Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 19 / 13 093
Schriftliche Anfrage

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)

vom 01. September 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. September 2022)

zum Thema:

Verbindungsstraße zur B2 im Pankower Ortsteil Karow III

und **Antwort** vom 12. September 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Sep. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/13093
vom 01. September 2022
über Verbindungsstraße zur B2 im Pankower Ortsteil Karow III

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Abgeordneten:
Unter Bezugnahme auf die Antwort des Senats zu den schriftlichen Anfragen 19/11 472 und 19/12 390 frage ich den Senat von Berlin:

Frage 1:

Wann genau wurde die Erörterung im Jahr 2017 durchgeführt

Antwort zu 1:

Die Erörterung fand am 27.11.2017 und 28.11.2017 statt.

Frage 2:

Gibt es ein Protokoll dieses Erörterungstermins? Wenn ja, bitte beilegen.

Antwort zu 2:

Ja es gibt ein Wortprotokoll zum Erörterungstermin, welches im Auftrag des Senats erstellt wurde (siehe Anlage).

Frage 3:

Welche Umweltgutachten wurden erarbeitet und ggf. aktualisiert bzw. überarbeitet? (Bitte in der jeweils aktuellen Fassung beilegen.)

Antwort zu 3:

Folgende Umweltgutachten (Umweltfachliche Untersuchungen) waren Bestandteil der Planfeststellungsunterlage und Gegenstand der Erörterung in 2017:

- Landschaftspflegerischer Begleitplan
- Artenschutzbeitrag
- Umweltverträglichkeitsbericht
- Faunistische Kartierungen (Amphibien und Fledermäuse, Brutvögel).

Folgende Gutachten wurden aktualisiert bzw. befinden sich noch in der Überarbeitung:

- Landschaftspflegerischer Begleitplan (befindet sich in der Überarbeitung)
- Artenschutzbeitrag (befindet sich in der Überarbeitung)
- Umweltverträglichkeitsbericht (befindet sich in der Überarbeitung)
- Faunistische Kartierungen erstellt im Auftrag des Senats (Amphibien und Fledermäuse, Brutvögel, Reptilien, Xylobionte Käfer; aktualisiert mit Stand vom 22.12.2021, siehe Anlage).

Frage 4:

Welche Vorkommen geschützter Biotope sowie geschützter Arten im 100 Meter breitem Streifen entlang der geplanten B2-Anbindung, den sieben geplanten Amphibientunnel, der zwei Straßenunterführungen (Grabenquerungen über Waldgraben Malchow und Karower Entwässerungsgraben) und der einen Leiteinrichtung

a) wurden geprüft,
b) welche wurden festgestellt, und
c) welche Maßnahmen wurden zu deren Berücksichtigung vorgesehen bzw. vorgeschlagen?

Antwort zu 4:

a) Es werden alle Biotoptypen laut Anhang 1 der Biotoptypenliste aus dem „Berliner Verfahren zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Berlin“ und geschützen Arten der durchgeführten Kartierungen geprüft.
b) Im Landschaftspflegerischen Begleitplan werden alle Biotoptypen und geschützten Arten ausgewiesen. Dieser befindet sich derzeit noch in der Überarbeitung (siehe Antwort 3).
c) Im Landschaftspflegerischen Begleitplan werden die vorgesehenen Maßnahmen zur Berücksichtigung ausgewiesen. Dieser befindet sich derzeit noch in der Überarbeitung (siehe Antwort 3).

Frage 5:

Wo sind die aktualisierten bzw. überarbeiteten Umweltgutachten für die Öffentlichkeit einsehbar?

Antwort zu 5:

Die aktualisierten bzw. überarbeiteten Umweltgutachten werden als Bestandteil der erneut auszulegenden Planfeststellungsunterlage der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Eine entsprechende Ankündigung erfolgt vorab in diversen Medien.

Frage 6:

Wurde der einer Umweltverträglichkeitsstudie vorausgehende UVP-Bericht des Vorhabenträgers gemäß §16, Abs. (1), Nr. 7 der zuständigen Behörde bereits vorgelegt?

a) Wenn nein, wann wurde der UVP-Bericht des Vorhabenträgers fertiggestellt?
b) Wenn ja, wann wird der UVP-Bericht des Vorhabenträgers durch die zuständige Behörde der Öffentlichkeit zugänglich gemacht?

Antwort zu 6:

a) Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist unselbstständiger Teil des hier zur Anwendung kommenden Planfeststellungsverfahrens. Der UVP-Bericht ist mit Überarbeitung der Planungsunterlagen ebenfalls zu aktualisieren. Er wird als integraler Bestandteil der Planfeststellungsunterlage der zuständigen Behörde vorgelegt.
b) Siehe Antwort 5

Frage 7:

Sieht es die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenSBW) als sinnvoll an, ein Planfeststellungsverfahren für eine tangentiale übergeordnete Straßenverbindung der Stufe II ohne Vorliegen eines übergreifenden Mobilitätskonzeptes für den Pankower Nordosten fortzuführen?

Antwort zu 7:

Die Realisierung der Verbindungsstraße zur B2 ist im Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe, Senatsbeschluss vom 02.03.2021) als erforderliche Maßnahme für den Nord-Ost-Raum definiert. Das Planfeststellungsverfahren zur B2 Verbindungsstraße ist unabhängig von einem übergreifenden Mobilitätskonzept zu sehen, welches in erster Linie dazu dient, zusätzliche Maßnahmen zu entwickeln, die einen Modal Split zugunsten des Umweltverbundes erreichen.

Frage 8:

Welche Gründe sprechen aus Sicht der SenSBW dafür, eine übergeordnete Straßenverbindung der Stufe II mit Transitverkehr mitten durch die Karower Ortsmitte am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Alt- Karow als auch durch das zukünftige Wohngebiet Am Teichberg zu planen?

Antwort zu 8:

Der Neubau der Verbindungsstraße vom vorhandenen Anschluss an die B 2 bis zum Knotenpunkt Alt-Karow / Bahnhofstraße in Berlin Pankow, Ortsteil Karow erfüllt aus Sicht von SenSBW im Wesentlichen eine Verbindungs- und Erschließungsfunktion und dient unter anderem zur Beseitigung vorhandener, struktureller Netzprobleme sowie Netzlücken -insbesondere im östlichen und südöstlichen sowie der südwestliche Randbereich von Karow.
Mit der Ergänzung des Straßennetzes mit einer tangentialen übergeordneten Straßenverbindung der Stufe II erfolgt ein Lückenschluss von der Straße Am Luchgraben bis zur Bahnhofstraße und eine Verbesserung der Anbindung innerhalb des Ortsteils Karow, so auch für die innerhalb des Bebauungsplangebietes XVIII-25a befindlichen Wohnbaupotenziale *Am Teichberg*.
Die Verbindungsstraße zur B2 stellt zudem als inner- und überbezirkliche Verbindungsstraße sowohl erweiterte Verknüpfungen zwischen inneren und äußeren Stadtbereichen als auch zum Brandenburgischen Umland her.

