkeit.

Stellungnahmen von TÖB und sonstigen Behörden, sofern sie inhaltlich den Einwendungen entsprachen, sind bei den jeweiligen Themen mitbehandelt und nicht gesondert gekennzeichnet.

Die sich speziell auf die Ausführungsplanung und Bauausführung beziehenden Hinweise in den Stellungnahmen sind, soweit sie nicht zum Gegenstand von Festsetzungen nach A III.1 gemacht wurden, nicht planfeststellungsrelevant und selbstständig vom Vorhabenträger in der weiteren Planung bzw. bei der Vorbereitung der Baudurchführung zu beachten und fortschreitend mit den betreffenden Behörden und TÖB in weiteren Abstimmungen zu präzisieren.

## **B.V.1 Allgemeine Einwendungen**

### **B.V.1.1 Einwendungsbegriff, allgemeinpolitische Aussagen**

Einwendungen sind sachliches, auf die Verhinderung oder Modifizierung des beantragten Vorhabens abzielendes Gegenbringen. Das bloße Nein, der nicht näher spezifizierte Protest und die schlichte Mitteilung, es würden Einwendungen erhoben, auf die sich der Einwender während des Laufs der Einwendungsfrist beschränkt, stellen kein Vorbringen von Einwendungen dar (BVerwG, Urteil vom 17.07.1980 - 7 C 101.78 -, BVerwGE 60, 297 [300]; Beschluss vom 30.01.1995 - BVerwG 7 B 20.95 -; Beschluss vom 12.02.1996 - 4 A 38.95 -, NVwZ 1997, 171 [172]; Urteil vom 26.07.2008 - 4 A 3001.07 - BVerwGE 131, 316 [325]). Dabei muss das Vorbringen so konkret sein, dass die Behörde erkennen kann, in welcher Weise sie bestimmte Belange einer näheren Betrachtung unterziehen soll (BVerwG, Urteil vom 21.06.2006 - 9 A 28.05 - BVerwGE 126, 166 [172]; Urteil vom 30.01.2008 - 9 A 27.06 - NVwZ 2008,678[679]).

"Einwendungen", die lediglich eine generelle Ablehnung der aktuellen Verkehrspolitik zum Ausdruck bringen, waren nicht näher zu würdigen. Es handelt sich im Rechtssinn schon nicht um Einwendungen.

Soweit sich einzelne Einwender in ihren schriftlichen Ausführungen vorbehalten haben, weitere Einwendungen vorzubringen, ist darauf hinzuweisen, dass solche Vorbehalte rechtlich nicht möglich sind (BVerwG, Beschluss vom 12.02.1996 – 4 A 38.95 -, NVwZ 1997, 171, [172]). § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG besagt, dass Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen (materielle Präklusion). Für diejenigen, die ihre schriftlichen Einwendungen fristgerecht eingereicht hatten, bestand die Möglichkeit, fristgerecht ergänzende Ausführungen vorzutragen. Bei den vorbehaltenen Einwendungen handelt es sich demgegenüber um die nicht berücksichtigungsfähige Ankündigung künftiger Einwendungen.

### **B.V.1.2 Allgemeine Einwendungen gegen das Vorhaben**

Viele Einwender sprechen sich gegen das Straßenbauvorhaben mit der Begründung aus, dass die Wohn- und Lebensqualität in den angrenzenden Wohngebieten sinken werde. Als Argumente dienen die Beeinträchtigung der Anwohner durch erhöhte Lärm- und Schadstoffemissionen, die Umweltschädigung, der Verlust von Einzelbäumen und Kleingartenanlagen, Einschränkungen bei der Erreichbarkeit, der Verlust privaten Eigentums sowie die Verschlechterung der gegenwärtigen verkehrlichen Situation. Vereinzelt werden das persönliche Sicherheitsbedürfnis und die

schlechtere Nutzbarkeit der Grundstücke durch den Wegfall von öffentlichen Stellplätzen ins Feld geführt. Andere Einwander wiederum befürchten die Herabstufung ihres Wohngebietes im Mietspiegel mit der Folge niedriger Mieteinnahmen und einer Wertminderung von Grundstücken und Gebäuden.

Diese Einwendungen betreffen keine berücksichtigungsfähigen eigenen Belange der Einwander, sondern Belange der Allgemeinheit. Dies gilt auch für konkretisierte Forderungen nach Sicherheit im Wohnumfeld oder bestimmten öffentlichen Stellplätzen. Weder der Gemeingebrauch, noch etwaige Sondernutzererlaubnisse (VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 14.8.2002 - 5 S 1608/02 -, NVwZ-RR 2003,311) und selbst der Anliegergebrauch (BVerwG, Urteil vom 8.9.1993 - 11 C 38.72 -, BVerwGE 94,136) vermitteln insoweit subjektive Rechte. Forderungen auf Kompensation geänderter Rahmenbedingungen für Immobilienkredite und Mieteinnahmen infolge der zu erwartenden Verschlechterung der Wohnlage waren schon mit Rücksicht auf die Situationsbezogenheit des Grundeigentums (BVerwG, Urteil vom 24.06.1993 - 7 C 26.92 -, BVerwGE 94,1 [4]) zurückzuweisen. Die gelegentlich geforderte verstärkte Überwachung und Kontrolle der zulässigen Geschwindigkeit auf den betroffenen Straßen gehört zu den Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde bzw. Polizei und kann nicht planungsrechtlich geregelt werden.

## B.V.2

### Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Die Leitungsbetriebe **BWB, NBB, Versatel** und **Vodafone Kabel Deutschland** haben aktuelle Unterlagen und Hinweise zum Leitungsbestand bzw. zur Leitungserkundung im Bereich der Anschlussstelle Am Treptower Park verbunden mit der Forderung eingereicht, dass ihre Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, z.T. nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürften, bei der Bauausführung seien die jeweils maßgeblichen Richtlinien zu beachten und die technischen Vorschriften einzuhalten, außerdem werde im Falle der Umverlegung von Telekommunikationsanlagen ein Planungsvorlauf von mindestens drei Monaten benötigt. Soweit die **DB Netz AG** als TÖB berührt ist, stimmt sie der Planänderung zu, fordert aber die Einhaltung ihrer Bau- und Betriebsrichtlinien bei der Bauausführung ein; soweit Maßnahmen im Bereich der Ringbahn-Strecke 6020 durchgeführt werden, wird die Beteiligung der DB Netz AG eingefordert. Darüber hinaus verweist die **DB AG** als Grundstückeigentümer auf die notwendigen bzw. bereits eingeleiteten Grunderwerbsverhandlungen. Die für die **Abfallentsorgung zuständige Behörde** vermisst Angaben darüber, welche Abfälle in welchen Mengen zur Entsorgung anfallen werden.

Da sich diese Stellungnahmen auf die Ausführungsplanung sowie die Bauausführung beziehen und der Vorhabenträger im Rahmen der Anhörung die Beachtung und zeitgerechte Abstimmung mit

dem jeweiligen TÖB bzw. Leitungsbetrieb vor Ausführung zugesichert hat, erübrigt sich für die Planfeststellungsbehörde mit Verweis auf die aus dem Planfeststellungsbeschluss weiterhin geltenden Nebenbestimmungen eine erneute rechtliche Würdigung.

Die **Berliner Feuerwehr** weist auf vermeintlich fehlende bzw. nicht eindeutig ersichtliche Angaben in den Änderungsunterlagen hin, insbesondere über Löschwasserversorgung und –menge, dass die Richtlinie „RABT“ für den 385 m langen Tunnel (Grenzallee) zu beachten sei und dass sie bei Planänderungen erneut zu beteiligen sei.

Dieses Vorbringen ist insoweit zurückzuweisen, da der Planfeststellungsbeschluss VII E-2/2010 vom 29.12.2010 bereits die Angaben über die Löschwasserversorgung und Löschwassermenge beinhaltet. In diesem Planfeststellungsänderungsverfahren gibt es diesbezüglich keine Änderungen oder Ergänzungen. Die gültigen Richtlinien, also auch die RABT, werden beachtet. Der Vorhabenträger hat bestätigt, die Feuerwehr bei weiteren Planänderungen erneut zu beteiligen.

**Vattenfall Stromnetz** hinterfragt die Kostenregelung für sämtliche Umbaukosten, die gegebenenfalls an ihren Energieanlagen oder Beleuchtungsanschlüssen anfallen und verlangt, dass diese vom Vorhabenträger übernommen werden.

Dieser Einwand geht fehl, weil Änderungen an der Kostentragung gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss (VII E-2/2010 vom 29.12.2010) nicht vorgenommen werden. Die aufgeführten Änderungen im Bauwerksverzeichnis UL 7.3 beziehen sich nicht auf Leitungen.

Die für die **Luftreinhaltung zuständige Behörde** verweist darauf, dass die Ergebnisse der lufthygienischen Untersuchung Lohmeyer Januar 2015 nicht vergleichbar seien mit den Ergebnissen der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchgeführten Untersuchung (Ingenieurbüro Lohmeyer vom Oktober 2009). Es würden unterschiedliche Planhorizonte (2022 bzw. 2025) betrachtet, zum Teil würden aktualisierte Grundlagenparameter (z. B. Hintergrundbelastung) verwendet, zum Teil aber auch Grundlagenparameter aus 2008 (Verkehrsdaten).

Der Einwand bleibt insoweit unkonkret, dass keine negativen Betroffenheiten dargelegt werden. Der Vorhabenträger erwidert, die Emissionsberechnung wurde konservativ auf Basis der Verkehrszahlen 2025 aber mit den (höheren) Emissionsfaktoren für das Bezugsjahr 2022 durchgeführt; damit liege das Ergebnis der Untersuchung auf der sicheren Seite. Die Emissions- und Hintergrundwerte entsprachen dem Stand der Technik. Mit der Aktualisierung der lufthygienischen Untersuchung im November 2017 unter Berücksichtigung der Entwicklungen und Erkenntnisse zur Prognose der Emissionen insbesondere von Dieselmotoren (vgl. Handbuch für Emissionsfaktoren für gängige Fahrzeugtypen (HBEFA) 3.3 des Umweltbundesamtes) wurden für den Bereich

des hier zu betrachtenden Planänderungsverfahrens die Luftschadstoffimmissionen für 2023 (geplante Inbetriebnahme, ungünstigster Fall) ermittelt. Die Immissionsschutzbehörde bestätigte mit Schreiben vom 04.12.2017, dass aus fachlicher Sicht die vorgesehene Planänderung nur einen geringen Einfluss auf die Luftschadstoffbelastung habe und an den Gebäuden Beermannstraße 16 und 18 nur ein geringer Anstieg der Stickstoffdioxidbelastung bei Inbetriebnahme des Autobahnabschnitts zu erwarten sei. Ein Erreichen oder Überschreiten verbindlicher Grenzwerte sei aufgrund des insgesamt konservativen Ansatzes der lufthygienischen Untersuchung nicht zu erwarten. Insoweit wurde mit der Immissionsschutzbehörde das Benehmen hergestellt; soweit sich die Kritikpunkte nicht erledigt haben bzw. zurückgenommen wurden, werden sie zurückgewiesen.

Der von der **Verkehrslenkung Berlin** (VLB) aufrecht gehaltene Einwand, die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h sei nicht notwendig und solle nicht im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt werden, ist zurückzuweisen.

Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h ist u.a. auf Grund der Verkehrssicherheit erforderlich. Auf den Rampen ist im Zuge der Planänderung kein Anprallschutz mehr vorgesehen, um den Abstand zwischen Fahrbahn und Lärmschutzwand bzw. Fledermausüberflughilfe zu minimieren. Darüber hinaus ist diese zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für die Ein- und Ausfahrrampe (R-TRE-1 und R-TRE-2) in die Berechnung der Schalltechnischen Untersuchung (s. UL 11.1, Seite 16) als Eingangsgröße eingeflossen. Der Schallschutzanspruch Betroffener ist in diesem Fall höher zu bewerten als die Einschränkung des Handlungsspielraums der Straßenverkehrsbehörde bzw. als der Zeitverlust für die Nutzer der Autobahn, zumal bei einer Verlängerung der Autobahn die Anschlussstelle zu überplanen ist; dann werden Verkehrssicherheit, Immissionen und zulässige Geschwindigkeiten etc. basierend auf der gewählten bau- und verkehrstechnischen Lösung neu zu bewerten und festzusetzen sein.

Soweit sich die VLB gegen die Gebietseinstufung der Häuser Beermannstraße 16 und 18 wendet, die gemäß Flächennutzungsplan Berlin für diesen Straßenteil als „Mischgebiet“ ausgewiesen sei, wären hier andere Immissionsgrenzwerte zu berücksichtigen.

Der Vorhabenträger erwiderte darauf, dass die Gebietseinstufung nicht nach dem Flächennutzungsplan, sondern aufgrund von Bebauungsplänen zu erfolgen habe. Wenn kein festgesetzter B-Plan vorliege, ist für die Einstufung die tatsächliche Nutzung ausschlaggebend. Da für dieses Gebiet kein Bebauungsplan vorliegt, hat die Einstufung für diese Wohnhäuser auf Grundlage der vorhandenen Nutzung zu erfolgen. Die Grundstücke Beermannstraße 16 und 18 liegen in einem überwiegend durch

Wohnen geprägten Bereich mit zum Teil gründerzeitlicher Bebauung, die der Zuordnung zu einem „allgemeinen Wohngebiet“ entspricht. Die daraus folgenden Grenzwerte hat der Schallgutachter seiner Berechnung zugrunde gelegt. Im Übrigen blieben die Gebietseinstufungen unverändert.

Inwieweit es sich bei der Frage nach der Gebietseinstufung um einen Belang der VLB handelt, kann offen bleiben, seitens der Planfeststellungsbehörde bestehen jedenfalls keine Bedenken gegen die Verfahrensweise oder das Einstufungsergebnis; der Einwand ist deshalb zurückzuweisen.

Das **Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin** betrachtet die beantragte Planänderung äußerst kritisch, da hiermit der Weiterbau der A 100 / 17. BA erschwert werde und weist noch einmal darauf hin, dass mit der Inbetriebnahme des 16. BA der A100 der Verkehr auf den Stadtstraßen im Bereich der Anschlussstelle Am Treptower Park wesentlich zunehmen wird und betont, wie wichtig für den Bezirk der Weiterbau des Autobahnringes sei.

Der Vorhabenträger erwiderte, dass nach gegenwärtigem Stand mit der Planung des 17. BA begonnen werden soll, sobald dieses Bauvorhaben im neuen Bundesverkehrswegeplan unter den Vorhaben des vordringlichen Bedarfs aufgeführt wird und die Zustimmung des Senats zum Weiterbau der A 100 vorliegt. Im Jahr 2016 sind der Bundesverkehrswegeplan und das Fernstraßenausbaugesetz mit dem Bedarfsplan in Kraft getreten und damit auch der 17. BA bestätigt worden. Mit der kürzlich erfolgten Gründung der Infrastrukturgesellschaft Autobahn (IGA) soll die Planungskompetenz jedenfalls für Bundesautobahnen bis Ende 2020 auf diese Gesellschaft übergehen. Insofern sieht die Planfeststellungsbehörde den Einwand des Bezirksamtes und die Antwort des Vorhabenträgers als erledigt an.

### **B.V.3 Verkehrs­lärm / Lärmschutz**

#### **B.V.3.1 Allgemeines (unverändert)**

#### **B.V.3.2 Lärmberechnung**

Ein Einwender bezweifelt, dass die Kosten-Nutzen Berechnung in der schalltechnischen Untersuchung korrekt sei, da sich die Anzahl der Schutzfälle durch den Neubau auf dem Grundstück Kieffholzstraße 403-404 - dem Nachbargrundstück der Kieffholzstraße 402 - erhöht hätte und dass die Auswirkungen dieses Neubaus auf die Schallimmissionsverhältnisse am Gebäude Kieffholzstraße 402 und dessen Außenwohnbereich nicht erkennbar seien.

Diese Einwendung geht fehl, da das neue Wohnhaus keinen Anspruch auf Schallschutz aus dem Autobahnneubau hat, weil der Bauantrag erst 2013, also drei Jahre nach dem Erlass des

Planfeststellungsbeschlusses, gestellt wurde. Zu einer Erhöhung der Immissionen im Außenwohnbereich kommt es nicht, denn der Schall(weg) von der Autobahn führt erst über die Lärmschutzwand, trifft dann auf das neue Gebäude und wird an diesem nach oben reflektiert (Einfallswinkel gleich Ausfallswinkel). Für die Wohnanlage Kiefholzstraße 403-404 wurde unter Berücksichtigung der neuen Lärmschutzwand und des neuen Wohngebäudes eine neue Immissionsberechnung durchgeführt, die mit einer weiteren Optimierung der Variante 7 zu einer Erhöhung der Lärmschutzwände (6,40m auf dem Trog und 9m über der Hauptfahrbahn gegenüber der in der Erörterung zugesagten Variante 7 mit 5,50m auf dem Trog und 8m über der Hauptfahrbahn) führte.

### **Einwendungsschreiben 9, 10 und 11:**

Es wird eingewandt, die Begrenzung der Berechnungen zu Überschreitungen der Nachtgrenzwerte wie auch der fehlende Abzug ersparter Aufwendungen für den passiven Schallschutz bei der Ermittlung der Kosten je Schutzfall sei in den neuen Planunterlagen nicht berücksichtigt worden („Segelanweisung“ des Bundesverwaltungsgericht in seinen Urteilen vom 10.10.2012, z.B. zum Az.: 9 A 18/11).

Aber auch der Hinweis des Bundesverwaltungsgerichts auf die widersprüchlichen Berechnungsergebnisse seien nicht berücksichtigt worden; diese seien nach wie vor widersprüchlich. Auch die Kostenberechnungen seien rechnerisch nicht richtig. Vor diesem Hintergrund wird unter ausdrücklicher Bezugnahme auf die Erwägungen des Bundesverwaltungsgerichts in seinen Urteilen vom 10.10.2012 gefordert, Einsicht in alle Unterlagen, einschließlich der Berechnungsgrundlagen, d. h. der Eingabedaten in die schalltechnische Untersuchung zu erhalten. Die jetzt vorgelegten Unterlagen seien in Teilen sogar noch ungenauer, als diejenigen, die der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zugrunde lagen. Sie enthielten insbesondere keinerlei Höhen und Entfernungsangaben mehr. Es wird vor diesem Hintergrund gefordert, dem Vorhabenträger aufzugeben, die Entfernung zwischen den jeweiligen Immissionsorten und dem maßgeblichen Fahrbahnrand zu allen berechneten Immissionsorten anzugeben, sowie die Höhen von Immissionsorten wie auch die Höhen der jeweiligen Immissionsorte anzugeben, diese Daten zugänglich zu machen und erneut die Gelegenheit zur Stellungnahme zu gewähren.

Der Vorhabenträger weist diese Einwendungen als unbegründet zurück. Die sog. „Segelanweisung“ des BVerwG zur Überarbeitung bzw. Plausibilisierung des Lärmschutzkonzepts im Hinblick auf die Neubescheidung zur Gewährung von Schallschutz bezieht sich nicht auf die vom Einwender geltend gemachten Einwände. Die Schalltechnische Untersuchung ist methodisch korrekt durchgeführt worden, die Ergebnisse einschließlich der

ermittelten Anspruchsberechtigungen sind plausibel und nachvollziehbar hergeleitet.

Die schalltechnische Untersuchung ist nach den hierfür anwendbaren, geltenden Regeln der Technik erstellt worden. So sind die Eingangsdaten vollständig dokumentiert; die in das Rechenmodell eingegebenen Höhen der Immissionsorte entsprechen den Festsetzungen des Regelwerks und die Lage der Häuser sowie die Planung des Vorhabens sind aus digitalen Lage- und Vermessungsplänen (ALK Daten, digitales Geländemodell der Hyderconsulting GmbH) importiert worden, ohne dass hierfür manuelle Eingriffe erfolgten.

Ein „maßgeblicher“ Fahrbahnrand ist im Regelwerk nicht definiert, und die Angabe des Horizontalabstands zwischen einem Immissionsort und dem nächsten Fahrbahnrand hat im Hinblick auf die Schallimmissionsberechnung nach dem Teilstückverfahren gemäß RLS-90 auch keinerlei Aussagekraft. Hierzu wird erläutert, dass bei der Anwendung des Teilstückverfahrens die Mitten der emissionswirksamen Fahrstreifen vom Rechenprogramm sukzessive in einzelne Teilstücke zerlegt werden, bis sie als einzelne punktförmige Schallquellen betrachtet werden können. Zur Berechnung der anteiligen Schallimmissionen von jedem Teilstück werden programmintern alle erforderlichen geometrischen Größen ermittelt. Nach außen hin treten die jeweiligen Abstände nicht in Erscheinung. Im schalltechnischen Bericht sind sämtliche berechnungsrelevanten Daten beziehungsweise deren Quellen vollständig dokumentiert. Weitere Daten liegen nicht vor und sind auch nicht erforderlich.

Der schalltechnischen Untersuchung liegen jeweils die Abstände zwischen Fahrbahnrand und Lärmschutzwand zugrunde, wie sie sich aus den Planfeststellungsunterlagen ergeben. Der jeweils ausgewiesene Abstand in der Änderungsvariante bezieht sich dabei auf den Abstand zwischen Vorderkante Lärmschutzwand und der nächstgelegenen äußeren Fahrstreifenbegrenzung der Autobahn bzw. der Rampe und beträgt 1,0 m.

Die Einwender kritisieren weiterhin, dass die vor dem Bundesverwaltungsgericht gegen den Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahre 2010 gerügten Widersprüche zwischen den berechneten Pegeln weder bereinigt, noch erläutert seien. Die berechneten Pegel in den ausgelegten Unterlagen, etwa schalltechnische Untersuchung Anhang 6 S. 7 zur Beermannstraße 6 wichen von den Pegeln im Ordner „Abwägungsmaterial/-Zusätzliche Unterlagen“ S. III Blatt 1962 ab. Für die Kiefholzstraße 402 als höchst belastetem Immissionsort fehlten in Anhang 6 jegliche Werte. Von einer Abweichung auch der dort berechneten Pegel von den Pegeln im Ordner „Abwägungsmaterial/Zusätzliche Unterlagen“ S. III Blatt 1962 ff. sei auszugehen. Davon sei auch deswegen auszugehen, weil die Pegel in der schalltechnischen Untersuchung Anhang 5 S. 14 für die Kiefholzstraße 402 von den im Planfeststellungsverfahren nach dem Erörterungstermin neu berechneten Pegeln für die sog. Antragsvariante abwichen.

Die Pegelabweichungen müssten untersucht, erläutert und hinsichtlich ihrer Auswirkungen und eventuell dahinter stehender Unsicherheiten bei der Berechnung bewertet werden. Schalltechnische Berechnungen müssen „auf der sicheren Seite“ liegen. Hier scheint der Schallgutachter aus bisher nicht erkennbaren Gründen nicht in der Lage, bei gleichen Ausgangsbedingungen für gleiche Immissionsorte auch die gleichen Pegel in mehreren Berechnungen wiederzugeben. Wenn das nicht der Fall ist, dann müsse eine ausreichende Sicherheit in die schalltechnischen Berechnungen eingestellt werden. Es müsste dann vorsorglich von höheren Pegeln ausgegangen werden, um ein ausreichendes Schutzkonzept zu konzipieren.

Der Vorhabenträger weist die Einwendungen zurück. Die Beurteilungspegel für die Änderungsvariante, die Antragsvariante und die Prüfvariante können nicht übereinstimmen, da den entsprechenden Berechnungen jeweils unterschiedliche Planungen der Trassen- und Rampenführung zugrunde liegen. Dies gilt für alle betrachteten Objekte im von der Planänderung erfassten Einwirkungsbereich der Anschlussstelle Am Treptower Park. Für das Objekt Kiefholzstraße 402 enthält Anhang 5 einen Vergleich der Antragsvariante mit der Änderungsvariante auf der Grundlage der Berechnungsergebnisse des Prognosefalls 17. BA und verdeutlicht die durch die Planungsänderung erzielte Verbesserung.

Anhang 6 bezog sich zum Zeitpunkt der Auslegung nur auf die Objekte, für die der Planfall 16. BA heranzuziehen bzw. maßgeblich ist, weil nur diese Objekte im Einwirkungsbereich der (provisorisch) herzustellenden westlichen Einfahrtsrampe liegen. Diese Tabelle hat der Vorhabenträger im Nachgang der Erörterung ergänzt; auf den Seiten 8c und 8d finden sich die Werte für Kiefholzstraße 402.

Die Nachberechnung der Beurteilungspegel erfolgte mit dem Programmsystem IMMI der Firma Wölfel Messsysteme Software GmbH + Co.KG. Danach kann es zu geringen Standardabweichungen gegenüber dem Rechenprogramm SoundPLAN 6.4 der Firma Braunstein+Berndt GmbH kommen, mit dem die Prüfvariante berechnet wurde. Beide Programme sind zugelassene zertifizierte Produkte für Schalltechnische Berechnungen nach 16. BImSchV, sie arbeiten regelkonform und erfüllen nachweislich die Anforderungen der einschlägigen Testaufgaben.

Eine exemplarische Gegenüberstellung (s.u.) von Immissionswerten der Prüfvariante (Prüf.) der Planänderungsunterlage (UL 11.1, Anhang 6, S. 7x) zum Ordner „Abwägungsmaterial/-Zusätzliche Unterlagen“ S. III Blatt 1962 für Beermannstraße 6 (tags/nachts) zeigt, dass die kritisierten Abweichungen der Beurteilungspegel lediglich im Bereich von ein bis zwei Dezibel liegen:

	(UL 11.1, Anhang 6, S. 7x)		(S. III Blatt 1962)
Etage	IO b, Änd. –	Prüf.	IO 75, Prüf.
EG	40 / 34	44 / 38	46 / 39
1.OG	42 / 35	46 / 39	47 / 40
2.OG	43 / 37	47 / 41	48 / 42
3.OG	44 / 38	49 / 43	49 / 43
4.OG	44 / 38	50 / 44	51 / 44

Entsprechend sieht die Gegenüberstellung (s.u.) der Planänderungsunterlage (UL 11.1, Anhang 6, S. 8c) zum Ordner „Abwägungsmaterial/Zusätzliche Unterlagen“ S. III Blatt 1983 für die Kieffholzstraße 402 Hinterhaus bzw. Hofgebäude an zwei entsprechenden Immissionsorten (tags/nachts) aus; hier liegen die Abweichungen der Beurteilungspegel im Bereich von ein bis drei Dezibel:

	(UL 11.1, Anhang 6, S. 8c)		(S. III Blatt 1983)
Etage	IO c, Änd. –	Prüf.	IO 233, Prüf.
EG	48 / 42	50 / 44	53 / 47
1.OG	50 / 44	53 / 46	55 / 49
2.OG	52 / 45	55 / 48	57 / 51
3.OG	54 / 47	56 / 50	60 / 53
4.OG	55 / 49	58 / 52	61 / 54
5.OG	57 / 51	60 / 53	62 / 56

Für die am höchsten belasteten Außenwohnbereiche, das Dach sowie den Wintergarten der Kieffholzstraße 402 Hinterhaus bzw. Hofgebäude werden folgende Werte ausgewiesen:

	(UL 11.1, Anh. 6, S. 8c,d)		(S. III Blatt 1984)	
Etage/ IO	Änd. –	Prüf.	Prüf.	IO
DG/c	57 / -	60 / -	64 / (58)	241 Balkon
Dach/o	58 / -	59 / -	61 / (55)	242 Dach AWB
Dach/l	57 / -	59 / -	60 / (54)	247 Kuppel

Diese Gegenüberstellungen belegen aber auch, dass die Beurteilungspegel der Änderungsvariante (Änd.) zum Teil deutlich niedriger liegen als die der Prüfvariante (Prüf.).