Berlin, den 12.09.2022

In Vertretung
Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Wortprotokoll

Planfeststellungsverfahren für das Straßenbauvorhaben
„Neubau einer Straßenverbindung vom vorhandenen Anschluss
an die Bundesstraße B 2 bis zum Knotenpunkt Alt-Karow/
Bahnhofstraße in Karow im Bezirk Pankow von Berlin“

Erörterung der Stellungnahmen und Einwendungen

27./28. November 2017

Stadtgut Berlin-Buch
Alt-Buch 45, Feste-Scheune
13125 Berlin

Angefertigt von Jutta und Jörg Wichmann, Berlin

Tagesordnung

Seite

1. Eröffnung und Begrüßung 3

2. Bisheriger Ablauf des Anhörungsverfahrens 4

3. Vorstellung des Straßenbauvorhabens durch den Vorhabenträger einschließlich 6

– Landschaftspflegerischer Begleitplan
– Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung
– Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen
– beabsichtigte Planänderungen und -ergänzungen

4. Erörterung der Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange 34

5. Erörterung der einzelnen Einwendungen nach Themenblöcken

5.1 Planung und Gestaltung der Verkehrsanlage/Verkehrliche Begründung

5.1.1 Raumordnung/Flächennutzungsplanung
5.1.2 Planrechtfertigung/Verkehrliche Begründung
5.1.3 Städtebauliche Belange/Denkmalschutz
5.1.4 Variantenauswahl, Auswirkungen auf das angrenzende Straßennetz
5.1.5 Technische Planung/Verkehrssicherheit
5.1.6 Verkehrsprognose

5.2 Unmittelbare Betroffenheiten

5.2.1 Grunderwerb
5.2.2 Schallschutz/Lärm, Wohnqualität, Wertminderung
5.2.3 Luftschadstoffe
5.2.4 Bauzeitliche Belastungen/Bauablauf

5.3 Landschaftspflegerischer Begleitplan/Umweltverträglichkeit

5.3.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan
5.3.2 Umweltverträglichkeit

5.4 Sonstige Belange

5.4.1 Sonstiges

Montag, 27.11.2017, Beginn: 11:50 Uhr

Versammlungsleiter Herr Losch: Guten Tag, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich begrüße Sie ganz herzlich in dieser wunderschönen Umgebung und dieser Einrichtung, in der wir heute eine Erörterungsveranstaltung im Rahmen des Planfeststellungsverfahren für das Straßenbauvorhaben „Neubau einer Straßenverbindung vom vorhandenen Anschluss an die Bundesstraße B 2 bis zum Knotenpunkt Alt-Karow/ Bahnhofstraße in Karow im Bezirk Pankow von Berlin“ abhalten möchten.

Ich beginne die Vorstellung unhöflicherweise mit mir selbst: Mein Name ist Michael Losch, ich bin der Abteilungsleiter der Abteilung Grundsatzangelegenheiten und Recht bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen des Landes Berlin und in dieser Eigenschaft die Anhörungsbehörde für die Beteiligung der Öffentlichkeit, die Beteiligung der Betroffenen, der Einwender, der Umwelt- und Naturschutzvereinigungen und eines jeden, der Interesse an diesem Vorhaben hat. Neben mir sitzen meine Mitarbeiter: Herr Leitender Baudirektor Ludwig und die Diplomingenieurin, Stadt- und Regionalplanerin Frau Sczepan.

Wir werden von dieser Veranstaltung ein Protokoll führen. Bei dieser Aufgabe unterstützt uns Frau Wichmann mit ihrem Team, damit wir hinterher jederzeit nachprüfen können, was hier gesagt wurde. Damit wir in diesem Erörterungstermin alles zusammenführen können, das, was wir an schriftlichen Unterlagen haben, und das, was Sie heute sagen werden, bitte ich Sie, jedes Mal, wenn Sie ans Mikrofon treten und etwas sagen, mit Ihrem Namen zu beginnen, damit hinterher zu erkennen ist, wer was gesagt hat.

Bevor wir zur Vorstellung des Vorhabenträgers und des Projekts kommen, möchte ich noch kurz erläutern, worum es hier geht. Dies ist ein sogenanntes Planfeststellungsverfahren. Ein Planfeststellungsverfahren endet, wenn es zu dem Vorhaben kommt, das hier beantragt worden ist, mit einem Planfeststellungsbeschluss. Ein Planfeststellungsbeschluss ist die Baugenehmigung für ein Infrastrukturvorhaben, hier ein Straßenbauvorhaben. Der Vorhabenträger stellt einen Antrag mit dem Ziel, diesen Planfeststellungsbeschluss zu erlangen. Der Planfeststellungsbeschluss gewährt ihm dann das Baurecht für sein Vorhaben. Der Planfeststellungsbeschluss ist eine Besonderheit im deutschen Recht. Er führt alle Einzelgenehmigungen in diesem Planfeststellungsbeschluss zusammen, er konzentriert alle abzuwägenden und zu erörternden Belange, naturschutzrechtliche und wasserrechtliche Genehmigungserfordernisse einschließlich aller Einzelheiten. Das unterscheidet den Planfeststellungsbeschluss von Baugenehmigungen. Wenn Sie Nachbar eines großen Einkaufszentrums werden, dann erörtert das im Zweifel mit Ihnen niemand – Sie müssen dabei als Nachbar selbst sehen, wo Sie bleiben, und hinterher möglicherweise dagegen Widerspruch einlegen oder Klage erheben. Hier hingegen haben Sie es auf sich zukommen sehen, und nachdem die Planfeststellungsunterlagen ausgelegen haben, muss Ihnen in diesem Erörterungstermin der Vorhabenträger Rede und Antwort auf die Frage stehen, was genau durch dieses Vorhaben passiert. Dieser Erörterungstermin führt sozusagen diese Belange zusammen, aber eben auch Ihre Fragen, sodass Sie mit dieser Art der Vorhabensgenehmigung die – jedenfalls im deutschen Recht – größtmögliche Beteiligungsmöglichkeit und Transparenz hinsichtlich dessen haben, was hier gebaut werden soll.

Kommen wir zur Vorstellung des Vorhabenträgers, bevor wir zum Projekt kommen. Danach sage ich noch etwas zum organisatorischen Ablauf. Der Vorhabenträger ist die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, und zwar dort die Abteilung Tiefbau. Der Projektleiter dieses Vorhabens ist Herr Franke. Er wird zunächst sich und danach seine Mitarbeiter und seine Gutachter vorstellen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Sehr geehrte Damen und Herren! Schön, dass Sie alle gekommen sind, um heute mit uns dieses Bauvorhaben zu erörtern.

Unsere Projektleiterin Frau Knoche, die sich jahrelang mit diesem Projekt befasst hat, ist leider erkrankt und steht deshalb heute nicht zur Verfügung. Rechts neben mir sehen Sie aber Herrn Richter, der sie über diese lange Zeit als stellvertretender Projektleiter in meinem Referat begleitet hat. Mein Name ist Franke, ich leite dieses Referat in der SenUVK; Herr Losch hat freundlicherweise schon die Vorstellung übernommen.