### B.V.3.3 Aktiver und passiver Lärmschutz

#### Aktiver Lärmschutz

In zahlreichen Einwendungen wird gefordert, dem aktiven Lärmschutz einen Vorrang vor dem passiven Lärmschutz einzuräumen und zum Beispiel Einhausungen / Abdeckelungen oder Lärmschutzwände insbesondere zwischen Kieffholzstraße und Trogende zu berücksichtigen. Es wird vermutet, dass aus Kostengründen auf diese möglichen Lärmschutzmaßnahmen verzichtet werde. Auch die Untersuchung von Alternativen zu Lärmschutzwänden (z. B. längere Tunnel) sei unterlassen worden.

Die Einwendungen zu Tunnel- bzw. Troglängen und Einhausungen sind bereits im Planfeststellungsbeschluss hinreichend diskutiert und abgewogen worden. Da die vorliegende Planänderung die Trassierung nicht derart gravierend ändert, wird insoweit auf Kapitel B.V.11.5 des Planfeststellungsbeschlusses (vom 29.12.2010) verwiesen. Im Übrigen wurde die Planung im Sinne der Einwender nochmals optimiert.

Die Fertigstellung der Lärmschutzwände bis zur Inbetriebnahme des Autobahnabschnittes zum Schutz vor den Auswirkungen des Verkehrslärms ist gewährleistet. Im Übrigen wird auf die Schutzauflagen A.III.1, Nr. 1e und Nr. 1f verwiesen, die einen wirksamen Schutz vor Baulärm beinhalten.

#### Passiver Lärmschutz

Auf den von Einwendern konkret vorgebrachten Vorwurf der Unzumutbarkeit von passiven Lärmschutzmaßnahmen insbesondere wegen der Beeinträchtigung der Funktion der Wohn- und Ruhebereiche wird im Rahmen der nachfolgenden Einzelfallprüfungen eingegangen. Soweit sich die Einwender im Wege der Ablehnung passiver Lärmschutzmaßnahmen insgesamt gegen das Vorhaben wenden, wird auf die Ausführungen im Kapitel B.V.11.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Drückt umgekehrt die eingewendete Missbilligung des Vorhabens lediglich den Wunsch nach vermehrtem passivem Lärmschutz aus, wird hierauf in den Erläuterungen des Planfeststellungsbeschlusses (vom 29.12.2010) insbesondere Kapitel B.I.1.5.1 sowie Kapitel B.V.11.1 eingegangen.

Nach Abschluss der Dimensionierung der aktiven Schutzmaßnahmen war zu prüfen, ob die Belange der verbleibenden Lärmbetroffenen durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes gewahrt werden können. Das ist vorliegend der Fall. Mit passiven Schallschutzmaßnahmen, insbesondere Lärmschutzfenstern entsprechender Güte, lassen sich die gesetzlichen Grenzwerte für Innenraumpegel einhalten. Die Anforderungen an den passiven Schallschutz für Räume, die nicht nur dem vorübergehenden Aufenthalt dienen (insbesondere Wohn- und Schlafräume), sind in der 24. BImSchV geregelt. Für die Prognosebelegung wurden entsprechend den Regelungen der 16. BImSchV in Verbindung mit der RLS-90 die Beurteilungspegel an allen Gebäuden, bei denen voraussichtlich Grenzwertüberschreitungen auftreten könnten, berechnet. Die Berechnungsergebnisse sind in den Ergebnistabellen der Schalltechnischen Untersuchungen (UL 11.2) sowie im Abschnitt A.III.1 Nr. 1h zusammengestellt, die Lage der Berechnungspunkte ist aus dem Schalltechnischen Lageplan Bild 2 (UL 11.1, Seite B05a) ersichtlich. Aus der Anspruchsberechtigung dem Grunde nach ergibt sich eine tatsächliche Anspruchsberechtigung, wenn die entsprechenden Räume innerhalb des zu betrachtenden Beurteilungszeitraumes eine schutzbedürftige Nutzung aufweisen und die vorhandene

Schalldämmung der Außenbauteile nicht den Anforderungen der 24. BImSchV entspricht. Darüber hinaus sind auf Grundlage des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG angemessene Entschädigungsleistungen für verbleibende Beeinträchtigungen durch Lärmeinwirkungen auf die Wohngebäude und den Grundstücken zuzurechnende Außenwohnbereiche gemäß VLärmSchR 97 vorgesehen, für die bauliche Schutzmaßnahmen an der Straße oder an der baulichen Anlage keine oder keine ausreichende Abhilfe bringen. Dies betrifft Balkone, Loggien, Terrassen, Wintergärten und freie Grundstücksflächen mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen während des Beurteilungszeitraumes tags, sofern diese zum „Wohnen im Freien“ bestimmt und geeignet sind.

Generell ist hinsichtlich der passiven Lärmschutzmaßnahmen Folgendes festzustellen:

In den Bereichen, in denen die Grenzwerte überschritten werden, sind passive Lärmschutzmaßnahmen an den Umfassungsbauteilen (Lärmschutzfenster, Verstärkungen der Wände / Dächer etc.) der jeweiligen Gebäude sowie der Einbau von Lüftungsanlagen in Schlafräumen und Aufenthaltsräumen, die mit Sauerstoff verbrauchenden Energiequellen (z. B. Gasherde, Gasdurchlauferhitzer, Kohleöfen) ausgerüstet sind, vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass der Wohnungseigentümer diesen Anspruch geltend machen kann. Durch den geplanten Einbau von Lüftungsanlagen in den Schlafräumen der betroffenen Wohnungen ist ein ausreichender Luftaustausch und damit ein Schlafen auch bei geschlossenem Fenster möglich.

Der von vielen Einwendern erhobene Forderung, weiterhin vor allem nachts, die Fenster uneingeschränkt öffnen und die Dachterrassen und Balkone unbeeinträchtigt nutzen zu können, kann nicht entsprochen werden. Mit passiven Schallschutzmaßnahmen, gerade mit Lärmschutzfenstern entsprechender Güte, lassen sich die gesetzlichen Grenzwerte für Innenraumpegel einhalten, so dass ein komfortables Wohnen, insbesondere auch ein ungestörtes Schlafen, möglich ist. Auf die o. g. Ausführungen zu Grenzwertüberschreitungen in Außenwohnbereichen, zu denen auch Terrassen, Balkone usw. zu zählen sind, wird verwiesen. Da sich mit passivem Lärmschutz (Schallschutzfenstern) das gewünschte Ergebnis nicht realisieren lässt, liefe die Forderung auf einen Verzicht auf das Vorhaben hinaus. Das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens überwiegt jedoch die privaten Interessen der Betroffenen. Zudem steht den Anwohnern der Neubaustrecke kein Anspruch auf eine Unabänderlichkeit der vorhandenen Wohnsituation zu. Auch das Eigentum ist situationsbezogen.

## B.V.3.4 Betroffeneneinwendungen

### Lärm

#### **Einwendungsschreiben 1:**

Der Eigentümer des Objektes Am Treptower Park 16 wendet ein, dass mit der Planungsänderung die Beurteilungspegel über den Grenzwerten lägen; seinen Anspruch auf Schallschutz für das Mehrfamilienhaus hätte er zur Kenntnis genommen.

Für das Objekt Am Treptower Park 16 wird für bestimmte Fassaden und Geschosse mit Ausrichtung zur Autobahn eine Anspruchsberechtigung auf Kostenerstattung für passive Schallschutzmaßnahmen und auf Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigung dem Grunde nach anerkannt. Dabei liegen die höchsten Beurteilungspegel der A100 bei 61 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts jeweils im 4. Obergeschoss der Immissionsorte c) und e). Die Grenzwerte für Wohngebiete sind damit maximal 2 dB(A) tags und 6 dB(A) nachts überschritten. Dies sind für den Bereich der AS Am Treptower Park die höchsten verbleibenden Grenzwertüberschreitungen, jedoch lange nicht so hoch, dass das Vorhaben deshalb nicht zugelassen werden dürfte. Die Beurteilungspegel haben sich an den Immissionsorten c) bzw. e) gegenüber der Antragsvariante mit 62/55 bzw. 61/55 dB(A) tags/nachts und der Prüfvariante 60/54 bzw. 61/54 dB(A) tags/nachts nur geringfügig geändert.

Auch die Betrachtung des Summenpegels, zu dem die A100 mit 1,3 dB(A) tags und 0,6 dB(A) nachts beiträgt, bestätigt das Ergebnis; die Pegel liegen hier bei 68 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts. Somit wird zwar der Schwellenwert nachts von 60 dB(A) für eine mögliche Gesundheitsgefährdung überschritten, der Beitrag der A100 zum Summenpegel ist mit 0,6 dB(A) allerdings sehr gering; der Tagesschwellenwert von 70 dB(A) für eine mögliche Gesundheitsgefährdung wird dagegen nicht überschritten. Die Abwägung des Vorhabenträgers auf der Ostseite der Anschlussstelle Am Treptower Park auf eine lediglich dem Autobahnverkehrslärm zugute kommende, gering wirkende Lärmschutzwand zu verzichten und stattdessen die jeweils betroffenen Immissionsorte mit passiven Maßnahmen zu schützen, hat die Planfeststellungsbehörde erneut nachvollzogen und kann diese ein weiteres Mal bestätigen. Insoweit wird den immissionsschutzrechtlichen Belangen des Einwenders Rechnung getragen und der Einwand zurückgewiesen.

Für den bei der Summenpegelbetrachtung zu berücksichtigenden Schienenverkehrslärm wurde den Berechnungen die „alte“ Schall 03 (1990) wie bereits bei der Antrags- und Prüfvariante zugrunde gelegt. Gemäß dem „Elften Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 2. Juli 2013“ ist bei Eisenbahnen der die Besonderheiten des Schienenverkehrs kennzeichnende Abschlag von 5 dB(A) ab dem 1. Januar 2015 nicht mehr anzuwenden („Schienenbonus“). Dies gilt für alle nach dem 01.01.2015 erstmals beantragten Eisenbahnbauprojekte,

jedoch nicht für bereits laufende planungsrechtliche oder -änderungsverfahren, jedenfalls vor Fertigstellung des Vorhabens. Dennoch hat der Vorhabenträger eine weitere Summenpegelbetrachtung für den Bereich östlich der Anschlussstelle unter Zugrundelegung der Schall 03 (Zitierweise ohne Jahr) für den Eisenbahnverkehr durchgeführt. Die Ergebnisse sind in Tabelle 2.1a der UL 11.1 dargestellt und die Summenpegel liegen erwartungsgemäß höher als in Tabelle 2.1 der UL 11.1 mit der Schall 03 (1990). Für die ausgewiesenen Bereiche östlich der Anschlussstelle Am Treptower Park hat der Vorhabenträger zugunsten schallbetroffener Anspruchsberechtigter dem Grunde nach ohne Anerkennung jedweder Rechtspflichten die – im Rahmen dieses Verfahrens als fiktiv zu betrachtenden - höheren Summenpegelwerte für die Dimensionierung des passiven Schallschutzes angesetzt.

### **Einwendungsschreiben 2:**

Der Eigentümer des seit der Gründerzeit bestehenden Mehrfamilienhauses Moosdorfstraße 3-4 nimmt die in der schalltechnischen Unterlage ermittelten Beurteilungspegel zur Kenntnis und akzeptiert die daraus entstehenden Ansprüche auf passiven Schallschutz sowie auf Entschädigung für verbleibende Außenwohnbereichsentschädigung dem Grunde nach. Er verlangt jedoch den gleichzeitigen Einbau von Lüftern (zur Entfeuchtung der Räume) und den Austausch aller hofseitigen Fenster aus optischen Gründen.

Diesen Einwänden kann insoweit nicht gefolgt werden, weil der Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach - und damit auf entsprechende Kostenerstattung durch den Vorhabenträger – nur für die in den Spalten 21 (für tags) und 22 (für nachts) der Unterlage 11.2 mit „ja“ ausgewiesenen Immissionsorte bzw. Etagen besteht. Für die Ansprüche auf Lüfter gilt weiterhin die mit dem Beschluss (VII E-2/2010 vom 29.12.2010) unter Festsetzungen (A.III.1 Nr. 1a)) getroffene Regelung:

„Zu den passiven Lärmschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle.“

Die weiteren vorgetragenen Belange beziehen sich auf die Umsetzung des Beschlusses: Zur Ermittlung der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen (gemäß 24. BImSchV) und Entschädigungen (gemäß Lärmschutzverordnung) werden nach Bestandskraft dieses Planfeststellungsänderungsbeschlusses auf Veranlassung des Vorhabenträgers im Rahmen einer Ortsbegehung alle entschädigungsrelevanten Bereiche bestimmt und die betroffenen Gebäude oder Gebäudeteile erfasst. Die Ergebnisse werden dem Eigentümer mitgeteilt. Der Rahmen der Umsetzung der passiven Maßnahmen und der anfallenden Entschädigungen wird in einer Vereinbarung zwischen Eigentümer und Vorhabenträger geregelt.

**Einwendungsschreiben 3, 4, 6, 7, 9 bis 12:**

Mehrere Einwender aus der Kiefholzstraße 402 halten die Planung in der vorliegenden Form in Bezug auf die Lärm-berechnung, insbesondere die zugrunde gelegte Geschwindigkeit und die Kostenminimierung beim aktiven Schallschutz, für unzureichend, da die Lärmgrenzwerte an den Wohnungen überschritten würden.

Diese Einwände gehen insoweit fehl, da die schalltechnischen Berechnungen auf Grundlage der einschlägigen Regelwerke vorzunehmen sind; diese (u.a. RLS 90) schreiben zwingend vor, dass die nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) zulässige Höchstgeschwindigkeit je Straße bzw. Straßenabschnitt in die schalltechnische Untersuchung einzustellen ist, was der Vorhabenträger auch getan hat. Danach gehen die Stadtstraßen mit 50 km/h (Ausnahme Puderstraße mit 30 km/h), die Hauptfahrbahnen der Autobahn mit 80 km/h, die Einfahrrampe mit 50 km/h und Ausfahrrampe abschnittsweise mit 60 km/h bzw. 50 km/h in die Berechnung ein. Hiergegen hat die Planfeststellungsbehörde keine Bedenken und die festgesetzten Unterlagen der Änderungsvariante weisen keine Diskrepanzen in Bezug auf diese Geschwindigkeiten und die in die Berechnung eingeflossenen zulässigen lärm mindernden Wirkungen der Fahrbahnbeläge auf. Mit Antrag dieses Änderungsverfahrens und nochmals nach der Erörterung hat der Vorhabenträger den aktiven Schallschutz durch Erhöhung von Lärmschutzwänden verbessert.

Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen. Im Fall des Objekts Kiefholzstraße 402 wird die Lärmbelastung durch die Planänderung gegenüber der planfestgestellten Prüfvariante erheblich reduziert. Das Objekt liegt nicht im Einwirkungsbereich der Rampen, insbesondere der westlichen Einfahrtsrampe; es liegt vielmehr im Einwirkungsbereich der Hauptfahrbahn des Vorhabens (in dem die aktiven Schallschutzmaßnahmen im Vorgriff auf den Prognosefall 17. BA endgültig hergestellt werden). Beim Vergleich der Beurteilungspegel für die Antragsvariante mit denen für die Änderungsvariante treten an drei Immissionsorten am Dachaufbau bzw. auf der Dachterrasse höhere Pegel auf. Dies ist begründet durch die unterschiedliche Betrachtung der Planfälle bzw. Prognosefälle.

Wird im Hinblick auf diese Planänderung nur der für den 16. Bauabschnitt prognostizierte Verkehr (Planfall 16. BA) betrachtet, so wird am Hofgebäude Kiefholzstraße 402 der Tagesgrenzwert von 59 dB(A) nicht überschritten. Überschreitungen des Nachtgrenzwertes von 49 dB(A) treten im Dachgeschoss (DG) an den Immissionsorten c, d und e um maximal 3 dB(A) und im 4. Obergeschoss (OG) am Immissionsort d um maximal 2 dB(A) auf (siehe Spalten 21 und 22, UL 11.1, Tabelle 3.2 Blatt 6, Seite T30x).

Zusätzlich wurde untersucht, welche Beurteilungspegel sich ergäben, wenn die Autobahn verlängert und mit dem für den 17. Bauabschnitt prognostizierten Verkehr (Planfall 17. BA) belastet

würde. Am Hofgebäude Kiefholzstraße 402 wird der Tagesgrenzwert weitestgehend eingehalten, lediglich im Bereich der Dachterrasse am Immissionsort o wird er um 1 dB(A) überschritten. Überschreitungen des Nachtgrenzwertes treten im DG an den Immissionsorten a bis e um maximal 4 dB(A) und im 3. und 4. OG an den Immissionsorten c und d um maximal 3 dB(A) auf (siehe Spalten 11 und 12, UL 11.1, Tabelle 3.2 Blatt 6, Seite T30x). Diese Werte des Planfalls 17. BA wurden als maßgeblich für die Anspruchsberechtigung auf passiven Schallschutz dem Grunde nach und eventueller Außenwohnbereichsentschädigung zugrunde gelegt (siehe Seite 15x, UL 11.2).

Ein Einwander fordert eine fest installierte, stationäre Geschwindigkeitskontrolle (im Bereich der Anschlussstelle), um die schalltechnische Belastung für seine Wohnung in der Kiefholzstraße 402 zu minimieren. Dieser Einwand greift nicht durch. Zwar gehört zu einer Bundesfernstraße auch das erforderliche Zubehör nach § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG, das sind die Verkehrszeichen, die Verkehrseinrichtungen und -anlagen aller Art, die der Sicherheit oder Leichtigkeit des Straßenverkehrs oder dem Schutz der Anlieger dienen, und die Bepflanzung. Die entsprechenden Maßgaben für die Beschilderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und die Lärmschutzwände zum Schutz der Anwohner werden in diesem Planfeststellungsänderungsbeschluss festgesetzt. Die Festsetzung weiterer baulicher Anlagen an der Autobahn zur Sicherstellung der Sicherheit oder Leichtigkeit des Straßenverkehrs oder zum Schutz der Anlieger hält die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich, überdies ist sie für die Anordnung von (ortsfesten) Geschwindigkeitskontrollen nicht zuständig. Darüber hinaus sind an der Wohnung dieses Einwenders im 1. OG (Wohneinheit 18) keine Grenzwertüberschreitungen zu besorgen.

Soweit sich Einwendungen auf eine Verlärmung des **Vorderhauses** der Kiefholzstraße 402 beziehen oder auf zusätzliche Reflexionen durch neue Gebäude wie Kiefholzstraße 403-404, sind sie zurückzuweisen, da die Beurteilungspegel (Planfall 17. BA, ungünstigster Fall) beim Gebäude Kiefholzstraße 402 tags um 4 dB(A) und nachts um 1 dB(A) unter den Grenzwerten liegen, wobei mögliche Reflexionen oder Abschirmwirkungen bei der Berechnung der Schallausbreitung berücksichtigt wurden.

Der Forderung nach einer (weiteren) Geschwindigkeitsabsenkung, z.B. auf 40 km/h, im Bereich der Anschlussstelle bis zur S-Bahnunterquerung mit einer entsprechenden automatischen Kontrolle (Blitzer) aus vermeintlichen Lärmschutzgründen kann nicht entsprochen werden. Die BAB A100 wird als Straße, die dem Schnellverkehr dient bzw. zu dienen bestimmt ist gemäß der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA Ausgabe 2008) geplant und diese sieht für Stadtautobahnen (EKA 3) eine

Regelgeschwindigkeit von 80 km/h als Planungsgrundlage vor. Die vorliegende Planung mit den schalltechnischen Berechnungen gibt keinen Anhaltspunkt für andere als die ausgewiesenen Höchstgeschwindigkeiten.

Ein Einwender (Kiefholzstraße 402, DG) fordert wie schon in der ersten Erörterung, die Anschlussstelle in Tunnellage anzuordnen oder einzuhausen, um zusätzliche Lärmbelastungen (und Luftschadstoffbelastungen, s.u. B.V.5) zu verhindern.

Dass der Einwand vorgetragen wird ist zwar nachvollziehbar, er ist jedoch wiederum zurückzuweisen. Bereits im Planfeststellungsverfahren für den 16. BA sind die Varianten Tunnel und Trog verglichen, geprüft und abgewogen worden. Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat die Wertung des Vorhabenträgers bestätigt, dass die Tunnelvariante wegen der deutlich höheren Kosten nicht weiter verfolgt werden brauchte, weil die Kosten mit Blick auf die dadurch erzielten Reduzierungen der Lärmbelastung unverhältnismäßig sind. Die Kosten für eine Deckelung in Höhe von seinerzeit etwa 18 Mio. € hätten die Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen in Höhe von seinerzeit etwa 1,3 Mio. € bei weitem überstiegen; das BVerwG hat bestätigt, dass eine Deckelung der Trasse offenkundig unwirtschaftlich wäre. Diese Bewertung hat auch bei der beantragten Planänderung Bestand.

Eine Einwenderin (Kiefholzstraße 402) fordert Schutz vor den Belastungen der Baumaßnahmen. Diesem Einwand wird insoweit entsprochen als der Vorhabenträger im Zusammenwirken mit den Festsetzungen (A.III.1) die Durchführung des Vorhabens insgesamt nach dem aktuellen Stand der Technik und den gesetzlichen Bestimmungen durchführt und den ausführenden Baufirmen im Rahmen der Vergabe Auflagen bezüglich der Vorsorge zur Minimierung der Staub- und Lärmausbreitung sowie auch zur Sauberhaltung des angrenzenden öffentlichen Straßennetzes erteilt.

#### **Einwendungsschreiben 9, 10 und 11:**

Einige Einwender kritisieren, dass sich die vorliegende Änderungsplanung im Bereich der Anschlussstelle Am Treptower Park nicht auf die in der mündlichen Verhandlung im Jahre 2012 vor dem Bundesverwaltungsgericht vorgelegte – und dort insoweit bereits planfestgestellte – Prüfvariante beschränke, sondern eine wesentliche Änderung dieser darstelle, die nicht im Einzelnen erläutert sei.

So sei nicht erkennbar, warum deutlich mehr an Straßenfläche geplant werde, als für das Vorhaben erforderlich sei, zumal in dem Bereich, in dem die höchsten Betroffenheiten aufträten (Wohnhaus Kiefholzstraße 402), werde die Autobahnfläche unnötig in Richtung der Wohnbebauung aufgeweitet mit der Folge, dass die Lärmschutzwand sehr weit von den tatsächlich für

den 16. BA zu nutzenden Fahrbahnen entfernt und damit die abschirmende Wirkung der Lärmschutzwände an dieser Stelle erheblich beeinträchtigt sei. Warum so geplant werde, sei in den Planunterlagen nicht erkennbar dargestellt.

Ebenfalls nicht erkennbar dargestellt sei in den Planunterlagen, warum die Verschwenkung der Auffahrt von der Straße Am Treptower Park auf die A 100 ausgerechnet im Bereich des höchst betroffenen Gebäudes Kiefholzstraße 402 erfolge und nicht etwas weiter in Richtung der Straße Am Treptower Park. Letzteres würde die Errichtung einer Lärmschutzwand zwischen den Fahrbahnen ermöglichen, die in den Unterlagen allein aufgrund dieser baulichen Konstellation abgelehnt werde. Diese bauliche Konstellation sei aber eine, die aus Lärmschutzgründen so gewählt wurde. Sie verhindere ausweislich der Ausführungen in der schalltechnischen Untersuchung von vornherein jede Prüfung sinnvollen Lärmschutzes für das am höchsten betroffene Wohngebäude Kiefholzstraße 402. Das sei un schlüssig.

Der Vorhabenträger weist die Einwendung als unbegründet zurück. Es entspricht der planerischen Zielsetzung des Vorhabenträgers, mit der Planänderung im Bereich der Anschlussstelle Am Treptower Park die in der mündlichen Verhandlung vor dem BVerwG planfestgestellte Prüfvariante hinsichtlich der Trassen- und Rampenführung zu optimieren. Auf der einen Seite ist die Änderungsplanung so gestaltet, dass entsprechend den Vorgaben des BVerwG auf eine Inanspruchnahme der Grundstücke Beermannstraße 16 und 18 verzichtet werden kann, auf der anderen Seite zielt sie darauf ab, einen baulichen Zustand zu erreichen, der kostspielige Umbaumaßnahmen im Fall der Weiterführung der A 100 im 17. BA weitestgehend entbehrlich macht.

Hieraus folgt die mit der Planänderung vorgesehene Führung der Hauptfahrbahn und Rampen sowie die Lage der Mittelstreifenüberfahrt (zwischen Baukilometer 23+310 und 23+410), wo der einfahrende Verkehr auf die Richtungsfahrbahn AD Neukölln überschwenkt (etwa bei Baukilometer 23+360; das Objekt Kiefholzstraße 402 befindet sich etwa bei Baukilometer 23+280 etwa in Höhe des Endes des Trogbauwerks).

Eine Verlagerung der für den 16. BA als Einfahrt auf die Richtungsfahrbahn AD Neukölln zu nutzenden Überfahrt in Richtung der Straße Am Treptower Park ist wegen der Lage der Rampen und der sich hieraus ergebenden Gradienten, die dem Ziel der Optimierung der Trassen- und Rampenführung im Hinblick auf den 17. BA dienen, unter gleichzeitigem Verzicht auf die Inanspruchnahme des Grundstücks Beermannstraße 18 nicht möglich. Dementsprechend kommt die Errichtung von Lärmschutzwänden zwischen den Hauptfahrstreifen insbesondere aus bautechnischen Gründen nicht in Betracht.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Bewertung des Vorhabenträgers an. Dem richterlichen Hinweis des BVerwG kann nicht entnommen werden, dass im Rahmen der für den 16. BA benötigten Flächen keine baulichen Vorleistungen für den 17. BA getroffen werden dürfen. Dies ist zulässig und angesichts der

Bestätigung des Gesamtvorhabens vom AD Neukölln bis zur Storkower Straße im gültigen Bundesverkehrswegeplan planungsrechtlich und haushaltsrechtlich nicht zu beanstanden.

Dem Urteil des BVerwG kann auch nicht entnommen werden, dass die Ansprüche auf erneute Bescheidung über die Gewährung von Schallschutz in einer bestimmten Art und Weise zu erfüllen sind; insbesondere kann dem Urteil nicht entnommen werden, dass der Vorhabenträger die planfestgestellte Prüfvariante nicht im Wege einer Änderungsplanung optimieren und etwa auf eine Trassen- und Rampenführung verzichten müsste, die in möglichst weitreichendem Umfang bei Weiterführung im 17. BA erneute Umbaumaßnahmen entbehrlich macht. Dieser „Vorgriff“, der sich im Rahmen der für den 16. BA in Anspruch zu nehmenden Flächen bewegt und insbesondere eine Inanspruchnahme privaten Eigentums, das nicht bereits für den 16. BA benötigt wird, nicht erfordert, ist zulässig.

Selbst wenn man entgegen der vorstehenden Begründung annehmen würde, dass eine Verlagerung der Überfahrt und daher die vom Einwender geforderte Lärmschutzwand im Mittelstreifen im Bereich des Objekts Kiefholzstraße 402 oder in anderer Art und Weise bautechnisch möglich wären, scheidet die Errichtung einer Mittelwand aus. Dieser Variante stünde das Ergebnis der Kosten-Nutzen-Abwägung nach § 41 Abs. 2 BImSchG evident entgegen. Denn bezogen auf das Objekt Kiefholzstraße 402 verbleiben unter Berücksichtigung der vom Vorhabenträger vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen (insbesondere Lärmschutzwand mit einer Höhe von 9,00 m über Fahrbahnrand bzw. 6,40 m über Oberkante Trog) nur wenige Grenzwertüberschreitungen an Immissionsorten in den oberen Geschossen bzw. zwei unbewältigte Schutzfälle. Eine weitere Lärmreduzierung an diesen Immissionsorten würde Lärmschutzwände zwischen den Richtungsfahrbahnen voraussetzen, die mindestens so hoch sind wie der Trog. Die hierfür anfallenden Kosten stehen in keinem Verhältnis zu dem Nutzen, für einzelne Immissionsorte eines einzelnen, singulären Objekts eine weitere Lärmreduktion zu erreichen. Entsprechend den Darlegungen der Schalltechnischen Untersuchung Anhang 3 Seite 5, müsste eine Schallschutz-Mittelwand bei einer Höhe von 3,75 m eine Länge von 2 x 287 m aufweisen um wirksam zu sein, was bei dem angegebenen Betrag von 452 € (vergleichbar einer LSW am Fahrbahnrand) zu Kosten von rund 970.000 € führt. Selbst eine um die Hälfte verkürzte, dafür höher ausgeführte Wand, würde bei einer angenommenen Höhe von 5 m noch zu ca. 650.000 € Kosten führen.

Die Einzelheiten zur baulichen Ausgestaltung der Änderungsplanung ergeben sich aus den Planfeststellungsunterlagen. Eine Veränderung der Trassen- und Rampenführung sowie der Lärmschutzwände zu dem Zweck, den Schallschutz für das Objekt Kiefholzstraße 402 zu verbessern, scheidet aus den dargelegten Gründen aus. Im Übrigen gilt die Zusage gemäß A.III.1. Nr. 12 e.

Manche Einwender gehen davon aus, dass die Prüfung von Varianten des Lärmschutzes unzureichend sei, beginnend mit den Kostenansätzen für den Quadratmeterpreis von Lärmschutzwänden, die nicht der Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen des Bundesverkehrsministeriums entsprächen.

Diese Einwendung geht fehl. Bereits den Unterlagen zur ursprünglichen Planfeststellung war die Unterlage 3.3 C – zur Abwägung aktive/ passive Maßnahmen beigelegt. Anlage 3 hierzu beinhaltete die Kostenermittlung Lärmschutzwände auf der Trogwand und freistehende Anlagen bis 6,0 m Höhe und bis 10 m Höhe (Abwägungsmaterial III S. 2054-2062). Die dort nachgewiesenen Kosten beruhen auf dem Planungsstand im März 2010 mit der Feststellung eines Kostensatzes für Lärmschutzwände auf der Trogwand von 364,06 €/m<sup>2</sup> und für freistehende Anlagen mit 452,46 €/m<sup>2</sup>. Die durchschnittlichen Kostensätze haben sich gegenüber den Kostensätzen von 2010 im Land Berlin nur ganz geringfügig erhöht, so dass die in der seinerzeitigen lärmtechnischen Untersuchung verwendeten Kostensätze weiter als Durchschnittskosten verwendet werden können. Dies wird auch bestätigt durch aktuelle Kostensätze, die dem Vorhabenträger aus Anlass aktueller Planungen und Vergaben an Bundesautobahnen in Berlin vorliegen.

Es sind keine transparenten Lärmschutzwände in die Berechnung für die Änderungsvariante eingestellt worden.

Von einigen Einwendern wird angezweifelt, dass die Auswirkungen der Annahmen hinsichtlich des Prognosefalls 17. BA (S. 6 der schalltechnischen Untersuchung) abschätzbar seien. Es wird ausweislich der Ausführungen in der schalltechnischen Untersuchung eine Fortsetzung der Lärmschutzwand an der Hauptfahrbahn durch eine fiktive Lärmschutzwand um ca. 100 m in Richtung Norden angenommen. Unklar sei die Höhe der Lärmschutzwand und welche weiteren nicht gesicherten Annahmen für diese Variante getroffen wurden. Nicht abschätzbar sei vor diesem Hintergrund, ob der Prognosefall 17. BA tatsächlich hinreichend „auf der sicheren Seite“ für eine schalltechnische Untersuchung liege. Die Einwender verlangen die Offenlegung der getroffenen Annahmen, insbesondere die Boni für lärmindernde Fahrbahnoberflächen.

Der Vorhabenträger weist die Einwendung als unbegründet zurück. In der schalltechnischen Untersuchung wird der Prognosefall 17. BA nur für den Bereich zugrunde gelegt, der im Einwirkungsbereich der Trasse und Rampen liegt, die im Fall der Weiterführung im 17. BA nicht umgestaltet werden müssen. Dies setzt aber die (fiktive) Vorwegnahme der Verlängerung im 17. BA voraus und damit auch im Bereich der Beermannstraße eine bauliche Ausgestaltung, wie sie erst für den 17. BA vorgesehen ist. Das BVerwG hat diesen Ansatz nicht beanstandet und bestätigt, es sei nachvollziehbar, im Bereich der Beermannstraße, der im Fall der Weiterführung im 17. BA ohnehin umzugestalten

ist, ein differenziertes Lärmschutzkonzept vorzusehen. Insoweit ist es nicht zu beanstanden, wenn die schalltechnische Untersuchung fiktiv eine Lärmschutzwand im Bereich der Beermannstraße annimmt, denn diese wird zum Schutz der (nicht in Anspruch zu nehmenden) Beermannstraße 14 usw. voraussichtlich erforderlich sein. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich insoweit der Argumentation des Vorhabenträgers an und stellt darüber hinaus fest, dass die Forderung nach der Offenlegung der Annahmen ins Leere läuft, da die UL 11.1 Seite T01 die notwendigen Informationen bereits enthält. Die viertletzte Spalte „Korrektur für die Art der Oberfläche“ (Korrekturen DStrO) listet die für jeden betrachteten Fall (Null-, Plan- und Prognosefall) in Ansatz gebrachten Werte für unterschiedliche Straßenoberflächen auf. Außerdem sind die Verkehrsbelegungen, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten nebst Stationierung der Geschwindigkeitsbeschränkungen vollständig aufgeführt, ebenso in Anhang 1, Seite 3. Im Übrigen wird der offenporige Asphalt im Bereich der Hauptfahrbahn auch im 17. BA weitergeführt bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Die schalltechnischen Wirkungen werden aber nur dort berücksichtigt, wo die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt, also nicht auf den Rampen. Bildlich dargestellt ist dies auf Bild 1.4 auf Seite B03a, wo auch die fiktive 6,0 m hohe Lärmschutzwand zu erkennen ist.

Ausdrücklich widersprochen wird dem Ansatz eines Schwellenwerts von 0,2 dB(A) für die Gesamtlärmuntersuchung. Der Schallgutachter bezeichne dies auf S. 26 als eine Art „Reichweitenbegrenzung“. Es handele sich bei der Gesamtlärm-betrachtung ohnehin um eine Betrachtung, in der es ausschließlich darum gehe, ob gesundheitsgefährdende und das Eigentum schwer und unerträglich beeinträchtigende Belastungen durch das Vorhaben hervorgerufen oder verstärkt würden. Das Vorhaben selbst dürfe aufgrund der Schutzpflicht des Staates zu Gunsten der Bürger im Bereich der Grundrechte keine grundrechtsgefährdenden Belastungen hervorrufen oder verstärken. Einen Schwellenwert hier einzuführen hieße, eine schrittweise weitere Erhöhung von Belastungen oberhalb der Schwelle der Grundrechtsgefährdung zuzulassen. Dies widerspräche der Schutzpflicht des Staates zu Gunsten der Grundrechte der Bürger. Auf den Schwellenwert sei daher zu verzichten. Es sei zu prüfen, ob das Vorhaben zu einer Lärmerhöhung führe. Die weiteren Ausführungen auf S. 26 ließen darauf schließen, dass in die schalltechnischen Berechnungen ein Sicherheitszuschlag in Höhe 0,3 dB(A) einzurechnen sei. Wenn der Schallgutachter nach den vermeintlich vorliegenden Erkenntnissen Ergebnisse in der schalltechnischen Untersuchung nicht „punktgenau“, sondern innerhalb einer Spanne von typischerweise 0,1-0,3 dB(A) angeben könne, dann sei es zwingend erforderlich, in den schalltechnischen Untersuchungen zu den berechneten Pegeln stets einen Zuschlag von mindestens

0,3 dB(A) als Mindestzuschlag für die Berechnungsunsicherheiten mit einzurechnen.

Der Vorhabenträger weist die Einwendung als unbegründet zurück. Den einschlägigen technischen Regelwerken sind keine Vorgaben zur Gesamtlärmbetrachtung zu entnehmen. Es obliegt damit dem schalltechnischen Gutachter, eine plausible und nachvollziehbare Methodik zugrunde zu legen. Dies ist vorliegend der Fall. Die Anwendung eines Schwellenwertes bei der vom Gutachter in Anlehnung an eine Untersuchung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV vorgenommenen Summenpegelbetrachtung ist aus Gründen der Rechengenauigkeit (bedingt durch das Teilstückverfahren), zur Berücksichtigung von Verdeckungseffekten und zur Reichweitenbegrenzung zwingend erforderlich. Würde der Vergleich - wie bei den Beurteilungspegeln - mit auf ganze dB(A) aufgerundeten Werten durchgeführt, so könnten Pegeldifferenzen bis 0,9 dB(A) unerkannt bleiben. Davon ausgehend ist der Schwellenwert mit 0,2 dB(A) sehr niedrig angesetzt. Die mit den Testaufgaben für Schiene und Straße ermittelten Ergebnisse streuen je verwendetem zertifiziertem Berechnungsprogramm um die in UL 11.1 Seite 26 angegebene Spanne von 0,1 bis 0,3 dB(A); dies führt auch bei der Berechnung von Beurteilungspegeln nach 16. BImSchV gerade nicht zu zusätzlichen „Sicherheitszuschlägen“ und demzufolge nicht zu Beanstandungen durch das Bundesverwaltungsgericht. Insoweit hat die Planfeststellungsbehörde keine Bedenken gegen die Vorgehensweise des Vorhabenträgers und die ermittelten Ergebnisse.

Zum Einwand, dass die Berechnungen der Schallschutzvarianten nicht korrekt seien, weil die gut nachvollziehbaren Angaben zu den geprüften Lärmschutzvarianten der UL 11.1 Anhänge 2 und 3 nicht mit den Rechenergebnissen in Tabelle 3 übereinstimmten, vergleichbares gelte für Tabelle 4 in Anhang 3, ist folgendes zu erläutern.

Dieser Einwand ist verständlich - in der Sache jedoch unbegründet, denn der schalltechnische Gutachter hat die schalltechnische Untersuchung unter Beachtung der einschlägigen Regelwerke methodisch korrekt durchgeführt und die Ergebnisse nachvollziehbar und plausibel dargelegt. Es besteht kein Anhaltspunkt, dass die Berechnungen fehlerhaft sein könnten. Neben den ausführlichen Berechnungen und detaillierten Ergebnisdarstellungen in Anhang 2 Tabelle 7 und knapper übersichtlicher Darstellung mit gerundeten Werten in Tabelle 3 für die LSW an der Rampe bzw. Anhang 3 Tabelle 9 und entsprechend Tabelle 4 für die LSW an der Hauptfahrbahn hat der Vorhabenträger die zugrunde liegenden Berechnungen, die im Detail nicht in der schalltechnischen Untersuchung enthalten waren, offengelegt und in Form von Berechnungstabellen für die Lärmschutzwand an der Rampe und der Lärmschutzwand an der Hauptfahrbahn (als Anlage 1 und Anlage 2 bezeichnet) den Einwendern und der Planfeststellungsbehörde übersandt.

### **Einwendungsschreiben 5, 8 und 14:**

Mehrere Einwender aus dem Bereich östlich der Anschlussstelle Am Treptower Park, insbesondere der Häuser Am Treptower Park 16-20, Moosdorfstraße 3-4, 5-6 und Hans-Thomas Straße 7-13, 10-12 wenden sich gegen die vorliegende Planung und verlangen die Beendigung des 16. Bauabschnitts der A100 am Trogende sowie Schaffung eines einfachen, auf Geländeneiveau verlaufenden Anschlusses zur Straße Am Treptower Park wie mit der Prüfvariante (Anlage 1 zu Unterlage 1) vorgesehen oder alternativ Abstimmungen mit der Deutschen Bahn zur Errichtung einer zeitgemäßen und geeigneten Schutzlösung für den südöstlichen Wohnbereich jenseits der Autobahn hinter den Bahnanlagen der Deutschen Bahn oder die Errichtung einer beidseitigen schallabsorbierenden Schutzwand am Ostrand der Autobahn sowie deren Zufahrten.

Der Vorhabenträger tritt dieser Forderung nach der Beendigung des 16. BA der A100 am Trogende und der Schaffung eines einfachen, auf Geländeneiveau verlaufenden Anschlusses zur Straße Am Treptower Park (ähnlich wie in Anlage 1 zu Unterlage 1) als Prüfvariante vorgestellt, entgegen, weil sie den mit der Planänderung verfolgten planerischen Zielen widerspricht. Planerische Zielsetzung des Vorhabenträgers ist, die in der mündlichen Verhandlung vor dem BVerwG planfestgestellte Prüfvariante hinsichtlich der Trassen- und Rampenführung derart zu optimieren, so dass die Anschlussstelle Am Treptower Park einerseits den Vorgaben des BVerwG entsprechend auf eine Inanspruchnahme der Grundstücke Beermannstraße 16 und 18 verzichtet werden kann und andererseits kostspielige Umbaumaßnahmen im Fall der Weiterführung der A 100 im 17. BA weitestgehend entbehrlich werden.

Dieses Vorgehen des Vorhabenträgers ist nicht zu beanstanden. Der mit Datum vom 3. August 2016 beschlossene Bundesverkehrswegeplan 2030 weist die Bundesautobahn A100 von Autobahndreieck Neukölln bis zur Storkower Straße - ohne Differenzierung in einen 16. und 17. Bauabschnitt - als laufendes und fest disponiertes Projekt aus. Die dazugehörigen Ausbaugesetze wurden am 02.12.2016 im Bundesrat beschlossen. Auch wenn Planungs- und Baurecht für den 17. BA noch nicht gegeben sind, geht die Bundesrepublik Deutschland einen weiteren Schritt zur Realisierung des 17. BA.