Bei diesem Projekt haben wir uns – wie bei allen anderen Projekten auch – externer Hilfe bedient. In diesem Fall haben wir das Büro Hoffmann & Leichter gewonnen, das hier als Generalplaner tätig war und ist. Am linken Ende des Tisches sitzt Herr Gumz als Geschäftsführer dieses Ingenieurbüros und gleichzeitig als unser Gutachter für das Thema Verkehr, daneben die Projektleiterin des Büros, Frau Richter. Auf der rechten Seite des Saales sehen Sie Frau Niesel, die für das Luftschadstoffgutachten verantwortlich zeichnet, daneben Frau Scheffler, die heute die Expertin für Schall ist, und Herrn Franz vom Planungsbüro Landschaft Planen & Bauen, verantwortlich für die Umweltverträglichkeitsstudie und den Landschaftspflegerischen Begleitplan plus Artenschutz, heute der Sachverständige für Umwelt. Links neben mir sitzt Herr Preußner vom gleichnamigen Büro, der uns beim Einwendungsmanagement maßgeblich unterstützt hat.

VL Herr Losch: Jetzt kennen Sie auch den Vorhabenträger. Der Vorhabenträger ist die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung Tiefbau, und sozusagen für den Antrag in diesem Planfeststellungsverfahren zuständig. Er wird später auch, wenn das Vorhaben genehmigt werden sollte, den Bauherrn abgeben.

Genehmigt wird das Vorhaben nicht durch uns, sondern es gibt noch einen dritten Mitspieler in diesem Verfahren, das ist die sogenannte Planfeststellungsbehörde. Diese ist auch bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz angesiedelt, und zwar in einer anderen Abteilung, nämlich in der Verkehrsabteilung. Diese Verkehrsabteilung ist die Planfeststellungsbehörde. Wir hier sind ausschließlich dafür zuständig, dieses Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Diesen Teilschritt nennt man Anhörungsverfahren. Ein schriftlicher Teil davon ist die Auslegung der Unterlagen, und der mündliche Teil ist dieser Erörterungstermin.

Ich würde Ihnen zunächst den Ablauf des bisherigen Anhörungsverfahrens in Erinnerung rufen.

Die Aufgabe der Anhörungsbehörde ist die Vermittlung zwischen dem Vorhabenträger einerseits und Ihnen allen andererseits. Sie endet dann, wenn wir das alles aufgearbeitet, protokolliert und die Aussagen des Vorhabenträgers mit Ihren Aussagen sowie den schriftlich vorgebrachten Anregungen und Einwendungen zusammengebracht haben. Danach geben wir das alles an die Planfeststellungsbehörde ab. Die Planfeststellungsbehörde ist diejenige, die in dem besagten Planfeststellungsbeschluss dar-

über entscheidet, ob das Vorhaben überhaupt so oder aufgrund Ihrer Einwendungen anders, das heißt mit Auflagen, zu genehmigen ist.

Wir haben insoweit keine hoheitlichen Befugnisse, über dieses Verfahren zu entscheiden; wir sind lediglich die Moderation dieses Anhörungsverfahrens. Das macht Sinn, denn wir sind unabhängig vom Vorhabenträger und auch von der Planfeststellungsbehörde. An uns können Sie sich wenden und wir sichern Ihnen auch zu, dass wir in dieser Eigenschaft unabhängig sind. Sie können alles fragen; wir werden versuchen, nach Kräften zu antworten beziehungsweise den Vorhabenträger dazu veranlassen, dass er die Fragen beantwortet. Wir stehen aber nicht aufseiten des Vorhabenträgers, auch nicht aufseiten der Planfeststellungsbehörde, aber auch nicht auf Ihrer Seite, sondern sind sozusagen unabhängig und unbeeinflussbar.

Das Planfeststellungsverfahren als solches begann schon einmal am 21. Dezember 2006; das ist also über zehn Jahre her. Dort hat der Vorhabenträger, die Tiefbauabteilung, bei uns als Anhörungsbehörde die Durchführung dieses Planfeststellungsverfahrens beantragt. Es verging lange Zeit, der Vorhabenträger hat sich noch einmal etwas überlegt und seine Vorzugsvariante gegenüber dem Antrag aus dem Jahr 2006 verändert: die Trassenführung, den Querschnitt und weitere Aktualisierungen. Er hat dann das Verfahren am 27. August 2014 noch einmal neu beantragt, mit einer geänderten Variante und einer geänderten Planfeststellungsunterlage.

Diese Planfeststellungsunterlage öffentlich auszulegen ist unsere Aufgabe; das haben wir getan. Am 8. September 2014 haben wir die Auslegung im Amtsblatt der Gemeinde Ahrensfelde und am 19. September 2014 durch Veröffentlichung im Amtsblatt für Berlin sowie in den drei Tageszeitungen *Berliner Zeitung*, *Berliner Morgenpost* und *Tagesspiegel* bekannt gemacht.

Dann haben wir den Trägern öffentlicher Belange – das sind die verschiedenen Behörden sowie Leitungsbau, Wasser, Natur –, die auch an diesem Vorhaben mitwirken, die Planfeststellungsunterlagen am 22. September 2014 übersandt. Anschließend haben wir vom 23. September bis 23. Oktober 2014 die Unterlagen in der Grundschule in Panketal, Achillesstraße, öffentlich ausgelegt. Dort haben rund 200 Bürger diese Auslegung besucht und sich über das Projekt informiert.

Am 6. November 2014 endete die Einwendungsfrist. Sie konnten Einwendungen erheben: einmal während der Zeit der öffentlichen Auslegung, dann weitere zwei Wochen nach Ende der Auslegung. Wir haben 565 Einwendungsschreiben von insgesamt 760 Bürgerinnen und Bürgern in dieser Einwendungsfrist erhalten – wesentlich mehr, als heute hier anwesend sind.

Danach haben wir die Einwendungen ausgewertet, dazu den Vorhabenträger befragt und seine Entgegnungen, die im heutigen Erörterungstermin noch einmal erörtert werden können, eingeholt. Aufgrund Ihrer Einwendungen hat der Vorhabenträger noch etwas nachgearbeitet – zum Beispiel im Bereich des Artenschutzes ging es um eine nachträgliche Brutvogelkartierung, die durchgeführt worden ist.

Schließlich haben wir auswärtige Betroffene schriftlich über diesem Erörterungstermin benachrichtigt, bei denen man nicht damit rechnen kann, dass sie in der Lage sind, Berliner Zeitungen zu lesen.

Als nächsten Schritt haben wir diesen Erörterungstermin sowohl in den eben genannten Zeitungen als auch in den beiden genannten Amtsblättern bekannt gemacht und zum heutigen Termin eingeladen. Das ist der bisherige Ablauf dieses Anhörungsverfahrens bis zum heutigen Tage.