Der Einwand, dass für die Bereiche östlich der Anschlussstelle - insbesondere für das Haus am Treptower Park 18 – auch in den östlich ausgerichteten Wohnungen – der Lärm unerträglich werde wegen der Reflexionen an der langen Giebelwand der ersten Häuser der Moosdorfstraße und dass dieses Reflexionsproblem in den Gutachten keinerlei Berücksichtigung finde, wird ebenso zurückgewiesen wie die Behauptung, es werde auf der Ostseite der Autobahn auf jedweden Schutz verzichtet. Um einen zusätzlichen Anstieg der Lärmbelastung an der nicht abgeschirmten schutzwürdigen Bebauung im Bereich östlich der

Trasse (also jenseits der Schienenwege) auszuschließen, werden die Lärmschutzwände westlich der Trasse im Bereich der Beermannstraße fahrbahnseitig hochabsorbierend ausgeführt (Absorptionsgruppe A3 gemäß ZTV-Lsw 06). In gleicher Weise werden die Trogwände hochabsorbierend ausgestaltet, um einen Anstieg der Lärmbelastung aufgrund von Mehrfachreflexionen auszuschließen. Darüber hinaus sind mögliche Reflexionen in die Berechnungen eingegangen, auch für die hier als besonders problematisch angesehene östliche Fassade Am Treptower Park 18 (Immissionsort c). Grenzwertüberschreitungen wurden jedoch nur für den IO a im 3. OG nachts mit 50 dB(A) ermittelt. Für IO c liegen die maximalen Beurteilungspegel bei 53 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts im 3. OG.

Die vier höchsten Beurteilungspegel im Bereich der Anschlussstelle Am Treptower Park sind zu verzeichnen bei

Am Treptower Park 16	max. 61/55 dB(A) tags/nachts
Am Treptower Park 17	max. 60/54 dB(A) tags/nachts
Kiefholzstraße 402 (HH)	max. 60/53 dB(A) tags/nachts
Beermannstraße 18	max. 59/53 dB(A) tags/nachts

Angesichts der exponierten Lage der Gebäude zur A100 ist das Ergebnis plausibel und die Planung als ausgewogen zu betrachten.

#### **Einwendungsschreiben 8 und 10:**

Ein Einwender befürchtet in der Beermannstraße, die nun – durch zwei nicht abgerissene Häuser - eine längere Straßenschlucht sei als ursprünglich geplant, höhere Lärmbelastungen, deshalb solle die beim Bau des Parkcenters geplante Schallschutzmauer in Straßenmitte ausgeführt werden, da nun der gesamte Parkhausverkehr als einzige Ausfahrt auf die Beermannstraße führe; sollte dies nicht möglich sein, sollen andere Schallschutzmaßnahmen ergriffen werden.

Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Geplante und ggf. nicht ausgeführte Schallschutzmaßnahmen Dritter (hier möglicherweise des Parkcenters) waren und sind nicht Bestandteil des Planfeststellungs- oder dieses Änderungsverfahrens. Sofern andere Bauherren bzw. Vorhabenträger ihnen auferlegte (Schallschutz)Maßnahmen nicht umgesetzt haben, sind diese gegenüber den jeweiligen Zulassungsbehörden einzufordern. Im Übrigen sind die geänderten Verkehrsverhältnisse über Prognose und Summenpegelbetrachtung in die Abwägung eingeflossen. Bei den Häusern Beermannstraße 3-5 liegen die Summenpegel ohne A100 zwischen 55,0/50,4 dB(A) tags/nachts IO a, OG1 (niedrigster Wert) und 66,0/59,5 dB(A) tags/nachts IO f, OG1 und OG2 (höchster Wert). Bei den IO a bis d sind zu den höheren Geschossen leicht ansteigende und bei IO e und f leicht abfallende Werte zu verzeichnen. Der Summenpegel mit A100 zeigt für diesen Abschnitt der Beermannstraße nahe der Eisenstraße um rund 2 dB(A) niedrigere Immissionswerte durch die aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Autobahn. Ab der

Mitte des Gebäudes Beermannstraße 14 bleiben die Beurteilungspegel unterhalb der Grenzwerte für Wohngebiete von 59/49 dB(A) tags/nachts.

Die Errichtung von (weiteren) Lärmschutzwänden zwischen den Richtungsfahrbahnen oder Rampen oder der Beermannstraße selbst kommt aus bautechnischen Gründen nicht in Betracht und ist aus Schallschutzerwägungen nicht erforderlich; der höchste Beurteilungspegel in der Beermannstraße liegt am Gebäude Beermannstraße 18 an und beträgt 53 dB(A) nachts im 4. OG. Dort ist entsprechender Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach ausgewiesen und festgesetzt.

### **Einwendungsschreiben 10:**

Der Eigentümer und zwei weitere Rechteinhaber des Wohnhauses in der Beermannstraße 6 wenden sich gegen das Vorhaben mit der Begründung, damit sei der geplante Abriss mehrerer Wohnhäuser am Ende der Beermannstraße verbunden, die dadurch um 80 m verkürzt, am östlichen Ende keine Anbindung mehr an die Matthesstraße hinter dem Einkaufszentrum habe und somit eine von allen Seiten eingebaute enge Straßenschlucht von nur etwa 150 m Länge verbleibe, die im Westen von der stark befahrenen Elsenstraße begrenzt werde und in der sich zudem noch die Ausfahrt des Einkaufszentrums befinde. Diese Änderung der Situation in der Beermannstraße nehme ihr die Wohnqualität, steigere die Verkehrslärmbelastung durch die geschlossene Straßenschlucht sowie durch Schallreflexionen an den Häusern und der Außenseite der Lärmschutzwand.

Diese Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen. Es sind keine Einwendungen zu erkennen, die die Planänderung betreffen und nicht schon in Bezug auf das Gesamtvorhaben 16. BA vorgebracht worden sind.

In Erkenntnis möglicher Reflexionseffekte wird die Lärmschutzwand zur Beermannstraße hin von km 0+144 bis km 0+192 schallabsorbierend belegt (siehe auch Festsetzung A.III.1). Die Beurteilungspegel von der A 100 liegen am Objekt Beermannstraße 6 mit 41 bis 45 dB(A) tags und 34 bis 39 dB (A) nachts weit unter den Immissionsgrenzwerten gemäß 16. BImSchV, § 2 Absatz 1 Nr. 2 in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

Im Übrigen hat das BVerwG im Verfahren 9 A 20.11 festgestellt, dass die dortigen Kläger zu 6. und 7. keinen Anspruch haben, hinsichtlich des Schutzes vor Immissionen erneut beschieden zu werden. Insoweit hat das BVerwG das Lärmschutzkonzept nicht beanstandet.

## B.V.4

### Luftschadstoffe

#### Allgemeines

Nach der Rechtsprechung ist die 39. BImSchV (seit Mai 2010, vorher 22. BImSchV) – auch soweit es um die Einhaltung künftiger Grenzwerte geht – bereits im Verfahren der Zulassung von Vorhaben zu beachten. Eine Verpflichtung, die Einhaltung der Grenzwerte vorhabenbezogen sicherzustellen, besteht jedoch nicht. Allerdings wäre das Gebot der Konfliktbewältigung verletzt, wenn ein Vorhaben zugelassen wird, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV mit Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern (BVerwG, Urteil vom 04.02.2005 - 4 A 5.04 -, BVerwGE 123, 23; BVerwG, Urteil vom 18.03.2009 – BVerwG 9 A 39.07 – UA S. 53). Gemessen hieran wird der vorliegende Beschluss der Luftschadstoffproblematik gerecht. Auf die nachstehenden Ausführungen wird verwiesen; auf die Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses (vom 29.12.2010) insbesondere Kapitel B.II.3.10.2.2.5 und B.V.12 wird Bezug genommen.

#### **Einwendungsschreiben 3, 5 und 6:**

Zwei Anwohner des Hofgebäudes Kiefholzstraße 402 gehen davon aus, dass sie durch die Luftverunreinigungen massiv geschädigt würden. Der Stand der Wissenschaft zeige eindeutig bei den vom Vorhabenträger berechneten Belastungen eine langfristige Gesundheitsbeeinträchtigung auf. Im Sinne des § 3 BImSchG bestünde die Verpflichtung gemäß dem Stand der Technik zu planen und nicht die Kosten gegen die Gesundheit der Betroffenen gegenzurechnen. Die einzig zumutbare Bauweise sei ein Trog mit Überdachung oder ein Tunnel. Hilfsweise, jedoch ohne signifikanten Effekt im Zusammenhang mit der Luftverunreinigung, sei die signifikante Erhöhung der Lärmschutzwände, sowie eine Wand auf dem Mittelstreifen.

Viele Anwohner der Wohnhöfe Am Treptower Park 16 - 20A und der Moosdorfstraße 3 - 6 wenden ein, es sei in den Gutachten nicht betrachtet worden, wie sich die Schadstoffverteilung speziell auf sie wegen der dort vorhandenen Kessellage auswirke, wenn die Zufahrt zur Straße Am Treptower Park auf Bahndammniveau angehoben wird, da auf dieser Seite keine Lärmschutzwand vorgesehen sei.

Der Vorhabenträger erwiderte darauf, dass die zu erwartenden Luftschadstoffkonzentrationen auf Basis der aktuellen Planung und des Standes der Technik prognostiziert worden sind. Die Ergebnisse zeigen für das Objekt Kiefholzstraße 402 für das Bezugsjahr 2022 (angesetztes Jahr der Inbetriebnahme aber die Verkehrsmengen des Jahres 2025) Luftschadstoffkonzentrationen, die sowohl im Null- als auch im Planfall deutlich unter den gesetzlichen Grenzwerten der 39. BImSchV liegen

(siehe Tab. 6.1 im Luftschadstoffgutachten vom Januar 2015). Es wird auch keine relevante Veränderung zwischen Null- und Planfall erwartet. Die vorhabenbedingten Zusatzbelastungen liegen, auch wegen der luftschadstoffmindernden Wirkung der Lärmschutzwand, nur geringfügig ( $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  beim  $\text{NO}_2$ - und  $\text{PM}_{10}$ -Jahresmittelwert sowie max.  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  beim  $\text{PM}_{2.5}$ -Jahresmittelwert) über der Hintergrundbelastung. Weitere luftschadstoffmindernde Maßnahmen, wie eine Erhöhung der Lärmschutzwand oder ein Tunnel sind in Bezug auf die Luftschadstoffgrenzwerte deshalb nicht notwendig.

Bei einem Tunnel bzw. einer Überdeckung wären je nach Länge an den Portalen höhere Luftschadstoffkonzentrationen zu erwarten, da dort die im Tunnel entstehenden Emissionen konzentriert austreten würden. Hier wäre ggf. zu prüfen, ob dadurch neue lufthygienische Betroffenheiten auftreten. Tunnelluftfilterungen sind derzeit nicht Stand der Technik. Der Einbau und der Betrieb von Tunnelabluftanlagen wären auch unter dem Aspekt von Kosten-Nutzen-Analysen zu betrachten. Wie oben erläutert besteht zur derzeitigen Planungsvariante in Bezug auf die Grenzwerte keine lufthygienische Erfordernis.

Das BVerwG hat nicht beanstandet, dass der Vorhabenträger eine Tunnellösung wegen der damit einhergehenden wesentlich höheren Kosten nicht weiterverfolgt hat.

Die auf Basis der Prüfvariante im Januar 2015 durchgeführte lufthygienische Untersuchung wurde im November 2017 unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen und Erkenntnisse zur Prognose der Emissionen insbesondere von Dieselmotoren in Gestalt des maßgeblichen Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA) 3.3 des Umweltbundesamtes für den Bereich des hier zu betrachtenden Planänderungsverfahrens ermittelt und in Bezug auf die geringen Veränderungen der Änderungsvariante übertragen.

Der seit dem Jahr 2010 geltende Grenzwert für die hier als kritisch zu betrachtenden Stickoxide ( $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwerte von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) wird den Berechnungsergebnissen zu Folge im Planfall an der nächstgelegenen Bebauung nicht erreicht und nicht überschritten. Die  $\text{NO}_2$ -Immissionen sind in Bezug auf den Grenzwert an der Bebauung als leicht erhöhte bis erhöhte Konzentrationen einzustufen. Beim Feinstaub ( $\text{PM}_{10}$  und  $\text{PM}_{2.5}$ ) sind Überschreitungen der Jahresmittelwerte nicht zu erwarten. In Bezug auf den Grenzwert von  $\text{PM}_{2.5}$  sind die Immissionen als leicht erhöhte Konzentrationen einzustufen.

Auf Grund der vorliegenden Luftschadstoffprognose hält die Planfeststellungsbehörde besondere oder zusätzliche vorhabenbezogene Maßnahmen zur Eindämmung oder Minderung von Emissionen nicht für erforderlich.

## **B.V.5 Sonstige Einwendungen**

### **Einwendungsschreiben 8:**

Soweit sich Einwendungen auf die Führung und Gestaltung der Betriebs- bzw. Radwege im Bereich der Anschlussstelle Am Treptower Park beziehen, sind sie zurückzuweisen, da sich an der Konzeption der Wegeführung nichts geändert hat. Weil über den Betriebsweg Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Anlagen der Bundesautobahn vorgenommen werden, ist dieser parallel zur A100 überwiegend beidseitig trassenbegleitend vorgesehen. Der Betriebsweg kann in Teilbereichen von Fußgängern und Radfahrern mitbenutzt werden. Ein Anspruch darauf besteht jedoch nicht; Vorrang hat die betriebliche Nutzung. Für die verkehrssichere Fuß- und Radwegbenutzung werden an den Querungsstellen öffentlicher Straßen (Sonnenallee / Kieholzstraße) signalisierte Furten vorgesehen.

### **Einwendungsschreiben 9, 10 und 11:**

Es wird eingewandt, das Planänderungsverfahren sei fehlerhaft, da das Änderungsvorhaben ausweislich der ausgelegten Planunterlagen (auch) zu höheren Belastungen führe. Das Vorhaben an und für sich bedürfe einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Bei Änderungen, die sich auf die Prüfung der Umweltverträglichkeit auswirkten, was hier angesichts der angeblichen Belastungserhöhungen der Fall sei, müsse auch die Umweltverträglichkeitsprüfung überarbeitet und neu ausgelegt werden. Das Verfahren müsse den Vorgaben des UVPG genügen. Das sei hier bereits hinsichtlich der Bekanntmachung nicht der Fall. Es fehle jede inhaltliche Angabe, welche Unterlagen nach § 6 UVPG vorgelegt wurden, womit die Mindestvorgaben des § 9 Abs. 1 a (hier Nr. 5) UVPG nicht erfüllt seien. Der öffentlichen Bekanntmachung sei nicht ansatzweise zu entnehmen, welche Unterlagen im Zusammenhang mit der Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens bzw. der Änderung ausgelegt wurden. Inzwischen sehen auch die Planfeststellungsrichtlinien (Planfeststellungsrichtlinien 2015) eine auch den Vorgaben des UVPG genügende öffentliche Bekanntmachung vor. Das sei hier versäumt worden.