Das Gesetz hat an dieser Stelle eine gewisse Schwierigkeit, weil es sagt, dass dieser Termin nicht öffentlich ist. Ich habe das nicht erfunden, finde das auch nicht richtig. Aber im Prinzip dürfen an diesem Termin außer Vorhabenträger, Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde nur Personen teilnehmen, die schriftlich Einwendungen erhoben haben oder die bisher geschwiegen haben, aber von dem Vorhaben betroffen sind. Es gibt also keine echte Öffentlichkeitsbeteiligung im Erörterungstermin, im Verfahren jedoch schon. Im Verfahren darf sich auch jeder äußern, der nicht vom Vorhaben betroffen ist. Hier ist es eine gewisse Schwierigkeit, dass das Gesetz besagt, dass der Erörterungstermin nicht öffentlich ist. Aber wo kein Kläger, da kein Richter. Diese Anhörungsbehörde ist der Meinung, dass ich immer dann, wenn niemand dagegen protestiert, nicht fragen muss, ob hier jemand nur als Vertreter der Öffentlichkeit teilnimmt, obwohl er keine Einwendungen erhoben hat und auch nicht vom Vorhaben betroffen ist. Wenn der Vorhabenträger nichts dagegen hat und niemand von Ihnen etwas dagegen hat, dass Sie also nicht sagen: „Ich möchte meine Einwendungen nicht diskutieren, wenn jemand von der Öffentlichkeit dabei ist“ und nicht eine solche Ablehnung aussprechen, dann würde ich vorschlagen, dass, solange dies so bleibt, auch die Öffentlichkeit zu diesem Termin zugelassen ist. Ich frage deshalb zunächst den Vorhabenträger, ob er gegen eine Öffnung des Termins für die Öffentlichkeit Einwände hat.

Herr Franke (SenUVK, VHT): In dieser Form stimmen wir Ihnen zu. Wir sind einverstanden.

VL Herr Losch: Dann frage ich auch Sie: Erhebt jemand gegen eine mögliche Beteiligung von Personen der allgemeinen Öffentlichkeit hier Einwände? – Das ist nicht der Fall. Dann lasse ich hiermit die Öffentlichkeit bis auf Widerruf zu.

Ich meine, das Organisatorische wird sich im Laufe der Veranstaltung ergeben. Wir werden gegen 14:30 Uhr eine Pause und am späteren Nachmittag eine weitere Pause einlegen. Das Ende wird für den heutigen Tag auf etwa 19:30 Uhr festgelegt und die Veranstaltung morgen an gleicher Stelle fortgesetzt.

Jetzt bitte ich den Vorhabenträger, Ihnen das Projekt noch einmal über die Planfeststellungsunterlagen hinaus mündlich und visuell vorzustellen und nahezubringen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Diese Aufgabe wird Frau Richter als Projektleiterin des Büros Hoffmann & Leichter übernehmen.

Frau Richter (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT):

(Die Vorstellung des Projekts erfolgt anhand von PowerPoint-Präsentationen)

Auch von mir ein herzliches Willkommen! Sie bekommen von mir einen kurzen Einblick in eine umfassende Planung.

(Projektion: Folie Vorhabenvorstellung)

Es geht um den Neubau einer rund 1,3 km langen Tangentialen, und zwar als Stadtstraße. Eingeordnet ist sie gemäß dem Stadtentwicklungsplan „StEP Verkehr“ als Stufe II, eine sogenannte übergeordnete Straßenverbindung, und gemäß Berliner Straßengesetz ist es eine Landesstraße II. Ordnung. Das sind Fakten, mit denen wir uns als Verkehrsplaner zunächst als Eingangsgrößen beschäftigen müssen. Darüber hinaus wird zur verkehrlichen Anbindung der Wohnquartiere in Karow-Nord über einen rund 160 m langen Anschluss der Straße Am Hohen Feld eine zusätzliche Anbindung geschaffen.

Dem Vorhaben als Straßenneubauvorhaben liegt die verkehrliche Begründung des „Stadtentwicklungsplans Verkehr“ des Landes Berlin zugrunde. Der „StEP Verkehr“ ist das Instrument, mit dem berlinweite Planungen vorzunehmen sind. Darin sind mehrere Aspekte enthalten. Für unser Vorhaben ist es die Teilstrategie „Äußere Stadt und Verflechtung mit dem näheren Brandenburg“, die der Begründung zugrunde liegt, nämlich die Schaffung der Voraussetzungen für verbesserte Erreichbarkeiten und die Reduzierung von Wegelängen. Das ist es, worum es mit diesem Straßenneubauvorhaben unter anderem geht. Es dient als geplante Netzergänzung durch seine tangentiale Funktion im Hauptverkehrsstraßennetz. Hier eine Grafik zur Veranschaulichung:

(Projektion: Vorhaben – Verkehrliche Begründung)

Die gestrichelte rote Linie ist es, um die es geht. Das ist als Stufe II, übergeordnete Straßenverbindung, ausgewiesen.

Die Straße muss noch eine wesentliche Rahmenbedingung erfüllen, denn in dem Bereich, wo derzeit vorrangig Ackerflächen sind, ist auch Wohnbebauung geplant. Das heißt, diese Straße erfüllt neben ihrer Funktion der Verbindung, wie eingangs gesagt, auch die Funktion der Erschließung und wird als berlintypische Stadtstraße mit Tempo 50 geplant.

Das Bild, das Sie hier sehen, ist ein erster Skizzenentwurf des Bezirks aus dem Jahr 2016. Unsere Planung liegt schon länger vor. Wir haben das aber zum Anlass genommen, unsere Straßenverbindung noch einmal grafisch darzustellen.

(Projektion: Grafische Darstellung)

Für den Straßenplaner sieht die gleiche Abbildung etwas anders aus. Unser Vorhaben beginnt an der Straße Am Luchgraben, die im Bestand bereits vorhanden ist; hier die Straßenverbindung bis an den Knotenpunkt Bahnhofstraße/Alt-Karow/Blankenburger Chaussee. Hier ist auch die Straße 52 dargestellt. Der 160 m lange Anschluss ist hier oben. In dieser Karte sind auch die Gebietsnutzungen mit eingetragen; auch Gewässer sind zu sehen. So viel zunächst dazu.

Zum Straßenquerschnitt:

(Projektion)

„Berlintypische Stadtstraße“ bedeutet, dass es einen Fahrstreifen für den fließenden Kfz-Verkehr pro Richtung geben wird. Es werden Radverkehrsanlagen mit auf der Fahrbahn hergestellt. Beidseitig sind auch alternierend Parkmöglichkeiten vorgese-

hen. Der Streifen dient gleichzeitig Baumpflanzungen und der technischen Ausrüstung, in diesem Fall der Beleuchtung. Nicht zu vergessen: Beidseitig ist ein Gehweg von jeweils 2,50 m geplant. So setzt sich der Regelquerschnitt für dieses Vorhaben zusammen.

Sie werden jetzt sagen: „Das sieht sehr bombastisch aus.“ Vergleichbar ist dieser Querschnitt dem der Achillesstraße. Dort sind zwar die Radwege im Gehwegbereich, aber letztendlich wird derjenige, der aus der Gegend kommt, feststellen, wenn er sich die Achillesstraße vor Augen führt, dass das sinngemäß das Gleiche ist.

Aufgrund der vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen ergaben sich in den Jahren 2016 und 2017 noch Planänderungen. Die Planänderungen werden wir Ihnen im Nachgang noch einzeln vorstellen. Die wesentlichen Änderungen, die wir Ihnen heute vorstellen und die Sie noch nicht kennen, weil sie 2014 noch nicht existent waren, bestehen darin, dass wir das Schallgutachten auf den neuen Stand gebracht haben.