Der Vorhabenträger weist die Einwendung als unbegründet zurück. Dies gilt insbesondere für die Behauptung, dass die Planänderung zu einer höheren Umweltbelastung führt, die eine Änderung der Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich gemacht hätte.

Wie sich aus dem Erläuterungsbericht (S. 14) ergibt, ist die Umweltverträglichkeit der Änderungsvariante betrachtet worden. Hiernach werden durch die Planänderung keine neuen Betroffenheiten ausgelöst, die in einer weiterführenden Überarbeitung der planfestgestellten Umweltverträglichkeitsstudie betrachtet werden müssten. Für die Planänderung als solche ist

die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich. Die Verpflichtung zur Durchführung einer solchen UVP bei der Änderung oder Erweiterung eines Vorhabens besteht nur unter den Voraussetzungen des § 3e UVPG. Diese sind nicht gegeben:

Nach § 3e Abs. 1 Nr. 1 UVPG besteht eine UVP-Pflicht, wenn die Größen- oder Leistungswerte in der Anlage zum UVPG durch die Änderung oder Erweiterung selbst erreicht oder überschritten werden. Das ist nicht der Fall. Gegenstand des beantragten Planfeststellungsverfahrens ist (nur) die Änderung und Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses für das Bauvorhaben des Neubaus der A100 im Bereich der Anschlussstelle Am Treptower Park. Die beantragte Änderung und Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses betrifft nur die bauliche Umgestaltung des Bereichs der Anschlussstelle Am Treptower Park und die damit verbundenen Folgemaßnahmen. Die Planänderung wirkt sich auf die Größen- oder Leistungswerte des bereits planfestgestellten Vorhabens demgegenüber nicht aus, insbesondere erfolgt durch die Planänderung keine Erhöhung der Verkehrskapazität auf dem 16. Bauabschnitt.

Nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG besteht eine UVP-Pflicht, wenn nach einer Vorprüfung i.S.v. § 3c Satz 1 und 3 UVPG erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen aufgrund der Planänderung zu erwarten sind. Das ist nicht der Fall. Der Vorhabenträger ist im Rahmen einer überschlägigen Prüfung nach § 3c Satz 1 UVPG unter Berücksichtigung der in Anlage 2 UVPG aufgeführten Kriterien zu der Einschätzung gelangt, dass die Planänderung im Vergleich zu der planfestgestellten Variante keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen hat. Diese Einschätzung ist im Erläuterungsbericht wiedergegeben und beruht auf den fachlichen Bewertungen der sachverständigen Gutachter.

Die Bekanntmachung der Anhörungsbehörde im Amtsblatt für Berlin (ABl Nr. 35/2015, S. 1876) genügt nach Auffassung des Vorhabenträgers den gesetzlichen Anforderungen. In der Bekanntmachung ist ausgeführt, dass das (ursprüngliche) Gesamtvorhaben UVP-pflichtig ist und dass es dem Plan(änderungs)feststellungsverfahren vorbehalten bleibt, ob die Planänderung zu einem anderen Ergebnis der bereits im Planfeststellungsbeschluss 2010 durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung führt. Insoweit reicht es aus, dass in der Bekanntmachung auf die Auslegung der maßgeblichen Unterlagen hingewiesen wird.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers an und stellt fest, dass auch eine rechtliche Würdigung des Sachverhaltes gemäß der seit dem 20. Juli 2017 geltenden Fassung des UVPG zu keiner anderen Beurteilung führt. Insofern bestehen auch gegen die angegriffene Bekanntmachung der Anhörungsbehörde keine Bedenken; sie genügt den Anforderungen dieses Änderungsvorhabens, das keiner UVP-Pflicht unterliegt (siehe auch B.II.3.3). Gleichwohl sind in der angegriffenen Bekanntmachung alle Unterlagen aufgeführt.

Es wird eingewandt, die Nachteile der Planänderung gegenüber dem festgestellten und in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht geänderten Plan (hier als Prüfvariante bezeichnet) seien weder hinreichend dargelegt, noch einer Bewertung zugänglich. Die Gradienten der jetzt geplanten Fahrbahn sei in Höhe Beermannstraße rund 2,4 m höher. Das mag aus Lärmschutzgründen durchaus sinnvoll sein, sei aber abzuwägen mit den Auswirkungen auf das Stadtbild. Die Auswirkungen auf das Stadtbild seien den Planunterlagen nicht zu entnehmen. Insoweit ist erneut die fehlende Prüfung der Umweltverträglichkeit - hier Auswirkungen auf das Landschaftsbild - zu rügen. Zudem führe die Änderung gegenüber dem festgestellten Plan zur weiteren Annäherung der für die Berechnung maßgeblichen Fahrbahn an das höchst belastete Wohngebäude Kiefholzstraße 402. Auch hier fehle den Planunterlagen jede nachvollziehbare Auseinandersetzung und Bewertung der Vor- und Nachteile der nun geänderten Variante. Der Vorhabenträger weist die Einwendung als unbegründet zurück. Es ist nicht erkennbar, inwieweit sich der Einwender auf städtebauliche Belange im Hinblick auf die Höhe der Gradienten im Bereich der Beermannstraße berufen kann. Ungeachtet dessen ist die städtebauliche Integration des Vorhabens in die vorhandene und geplante Gebietsentwicklung im Flächennutzungsplan verankert und wird von der Planänderung, die ja nur eine Optimierung der Trassen- und Rampenführung beinhaltet, nicht berührt.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Position des Vorhabenträgers. Das Stadtbild wird durch die Änderung der Gradientenhöhe nicht berührt, was folgende Daten belegen. Die Geländehöhe im Bereich Beermannstraße beträgt ca. 35 m. Die Höhe der Gradienten der Rampe R TRE 1 bei der Antragsvariante liegt bei ca. 39,20 m (plus 6 m Lärmschutzwand gleich 10,20 m über Gelände) und bei der Änderungsvariante ca. 38,90 m (plus 8 m Lärmschutzwand gleich 11,90 m über Gelände). Die Differenz bei den Gradienten liegt also bei minus 0,30 m und bei den LSW-Oberkanten bei plus 1,70 m.

Durch die Änderung der Lärmschutzwände entsprechend der Änderungsvariante ergeben sich keine erheblichen Betroffenheiten des Stadtbildes weder gegenüber der Antrags-, noch gegenüber der Prüfvariante. So werden die Beeinträchtigungen des Stadtbildes durch Lärmschutzwände im planfestgestellten LBP (Beschluss 2010) als Konflikt K4.3 erfasst. Da alle Lärmschutzwände über die normale Sichthöhe von Fußgängern und Radfahrern hinausragen und dieser Konflikt aufgrund der im Umgebungsbereich bestehenden Vorbelastungen ebenfalls überall durch eine außenseitige Begrünung kompensiert werden kann, wurde dieser Konflikt über die Baulänge der Lärmschutzwände bilanziert. Durch die Planänderung ergibt sich insoweit keine andere grundsätzliche Bewertung dieses Konflikts. Dabei hat das BVerwG Lärmschutzwände mit einer Höhe von bis zu sieben

Metern in städtebaulicher Hinsicht nicht beanstandet und insoweit den Belang des Stadtbildes hinter den Lärmschutzbelangen zurücktreten lassen. Im Bereich der Kiefholzstraße beträgt die Höhe der Lärmschutzwand 6,40 m über Oberkante Trog bzw. 9,00 m über Fahrbahnrand; sie ist städtebaulich nicht zu beanstanden, denn hier liegt die Geländehöhe bei 38,60 m und die Gradienten der Hauptfahrbahn Richtung AD Neukölln bei rund 34 m, d.h. die Lärmschutzwandoberkante (OK-LSW) befindet sich ca. 4,40 m über Gelände (bei absolut 43 m). Die OK-LSW steigt zwar in Richtung Norden weiter bis auf 44,90 m an, die Trasse entfernt sich jedoch gleichzeitig weiter von der Wohnbebauung Kiefholzstraße. Beim Übergang der Lärmschutzwand der Hauptfahrbahn in die Lärmschutzwand der Einfahrrampe liegt die OK-LSW ebenfalls bei ca. 44,90 m und damit rund 9,60 m über Gelände (35,30 m); hier befindet sich die fensterlose Brandmauer des Gebäudes Beermannstraße 16.

Soweit die Lücke zwischen der Lärmschutzwand an der Hauptfahrbahn und der Lärmschutzwand an der Einfahrrampe bei Baukilometer 23+420 Gegenstand von Einwendungen war, so hat der Vorhabenträger diese mit einer an die beiden Lärmschutzwände angepassten, 6,0 m hohen Lärmschutzwand geschlossen.

Einige Einwender hinterfragen die Datengrundlagen der Berechnungen und monieren, sie seien nicht einheitlich und die Auswirkungen dieser nicht einheitlichen Datengrundlagen seien nicht aufgezeigt. Hinsichtlich der Verkehrsbelastungen im Straßenverkehr werde angeblich von den Daten ausgegangen, die bereits der Planfeststellung zugrunde lagen, was zunächst plausibel erscheine, angesichts der angegebenen Datengrundlagen aber nicht im Einzelnen nachvollzogen werden könne, ob das auch für alle in die Gesamtlärberechnung mit einbezogenen Stadtstraßen gelte. Auch hier müsse eine einheitliche Datengrundlage vorliegen. Der Gutachter hätte für die Bahn jedoch neuere Daten aus dem Jahre 2013 herangezogen. Systematisch sei das nicht nachvollziehbar, da ein einheitlicher Entscheidungshorizont zu wählen sei. Die Nachbesserung der Unterlagen zum Lärmschutz müssten auf einheitlichen Ausgangsdaten beruhen. Eine Nachbesserung könne allenfalls dann akzeptiert werden, wenn sie zu Gunsten der Betroffenen erfolge, d.h. es müsste die Prüfung erfolgen, ob die Daten der Bahn aus dem Jahre 2013 höher sind als diejenigen Daten, die der Gesamtlärberechnung in der Planfeststellung zuvor zugrunde gelegt wurden. Nur dann könnten die neuen Daten zugrunde gelegt werden. Ansonsten wäre mit den Daten aus der Planfeststellung zu rechnen.

Diese Einwendung geht fehl. Für die Ermittlung der schalltechnischen Auswirkungen ist ein einheitlicher Prognosehorizont erforderlich. Es ist demgegenüber nicht erforderlich, dass die

Datengrundlagen einheitlich sind. Vorliegend sind die jeweils vorliegenden Datengrundlagen methodisch korrekt und nachvollziehbar auf den einheitlichen Prognosehorizont 2025 aktualisiert worden. Wie in der schalltechnischen Untersuchung (UL 11.1, S. 20) ausgeführt, weisen die Belegungszahlen der A 100, der berücksichtigten Stadtstraßen und die Betriebsprogramme der DB AG den einheitlichen Prognosehorizont 2025 auf. Um den einheitlichen Prognosehorizont zu gewährleisten, wurden die Betriebsprogramme der DB AG vom Prognosehorizont 2015 der Antragsvariante auf den Prognosehorizont 2025 aktualisiert.

Die der Planung des 16. BA zugrunde liegende Verkehrsprognose ist weiterhin gültig und auch für die Planänderung heranzuziehen. Nur für den Schienenverkehr liegt mit dem Betriebsprogramm eine aktuellere Prognose der Bahn vor, die entsprechend für die schalltechnische Untersuchung heranzuziehen war. Der Unterschied zwischen den Betriebsprogrammen 2015 und 2025 der DB Netz AG besteht in der Aktivierung der Strecke 6164, die seit dem Fahrplanwechsel 2015/2016 (zusätzlich) in Betrieb ist.

Wenige Einwender kritisieren die vermeintlich fehlende Festsetzung des lärmindernden Split Mastix Asphalts, der auch auf den Rampen der Anschlussstelle Am Treptower Park eingesetzt werden soll, in den schalltechnischen Plänen.

Diese Einwendung geht fehl, da die Festsetzungen des Beschlusses von 2010 weiterhin ihre Gültigkeit behalten, auch die Festsetzung A.III.1 Nr. 1d) auf Seite 21, die ausdrücklich die Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelags, der den Anforderungen des Korrekturwertes DStrO von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 der RLS-90, vorschreibt, die mit einer zulässigen Geschwindigkeit größer gleich 60 km/h befahren werden. Zusätzlich hat der Vorhabenträger die zum Zeitpunkt der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen schallgünstigste, vom Bundesverkehrsministerium zugelassene Regelbauweise (schallmindernder Straßenbelag, ausgenommen offenporiger Asphalt) einzubauen.

### **Einwendungsschreiben 13:**

Ein Einwender vertritt die gegenläufige Meinung und findet, dass die vorliegende Änderungsvariante (noch) besser auf die Verlängerung der Autobahn durch den 17. Bauabschnitt ausgerichtet werden sollte. Dieser Einwand greift nicht durch. Der Vorhabenträger hat seine Planung in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium so weit optimiert, dass die Zustimmung zu der erforderlichen Haushaltsunterlage erteilt und damit über den minimierten Betrag der verlorenen Kosten entschieden werden konnte.

#### **Einwendungsschreiben 14:**

Der Einwand eines Einwenders, dass durch die „Änderungsvariante“ mehr Fläche in Anspruch genommen werde, ist strikt als unbegründet zurückzuweisen. Für die Planänderung werden nur Flächen in Anspruch genommen, die auch für den 16. BA selbst in Anspruch zu nehmen sind. Insbesondere ist eine stärkere Inanspruchnahme privaten Eigentums über das für den 16. BA Notwendige hinaus nicht erforderlich und nicht festgesetzt.