Positiv zu verkünden ist, dass alle Anwohner, die bereits in der Straße Am Hohen Feld wohnen, als Betroffene nach 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung hinsichtlich der Schallergebnisse bewertet werden. Aufgrund einzelner Einwendungen sind auch zusätzliche Außenwohnbereiche in das Schallgutachten aufgenommen worden. Wir können auch stolz verkünden, dass wir aktiven Lärmschutz auch für den Schulhof der Grundschule Alt-Karow am Knotenpunkt Blankenburger Chaussee vorstellen werden.

Im Bereich Umwelt und Natur ist 2016 eine neue Brutvogelkartierung gemacht worden. Deren Ergebnisse erfordern auch noch einen neuen Ausgleich.

Dies war die Aussicht darauf, was wir Ihnen an den folgenden Tagen noch im Einzelnen vorstellen werden.

(Herr Kröber: Darf man jetzt schon eine Frage stellen?)

VL Herr Losch: Stellen Sie Ihre Frage!

Herr Kröber (Einwender): Sie haben aufgezeigt, dass das Schallschutzgutachten aktualisiert wurde. Soweit ich weiß, ist die Hauptursache des Schalls der Straßenverkehr. Was ich jetzt nicht sehen kann, ist, dass die verkehrliche Begründung, mithin das Verkehrsaufkommen, das den ursprünglichen Planungsunterlagen zugrunde gelegt wurde, auf irgendeine Art und Weise überarbeitet wurde. Sehe ich es richtig, dass die Verkehrserhebung, die auf Basis von 2009 und irgendwelcher Hochrechnungen gemacht wurde, nicht dem aktuellen Stand angepasst wurde?

VL Herr Losch: Wir sollten jetzt noch nicht detailmäßig in die Erörterung hineinstolpern. Wir werden das alles erörtern; aber lassen Sie den Vorhabenträger das Projekt erst einmal komplett vorstellen. Natürlich wird die schalltechnische Untersuchung ein Schwerpunkt dieser Erörterung sein, und es wird noch einmal detailliert auf die Berechnung, auf deren Ergebnisse und auf die Änderungen, die jetzt erfolgt sind, einzugehen sein. Der Vorhabenträger wird gebeten, die Frage nach der Verkehrsmenge, die Sie gerade gestellt haben, die dem Schallschutzgutachten zugrunde liegt, in seine Vorstellung einzubauen. Aber danach würde ich darum bitten, dass wir in der Struktur so vorgehen, dass wir die Einwendungen entlang einer Tagesordnung und nicht nur

anhand von Wortmeldungen behandeln. Aber wir werden auf keinen Fall Ihre Wortmeldung abschneiden. Der Vorhabenträger kann auf diesen Detailpunkt jetzt schon einmal eingehen; aber die schalltechnische Untersuchung möchten wir erst dann erörtern, wenn sie dran ist.

(Zuruf)

Ich möchte noch einen Hinweis zu den Planänderungen geben, die der Vorhabenträger vorgenommen hat. Diese können Sie jederzeit auch auf der Homepage der Anhörungsbehörde unter stadtentwicklung.berlin.de, unter „Planen – Straßenbauverfahren“ elektronisch einsehen.

Um Ihrer Frage zuvorzukommen: Der Vorhabenträger darf Planänderungen auch am Schalltechnischen Gutachten bzw. an den Schallschutzmaßnahmen vornehmen, auch nachdem die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen schon abgelaufen ist – und zwar immer dann, wenn er es zu Ihren Gunsten macht. Eine nachteilige Änderung des Schallschutzes hingegen würde zu einer neuen Auslegung führen, und das Verfahren müsste nach dieser Auslegung neu beginnen. Verbesserungen des Schallschutzes zu Ihren Gunsten, also an der Straße Am Hohen Feld, an der Grundschule usw., darf er hingegen jederzeit machen.

Herr Kröber (Einwender): Sie sprachen gerade von der Struktur der Veranstaltung, die sich nach den Planungen über ca. 40 bis 50 Stunden hinziehen kann. Könnten Sie einmal nachschauen, wann ungefähr dieses Thema erörtert wird, damit man nicht die gesamten 40 bis 50 Stunden anwesend sein muss, um dann festzustellen, dass die Frage, die ich gerade ganz konkret gestellt habe, nämlich ob die zugrundeliegenden Verkehrszahlen im Schallschutzgutachten berücksichtigt wurden, erst ganz zum Schluss beantwortet wird.

VL Herr Losch: Wir haben eine Tagesordnung, die wir jetzt noch einmal einblenden:

(Projektion: Tagesordnung)

Hier sehen Sie, wie der Ablauf gedacht ist. Wir befinden uns momentan bei Tagesordnungspunkt 3, Vorstellung des Vorhabens durch den Vorhabenträger. Danach beginnt die eigentliche Erörterung. Diese Erörterung beginnt immer mit den sogenannten Trägern öffentlicher Belange. Das hat folgenden Grund: Die Träger öffentlicher Belange haben manchmal wichtige Hinweise, Probleme oder Konflikte, die das Straßenbauvorhaben für die öffentlichen Belange erzeugt. Wir nehmen das deshalb immer als Erstes, damit Sie als Einwender auch hören können, was die Träger öffentlicher Belange selbst dazu gesagt haben, also nicht der Straßenbaulastträger, sondern die anderen, damit Sie daraus für die Erörterung Ihrer Einwendungen wiederum Schlussfolgerungen ziehen können. Erst nach den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sehen Sie unter Tagesordnungspunkt 5 den Ablauf der eigentlichen Einwendungen. Dort haben wir den Unterpunkt 5.8: Schallschutz. Wie lange es dauern wird, bis wir dabei sind, kann ich Ihnen naturgemäß nicht sagen. Wenn wir schnell sind, könnten wir heute fertig werden.

Herr Kröber (Einwender): Aus Ihrer Tagungsordnung ersehe ich, dass zu den zugrundeliegenden Verkehrszahlen offensichtlich kein Erörterungsbedarf besteht. Es steht da nichts von – wie heißt das Fachwort? – verkehrlicher Begründung.

VL Herr Losch: Der juristische Fachbegriff dafür ist die sogenannte Planrechtfertigung. Sie sehen diesen Punkt unter 5.2: Verkehrliche Begründung. Dahin gehört die Frage, welche Verkehrsmenge auf diesem Straßenabschnitt erwartet wird. Das kommt auf jeden Fall heute noch dran.

Herr Kröber (Einwender): Ich hatte in den schwarzen Ordner hineingesehen. Dort steht auf dem Vorblatt: „Straßenverkehrliche Begründung: keine Änderung." Dann kann ich mir die Zeit hier sparen; darum geht es mir jetzt. In dem schwarzen Ordner sind die Änderungen. Weiß ist die Umplanung, und dort steht „keine". Wenn Sie mir sagen, an den Verkehrszahlen sei nichts geändert worden, dann kann ich Ihnen nur noch einen schönen Tag wünschen. Kann sich vielleicht jemand zu dieser Aussage hinreißen lassen?

VL Herr Losch: Dazu wird jetzt Herr Franke bzw. jemand von seinen Mitarbeitern etwas sagen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wir haben die Zahlen, die damals dieser Planung zugrunde lagen, noch einmal mit den aktuellen Zahlen abgeglichen. Das ist ganz frisch.

(Herr Kröber: Von welchem Jahr?)

– Mit dem Jahr 2030.

Wir haben die Kollegen hier, die das genauer ausführen können. Diese haben uns bestätigt, dass die damals gemachte Angabe so genau war, dass wir damit weiterarbeiten können.

Wir könnten Folgendes anbieten – damit wende ich mich jetzt an Herrn Losch -: Wir hatten geplant, in Ihrem Interesse die Vorstellung beispielsweise der verkehrlichen Begründung, aber auch des Lärmschutz- und Luftschutzgutachtens nachgelagert der Auseinandersetzung mit dem TÖBs zu machen. Wir könnten das aber auch gern – so flexibel sind wir – jetzt tun. Dann hätten Sie eine Aufklärung zu Ihren Fragen.

Ich stelle die Frage an die Anhörungsbehörde, ob wir jetzt die verkehrliche Begründung, das Luftschadstoff- und das Schallgutachten sowie den LBP vorstellen sollen?

VL Herr Losch: Bitte erst einmal Sie!

Herr Kadgien (Einwender): Ich bin Anwohner in Karow und habe im Jahr 2014 Einwendungen erhoben, ebenso wie meine Frau. In dieser Funktion bin ich heute hier. Ich finde den Vorschlag von Herrn Losch ganz gut, dass dann, wenn ein Vortrag von Ihrer Behörde zu Ende ist – so habe ich es verstanden, Frau Richter, Sie waren zu Ende –, jemand auftreten und konkret fragen kann. Das ist eine Struktur, die ich gut finde, die man machen kann. Sie kann einen Tag, drei Tage oder drei Wochen dauern; das ist okay. Habe ich das richtig verstanden, dass man so vorgehen kann?

Dann würde ich etwas zu den Verkehrszählungen sagen. Ich kenne Zahlen und teilweise auch Planungen für den Verkehr in Karow mit einer Anbindung der Autobahn und einer Anbindung der Straße nach Malchow. Diese finde ich bei Ihnen gar nicht. Das sind Verkehrszahlen, die damals erhoben wurden. Was 2030 betrifft, frage ich

gleich: Ist das mit berücksichtigt? Ich möchte keine Anbindung des überörtlichen Verkehrs an der Straße Am Hohen Feld realisiert haben. Ich sehe bei diesem Plan nicht, wie Sie grundsätzlich eine Vermeidung dieses Verkehrs im Wohngebiet Karow-Nord realisieren wollen. Ich sehe auch keine Ampelschaltungen oder dergleichen.

VL Herr Losch: Vielen Dank. Sie haben mich nicht richtig verstanden, was den Ablauf der Tagesordnung betrifft. Ich würde darum bitten, dass wir dabei bleiben und diese Struktur einhalten: Der Vorhabenträger wird das Vorhaben jetzt relativ kurz insgesamt vorstellen. Danach würde ich gern hören, was die Träger öffentlicher Belange dazu noch zu erörtern haben. Das wird relativ schnell gehen. Dann wird der Vorhabenträger unter TOP 5 dieser Erörterung diese einzelnen Punkte einleitend begründen, nämlich die Planrechtfertigung: Wofür brauchen wir die Straße? Welche Verkehrsfunktion soll die Straße erfüllen? Welche Verkehrsmengen soll sie abwickeln? Sodass das dann an dieser Stelle erörtert wird.

Sie merken schon aus Ihren Wortmeldungen: Wir würden jetzt in eine Diskussion kommen, die an dieser Stelle so schnell auch nicht wieder endet. Wir haben an diesem Punkt sicherlich einen erhöhten Erörterungsbedarf – welche Verkehrsfunktion die Straße hat, welche Verkehrsmenge dort abgewickelt wird und was das wiederum für den Grunderwerb und für den Schall zur Folge hat. Deshalb würde ich darum bitten, uns das Recht zu lassen, diese Tagesordnung erst einmal so weit auszuführen. Wir kommen, wenn wir das so machen, relativ schnell – das sichere ich Ihnen zu – zu dem Punkt „Planrechtfertigung und verkehrliche Begründung“. Aber hören Sie erst einmal, was der Vorhabenträger zu seiner Projektvorstellung sagt und was die Träger öffentlicher Belange möglicherweise noch zu sagen haben. Danach sind wir ja bereits bei diesem Punkt, und dann erörtern wir ihn durch. Es macht wenig Sinn, wenn wir diesen Punkt doppelt besprechen, jetzt am Anfang und später noch einmal. Es wäre mir sehr lieb, wenn wir es so machen könnten.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Herr Losch, wenn Sie noch eine Anregung zur Tagesordnung erlauben: Verfahrensfragen haben wir gar nicht auf unserem Plan. Wir hatten unter anderem in der Einwendung gerügt, dass es weder eine ordentliche öffentliche Bekanntmachung noch eine ordentliche Auslegung der Planunterlagen gab. Das war innerhalb der Einwendung zwar nur ein Absatz. Aber da wir inzwischen dazu umfangreiche Rechtsprechungen haben und die Rechtslage so eindeutig ist, dass die öffentliche Bekanntmachung hier gerade nicht ausgereicht hat, meine ich, ist das ein Punkt, den man vielleicht noch erörtern sollte; denn das Verfahren dürfte nach heutiger Rechtsprechung so nicht fortgesetzt werden.

VL Herr Losch: Dann würden wir das nach dem Punkt der Träger öffentlicher Belange, quasi am Anfang des TOP 5, einfügen und erörtern.

Herr Franke, Sie setzen jetzt die Projektvorstellung fort.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wir wären mit der allgemeinen Vorstellung durch. Wir hatten uns das so vorgestellt, dass wir Einzelvorstellungen dem Punkt der Träger öffentlicher Belange folgen lassen wir wollen, die da heißen „Verkehrliche Begründung“, „Lärm“, „Luft“ und „LBP“. Wir können allerdings diese Kurzvorstellung vorziehen, wenn es im Interesse der Beteiligten ist. Dann bitte ich Herrn Gumz, die verkehrliche Begründung vorzustellen.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT):

(Projektion: Präsentation der verkehrlichen Begründung)

Es geht bei einem solchen Vorhaben immer darum: Wie viel Verkehr ist auf den geplanten Straßen überhaupt zu erwarten? Lohnt es sich denn überhaupt, dort eine Straße vorzusehen? Diese Überlegungen werden ganz übergeordnet – Frau Richter sagte es schon – im Rahmen des Stadtentwicklungsplans Verkehr angestellt. Dazu haben wir vorhin auch die Karte gesehen.