## **B.VI            Entschädigungen**

Im Rahmen der vorliegenden Planfeststellung wird die grundlegende Entscheidung darüber getroffen, welche konkreten Grundstücke in welchem Umfang für das vom Vorhabenträger geplante und von ihm durchzuführende Vorhaben benötigt werden.

Die konkreten Grundstücke, die durch das planfestgestellte Bauvorhaben in Anspruch genommen werden, sind in den festgestellten Plänen über den Grunderwerb (Grunderwerbsplan und -verzeichnis, UL 14.1 und 14.2) dargestellt.

Über die sich durch die Inanspruchnahme der Grundstücke ergebenden Entschädigungsfragen wird im Enteignungsverfahren befunden, dem gemäß § 19 Abs. 2 FStrG die festgestellten Pläne zugrunde zu legen sind (vgl. BVerfG, Beschluss vom 10. Mai 1977 - 1 BvR 514/86, 323/69 -, BVerfGE 45, 297 (320)). Enteignungsbehörde im Land Berlin ist die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen - GR - gemäß § 25 Abs. 5 BerlStrG i. V. m. § 5 Abs. 1 Satz 1 Enteignungsgesetz Berlin. Für die unterhalb der Enteignungsschwelle liegenden Eingriffe in Rechtspositionen Dritter hat die Planfeststellungsbehörde nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG dem Träger des Vorhabens aufgegeben, Vorkehrungen zu treffen sowie Anlagen zu errichten und zu unterhalten, die zur Vermeidung dieser nachteiligen Wirkungen erforderlich sind (z. B. Kostenübernahme für den Einbau von Schallschutzfenstern). Ferner wurde gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG über Ansprüche auf angemessene Entschädigung im Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach entschieden. Diese Entschädigungsansprüche sind ebenfalls in dem getrennt vom vorliegenden Planfeststellungsverfahren durchzuführenden Entschädigungsverfahren geltend zu machen (§ 19a FStrG).

## C Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss ist die Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht statthaft. Sie ist innerhalb eines Monats nach Zustellung beim

Bundesverwaltungsgericht  
Simsonplatz 1  
04107 Leipzig

schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle oder als elektronisches Dokument nach Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach vom 24. November 2017 (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung – ERVV BGBl. I S. 3803) versehen mit einer qualifizierten elektronischen Signatur oder signiert über einen sicheren Übermittlungsweg bei der elektronischen Poststelle des Gerichts einzureichen. Der Beschluss gilt mit dem Ende der Auslegungsfrist den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt.

Gemäß § 67 Abs. 4 Satz 1 und 3 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) hat sich jeder Beteiligte vor dem Bundesverwaltungsgericht, außer im Prozeßkostenhilfverfahren, durch einen Prozeßbevollmächtigten - Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule - vertreten zu lassen. 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.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Referat Z R Recht/Justizariat) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klageschrift sollen zwei Abschriften beigelegt werden.

Die Klagefrist ist nur gewahrt, wenn die Klage innerhalb der Frist bei dem Bundesverwaltungsgericht eingegangen ist.

Der Kläger hat gemäß § 17e Abs. 5 FStrG innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Das Gericht kann unter den Voraussetzungen des § 87 b Abs. 3 VwGO Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden.

Gemäß § 17e Abs. 2 FStrG hat die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung (§ 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO) kann beim Bundesverwaltungsgericht (Anschrift siehe oben) nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

Treten später gemäß § 17e Abs. 4 FStrG Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz  
SenUVK IV E - Planfeststellungsbehörde FStrG -

Yurdakul

Berlin, den 20. März 2018

## Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
Abb.	Abbildung
Abl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
Abt.	Abteilung
AD	Autobahndreieck
ADL	Abwasserdruckleitung
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in der Fassung vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, ber. 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 1 des Gesetzes zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808))
AG	Aktiengesellschaft
AOX	adsorbierbare organische Halogenverbindungen im Wasser
API	American petroleum institute, Einheit für radioaktive Hintergrundstrahlung
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
ATV	Abwassertechnische Vereinigung, jetzt Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall (DWA)
Aufl.	Auflage
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
AWB	Außenwohnbereich
B	Bundesfernstraße
BA	Bauabschnitt / Bezirksamt
BAB	Bundesautobahn
BAnz	Bundesanzeiger
BaP	Benzo(a)Pyren
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung vom 27. September 2017 (BGBl. I S. 3465) geändert worden ist
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12. Juli 1999 (BGBl. I S. 1554), zuletzt geändert durch Art. 3 Abs. 4 der Verordnung zur Neuordnung der

Klärschlammverwertung vom 27. September 2017 (BGBl. I S. 3465)

BE-Flächen	Baustelleneinrichtungsflächen
BeckRS	Beck Rechtsprechung
BerlStrG	Berliner Straßengesetz vom 13. Juli 1999 (GVBl. S. 380) zuletzt geändert am 4. Dezember 2008 (GVBl. S. 466)
BGBl	Bundesgesetzblatt
BHO	Bundeshaushaltsordnung
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes zur Einführung einer wasserrechtlichen Genehmigung für Behandlungsanlagen für Deponiesickerwasser, zur Änderung der Vorschriften zur Eignungsfeststellung für Anlagen zum Lagern, Abfüllen oder Umschlagen wassergefährdender Stoffe und zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771)
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Art. 1 der Änderungsverordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269)
22. BImSchV	Gültig bis 2. August 2010 (s. 39. BImSchV)
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, 1253), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329)
39. BImSchV	39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV) vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065), zuletzt geändert durch Art. 1 Erste Änderungsverordnung vom 10. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2244)
BLN	Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V.
Bln	Berlin
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 1 des

Gesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434) geändert worden ist

B-Plan	Bebauungsplan
BUND	BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland
BVerfGE	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
BvR	Aktenzeichen einer Verfassungsbeschwerde zum Bundesverfassungsgericht
BWB	Berliner Wasserbetriebe
BWG	Berliner Wassergesetz in der Fassung vom 17. Juni 2005 (GVBl. S. 367) zuletzt geändert am 02. Februar 2018 (GVBl. S. 160)
BWV	Bauwerksverzeichnis
bzw.	beziehungsweise
bzgl.	bezüglich
ca.	circa
cm	Zentimeter
CO	Kohlenmonoxid
CO <sub>2</sub>	Kohlendioxid
CSB	Maß für die Summe aller im Wasser vorhandenen, unter bestimmten Bedingungen oxidierbaren Stoffe
D	Deutschland
d. h.	das heißt
DB	Deutsche Bahn
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
DG	Dienstgebäude
DIN	Deutsche Industrie Norm
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.
DN	Nenndurchmesser
DSchGBln	Gesetz zum Schutz von Denkmälern in Berlin (Denkmalschutzgesetz Berlin - DSchG Bln) vom 24. April 1995 (GVBl. S. 274), zuletzt geändert durch Art. 2 Wohnungsbaubeschleunigungsgesetz vom 4. Februar 2016 (GVBl. S. 26)
D <sub>Stro</sub>	Korrekturwert für Straßenoberflächen
DT AG	Deutsche Telekom Aktiengesellschaft
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
DTV <sub>w</sub>	durchschnittlicher werktäglicher Verkehr

DVGW	Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e.V.
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
EG	Europäische Gemeinschaft/ Erdgeschoss
ehem.	ehemaligen
EKA	Entwurfsklasse für Autobahnen
EN	Europäische Norm
EPA	environment protection agency, (us-amerikanische Umweltbehörde), Analyseverfahren für PAK
etc.	et cetera
ERVV	Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach vom 24. November 2017 (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung – ERVV BGBl. I S. 3803)
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
e.V.	eingetragener Verein
f bzw. ff.	folgend /e bzw. fortfolgende
FCKW	Fluor-Chlor-Kohlenwasserstoff
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FFH-Richtlinie	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen
FNP	Flächennutzungsplan
FStrG	Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Art. 17 Gesetz zur Neu-regelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122)
Fw	Fernwärme
g	Gramm
Abt. GR	Abteilung Grundsatzangelegenheiten und Recht
GEV	Grunderwerbsverzeichnis
GG	Grundgesetz
ggü.	gegenüber
GUW / GW	Gleichrichterunterwerk / Gleichrichterwerk
h	Stunde
HAS	Halbanschlussstelle

HBEFA	Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs
HGW	Höchster Grundwasserstand
HH	Hinterhaus
i. d. R.	in der Regel
IGA	Infrastrukturgesellschaft Autobahn
IHK	Industrie- und Handelskammer
IO	Immissionsort
ISO	International Organization for Standardization
lex	lexikalisch
inkl.	inklusive
i.S.v.	im Sinne von
IV	Individualverkehr
i. V. m.	in Verbindung mit
K	Konflikt
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
Kfz/h (Kfz/24h)	Kraftfahrzeuge in einer Stunde (in 24 Stunden)
KGA	Kleingartenanlage
Km (km / h)	Kilometer (Kilometer pro Stunde)
KP	Knotenpunkt
Krw-/AbfG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen in Berlin (Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz Berlin - KrW-/AbfG Bln) vom 21. Juli 1999, zuletzt geändert durch Art. I des Zweiten Änderungsgesetzes vom 02. Februar 2011 (GVBl. S. 50)
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LBP	landschaftspflegerischer Begleitplan
LCKW	Leichtflüchtige Chlorierte Kohlenwasserstoffe (oder: Leichtflüchtige Chlorkohlenwasserstoffe)
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
LSW	Lärmschutzwand
LV	Landesverband
M	Maßstab
m	Meter
m. E.	meines Erachtens
m <sup>2</sup>	Quadratmeter
m <sup>3</sup> (m <sup>3</sup> / a)	Kubikmeter, (Kubikmeter je Jahr)
max.	maximal
Min.	Minute

Mio.	Million
MISKAM	Mikroskaliges Ausbreitungsmodell
MIV	motorisierter Individualverkehr
MKW	Mineralölkohlenwasserstoffe
MÜF	Mittelstreifenüberfahrt
N	Stickstoff
NABU	Naturschutzbund
NatSchG Bln	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin (Berliner Naturschutzgesetz - NatSchG Bln) vom 29. Mai 2013 (GVBl. S. 140)
NBB	Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg
ng	Nanogramm
NHN	Normalhöhennull
NO <sub>2</sub>	Stickstoffdioxid
Nr. / Nrn.	Nummer / Nummern
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
o. g.	oben genannt
OK	Oberkante
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P	Phosphor
PAK	Polyaromatische Kohlenwasserstoffe
PDF	Portable Document Format (deutsch: (trans)portables Dokumentenformat)
PFU	Planfeststellungsunterlage
Pkw	Personenkraftwagen
PlaFeR 07	Planfeststellungsrichtlinien, Ausgabe 2007
PM10 / PM2,5	Partikel, die einen größenselektierenden Lufteinlass passieren, der für einen aerodynamischen Durchmesser von 10 µm / 2,5 µm einen Abscheidegrad von 50 Prozent aufweist
R	Roteintrag (mit entsprechender Nummer)
RAA	Richtlinie für die Anlage von Autobahnen
RABT	Richtlinie über den Bau und Betrieb von Straßentunneln
Rd.	Randnummer
RLS-90	Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
Rn	Randnummer
RQ	Regelquerschnitt
S.	Seite
S-Bahn	Schnellbahn

Schall 03	Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Anlage 2 zu § 4 Verkehrslärmschutzrichtlinie)
SenGUV	Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz
SenSW	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
SenUVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
SO <sub>2</sub>	Schwefeldioxid
sog.	sogenannt/e
StEP Verkehr	Stadtentwicklungsplan Verkehr
Str.	Straße
StVO	Straßenverkehrsordnung
s.u.	siehe unten
TA	Technische Anforderung
Tab.	Tabelle
TGr	Tunnel Grenzallee
TÖB	Träger öffentlicher Belange
TR	Technische Richtlinien
TWL	Trinkwasserleitung
u. a.	unter anderem
u. / u. ä.	und / und ähnliche (s)
UBA	Umweltbundesamt
UG	Untersuchungsgebiet
UL	Unterlage
usw.	und so weiter
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes zur Durchführung der EU-Verordnung Nr. 1143/2014 über invasive gebietsfremde Arten vom 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370)
UVPG Bln	Gesetz über die Prüfung von Umweltauswirkungen bei bestimmten Vorhaben, Plänen und Programmen im Land Berlin in der Fassung vom 7. Juni 2007 (GVBl. S. 222)
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VC	Venylchlorid
v. a.	vor allem

VerkPBG	Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz vom 16. Dezember 1991 (BGBl. I S. 2174), das zuletzt durch Artikel 464 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist
Versatel	Telekommunikationsanbieter
Vodafone	Telekommunikationsanbieter
vgl.	vergleich(e)
VLB	Verkehrslenkung Berlin
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes vom 27. Mai 1997
VR	Verfahrensrecht
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Art. 5 Abs. 2 des Gesetzes über die Erweiterung der Medienöffentlichkeit in Gerichtsverfahren vom 08. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3546)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Art. 11 Abs. 2 eIDAS-Durchführungsgesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2745)
VwVfG Bln	Gesetz über das Verfahren der Berliner Verwaltung (VwVfG Bln) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. Dezember 1976 (GVBl. S. 2735, 2898), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. April 2016 (GVBl. S. 218)
WGi	Westfälische Gesellschaft für Geoinformation und Ingenieurdienstleistung mbH
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes zur Einführung einer wasserrechtlichen Genehmigung für Behandlungsanlagen für Deponiesickerwasser, zur Änderung der Vorschriften zur Eignungsfeststellung für Anlagen zum Lagern, Abfüllen oder Umschlagen wassergefährdender Stoffe und zur Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771)
Z	Zurordnungswerte
z. B.	zum Beispiel
Ziff.	Ziffer
z. T.	zum Teil

ZTV-Lsw 06	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden, Ausgabe 2006
zzgl.	zuzüglich
€	Europäische Währungseinheit
§ (§§)	Paragraph(en)
°C	Grad Celsius
%	Prozent
µg / m <sup>3</sup>	Mikrogramm pro Kubikmeter