Wenn man sich dann von der Betrachtungsebene berlinweit auf die Projektebene herunterzoomt, guckt man dort auch noch einmal etwas genauer hin und schaut sehr viel detaillierter, als wenn man das für das gesamte Berliner Stadtgebiet macht. Das haben wir hier getan. Ich zeige Ihnen hier eine Übersicht über den Ablauf zur Ableitung der objektkonkreten Verkehrsprognose (OVP):

(Projektion: OVP)

„Objektkonkrete Verkehrsprognose“ ist der Fachbegriff dafür, dass wir für dieses Vorhaben noch einmal eine detaillierte Prognose aufgestellt haben. Grundlage für die objektkonkrete Verkehrsprognose ist natürlich die übergeordnete Prognose des Landes Berlin. Wir haben davon einen Teil übergeben bekommen, um damit zu arbeiten. Man muss also nicht Köpenick und Spandau mit berechnen, wenn man nur in Karow etwas untersuchen möchte. Das macht es vom Arbeitsaufwand, von der Rechenleistung her deutlich einfacher. Man hat keine Verluste in Bezug auf die Genauigkeit.

Was wir dann gemacht haben, ist, dass wir zunächst alles noch einmal mit betrachtet haben, was denn Einfluss auf die verkehrlichen Belastungsdaten haben kann. Das Erste und Wesentliche, was dabei mit eine Rolle spielt, sind natürlich die Strukturdaten, das heißt die Daten, die betrachtet werden müssen, wenn man sich Gedanken darüber macht, wie viele Ortsveränderungen es geben wird. Da landet man schnell bei der Frage: Wie entstehen denn Ortsveränderungen? Also: Ich wohne an der einen Stelle und arbeite an der anderen Stelle und muss irgendwie von A nach B. Das mache ich entweder zu Fuß oder mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Auto. Wesentliche Grundlage dafür sind die Struktur-, Verhaltens- und Netzdaten, die hier ganz konkret für die Prognose im Untersuchungsraum abgeglichen worden sind.

Weiterhin sind Planungsvorhaben des Bezirks eingeflossen. Also nicht nur die Strukturdaten, sondern auch die Entwicklungen fließen dort mit ein. Letzten Endes, was ganz wichtig ist, wurde auch eine Netzverfeinerung durchgeführt. Wenn ich eine Prognosenetzberechnung berlinweit mache, dann bilde ich nicht jede einzelne Straße ab. Wenn man aber eine Untersuchung, die nicht berlinweit ist, durchführt, dann verfeinert man das Netz entsprechend weiter. Das Ganze muss dann natürlich auch in das übergebene Teilnetzmodell eingepflegt werden. Das heißt, was wir gemacht haben, ist zum einen, das Straßennetzmodell weiter zu verfeinern, sodass man dort genauere Aussagen treffen kann, was auf einzelnen Straßen stattfindet.

Auf der anderen Seite mussten natürlich auch die einzelnen Betrachtungszellen für die Strukturdaten, also für die Einwohner, für die Arbeitsplätze, weiter verfeinert werden, sodass man im Endeffekt genauere Aussagen treffen kann.

Das Ganze unterlag auch einer Plausibilitätsprüfung. Das heißt, man schaut sich genau an, was denn die Ergebnisse sind, ob das mit anderen Planwerken und Entwicklungen zusammenpasst. Im Ergebnis – das ist hier dargestellt – erhält man dann für das Vorhaben eine objektkonkrete Verkehrsprognose.

(Projektion)

Hier kurz zusammengefasst: Die Prognose berücksichtigt alle infrastrukturellen Maßnahmen, die entsprechend dem StEP Verkehr geplant sind und bis 2020 realisiert werden sollen. Man betrachtet zwei Fälle, den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall. Prognose-Nullfall heißt in diesem Zusammenhang: Ich berücksichtige alle infrastrukturellen Entwicklungen, alle Entwicklungen, die im StEP Verkehr für die Infrastruktur vorgesehen sind; aber ich berücksichtige nicht die eigentliche Straße, um die es hier geht. Das mache ich erst im Prognose-Planfall, dann kommt die Straße dazu. Da kann ich durch Vergleiche von Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall sehr schön erkennen, welche Auswirkungen denn meine geplante Straße hier hat.

Alle Angaben bei der Verkehrsbelastung werden im durchschnittlichen werktäglichen Verkehr angegeben. Das ist der Verkehr, der an Werktagen im Jahresdurchschnitt innerhalb von 24 Stunden auftritt. Sie sehen hier einen Ausschnitt aus dem Netzmodell für die objektkonkrete Verkehrsprognose.

(Projektion: Ausschnitt aus dem Netzmodell)

Es ist der Prognose-Nullfall, der hier zu sehen ist. Wir sehen im Bereich Alt-Karow etwa 16.500 Fahrzeuge am Tag im Bereich der Bahnhofstraße, hier im Kreuzungsbereich um die 6.000, hier im Bereich Blankenburger Chaussee 13.000. Sie sehen sogar – das ist vielleicht ganz interessant – im Bestandsstraßennetz hier und dort auch Belastungen. Das ist einfach der Tatsache geschuldet, dass die dort geplante Wohnbebauung schon mit berücksichtigt worden ist; denn man möchte untersuchen, was die reine Wirkung der Straße unter gleichen strukturellen Entwicklungen ist.

(Projektion)

Hier sehen Sie das Ergebnis der Umlegungsrechnung für den Planfall. Da sieht man, dass auf der Verbindungsstraße Belastungen zwischen 12.500 und 16.000 Fahrten zu erwarten sind. Man sieht Abnahmen in diesem Bereich, eine geringe Zunahme in der Bahnhofstraße, abschnittsweise jedenfalls, und im Bereich des Straßenzugs Am Hohen Feld und in der Achillesstraße natürlich auch Veränderungen. Damit das nicht so kompliziert wird, habe ich das hier etwas vergrößert. Sie sehen hier noch einmal die Zahlen, die ich gerade vorgelesen habe.

Wir haben dann einfach einmal eine Differenz dieser beiden Belastungsdarstellungen erzeugt. Wir nennen das „Differenzplot der Belastungsbilder“. Dabei werden nur noch die Veränderungen gezeigt.

(Projektion: Differenzplot)

Hier sieht man die verkehrlichen Zunahmen in Rot und die Verkehrsabnahmen in Grün dargestellt. Die stärksten Zunahmen sind zunächst auf der Trasse selbst zu ver-

zeichnen. Es ist ja auch Sinn und Zweck dieser Trasse, dass sie den Verkehr aufnimmt, dass dort Verkehr abgewickelt wird. Wir haben dann auf Teilen der Achillesstraße und insbesondere in der Straße Am Hohen Feld eine verkehrliche Zunahme, wozu ich von vornherein sagen muss: Das, was dort in Zukunft als Verkehr hinzukommt und zu erwarten ist, ist natürlich mehr als heute; das ist klar. Aber es liegt insgesamt in einem für eine Wohnstraße sehr verträglichen Bereich.

(Projektion)

Kommen wir zu dem viel spannenderen Thema der verkehrlichen Abnahmen. Man sieht im gesamten Nebenstraßennetz überall verkehrliche Abnahmen, die größten verkehrlichen Abnahmen im Bereich Alt-Karow und in der Blankenburger Chaussee, teilweise bis zu 4.500 Fahrzeuge, die dort weniger entlangfahren. Das ist insbesondere deswegen interessant, weil dadurch auch alle negativen Folgen, die damit verbunden sind, reduziert werden.

Was auch ganz interessant ist und wo man ein bisschen in die Interpretation einsteigen kann, ist die Frage, warum die Achillesstraße in dem hinteren Bereich eigentlich auch eine Abnahme erfährt und an anderer Stelle die Zunahme erfolgt. Das lässt sich dadurch erklären, dass die Straße insgesamt von diesem Gebiet aus auch mit genutzt wird. Also, Fahrten, die bisher in diese Richtung abgewickelt werden mussten, können jetzt in jene Richtung abgewickelt werden. Wenn man sich anguckt, dass die Belastung von der Zunahme um 3.000 hier auf 4.500 im unteren Bereich steigt, liegt das natürlich im Wesentlichen daran, dass diese Straße und damit auch die Verbindungsstraße insbesondere von denjenigen benutzt wird, die hier wohnen, und sie profitieren dann auch im Wesentlichen von dieser Anbindung.

So viel an dieser Stelle als Einführung, als Überblick. Sie sehen einen großen Bereich verkehrlicher Entlastungen und geringe Bereiche, wo der Verkehr zunimmt. Wir haben gegenwärtig die Situation, dass die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz die Prognose auch noch weiter fortschreibt. Der aktuelle Prognosehorizont liegt mittlerweile beim Jahr 2030.

Es ist eben schon gefragt worden, warum es dazu keine überarbeitete Unterlage gibt. Das ist ganz einfach damit zu erklären, dass wir bzw. die Senatsverwaltung einen Abgleich vorgenommen haben, ob es denn erforderlich wäre, die Zahlen noch einmal neu durchrechnen zu lassen. Was da gemacht worden ist, ist, dass man sich das neue Prognosenetz für 2030 genommen und dann mit den Ausgangsdaten verglichen hat, die in diese Untersuchung eingeflossen sind. Dabei hat man festgestellt, dass dort keine wesentlichen Änderungen zu erwarten sind und von daher die objektkonkrete Verkehrsprognose auch ohne Änderungen weiterhin Gültigkeit hat, auch unter Berücksichtigung der neuesten Entwicklungen beim Prognosenetzmodell.

(Zuruf: Darf ich jetzt fragen?)

VL Herr Losch: Ja, aber jetzt nicht inhaltliche Einwendungsfragen, sondern im Moment nur Nachfragen, wenn Ihnen an der Vorstellung noch ein Punkt fehlt. Bitte weiter Herr Franke!

Herr Franke (SenUVK, VHT): Dann bitte ich jetzt die Schallgutachterin Frau Scheffler vom Büro Hoffmann & Leichter, ihren Vortrag zu halten.

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Ich möchte Ihnen an dieser Stelle die grundsätzliche Vorgehensweise des Schallgutachtens erläutern.

(Projektion: Berechnung der Emissionen des Straßenverkehrs)

Die Berechnungen der Emissionen des Straßenverkehrs erfolgen gemäß der RLS 90. Die relevante Eingangsgröße dafür ist der durchschnittliche tägliche Verkehr. Im Gegensatz zu dem, was Herr Gumz vorhin angesprochen hat, ist es der Verkehr über die gesamte Woche und nicht nur die Werktage betreffend, dazu der Schwerverkehrsanteil, der Lkws über ein zulässiges Gesamtgewicht von 2,2 t beinhaltet, die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Straßenoberfläche, die Längsneigung der Straße und einige weitere Einflussfaktoren; aber die maßgebenden Faktoren sind die hier aufgezeichneten.

(Projektion: Immissionsorte)

Relevant für die schalltechnische Untersuchung ist auch, wo sich die Immissionsorte befinden, die der Beurteilung zugrunde liegen. Bei Gebäuden liegen diese in Höhe der Geschossdecke an der Fassade der zu schützenden Räume, bei Außenwohnbereichen 2 m über der Mitte der als Außenwohnbereich genutzten Fläche. Das Gleiche gilt für die Kleingärten. Bei Balkonen und Loggien gilt, dass die Immissionsorte an deren Außenfassade, d. h. der Brüstung in Höhe der Geschossdecke der betroffenen Wohnung, festzulegen sind.

Alle diese Daten, also die Immissionskenndaten, wo die Immissionsorte liegen mit ihrer Gebietsnutzung, die Emissionen des Straßenverkehrs und die Geometriedaten, d. h. der Straßenraum, die Lage der Gebäude und das Geländemodell, fließen in das sogenannte Schallausbreitungsmodell ein, wo dann die Schallprognose berechnet werden kann.

(Projektion: Modellierung der Ausbreitungsrechnung)

Nach der Berechnung erfolgt die Beurteilung der Schallimmissionen. Diese wird nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung vorgenommen. Im § 1 wird der Anwendungsbereich dargestellt, und zwar gilt diese Verordnung für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen. Das ist der Sachverhalt, dem wir uns heute widmen. Unter Abs. 2 Punkt 2 wird formuliert, wann eine Änderung wesentlich ist. Sie ist wesentlich, wenn in einer Straße durch einen erheblichen baulichen Eingriff der bisher vorhandene Beurteilungspegel von dem zu ändernden Verkehrsweg um mindestens 3 dB (A) – auf mindestens 60 dB (A) am Tag oder 70 dB (A) in der Nacht – erhöht wird oder wenn der Beurteilungspegel darüber hinaus weitergehend erhöht wird.

Es gibt auch noch den Unterschied innerhalb und außerhalb des Ausbauabschnitts. Es ist so, dass man in Anlehnung an die Verkehrslärmschutzrichtlinie, Kapitel 27, eine Unterscheidung trifft. Liegt man benachbart innerhalb des Ausbauabschnitts einer Straße, fließen in die Immissionsbetrachtungen sowohl die Verkehrsbelastungen des veränderten Verkehrsweges als auch die des angrenzenden Verkehrsweges ein. Befindet sich der Immissionsort oder das Gebäude außerhalb des Ausbauabschnitts,

was hier dargestellt wird, dann fließt dort nur die Verkehrsbelastung auf dem Ausbauabschnitt ein.

(Projektion: Isophonen)

Hier sind die Isophonen dargestellt. Man sieht, dass genau zum Ausbauende der entsprechende Sprung vorhanden ist. Ich habe hier einen Auszug aus der Unterlage 17.1 a für unser Vorhaben herausgenommen, um Ihnen das zu verdeutlichen. Wir haben hier das Ausbauende am Beispiel Alt-Karow. Diese Gebäude liegen außerhalb des Ausbauabschnitts, jene Gebäude liegen innerhalb des Ausbauabschnitts. Genau hier gibt es auch den Sprung der Isophonen. Denn für Gebäude, die sich hier befinden, fließt die Verkehrsbelastung auf dem gesamten Abschnitt ein; für Gebäude, die sich dort befinden, fließt nur die Verkehrsbelastung auf diesem Ausbauabschnitt mit ein.

Hier eine Übersicht der einzelnen Beurteilungen, die vorgenommen wurden.

(Projektion: Beurteilung der Schallimmissionen)

Wir haben zum einen den Straßenneubau, der klassisch nach der 16. BImSchV beurteilt wurde. Darüber hinaus haben wir den Knotenpunktbereich, dessen Ausbau. Dieser wird auch als Neubau gemäß 16. BImSchV betrachtet, und zwar aufgrund der hohen verkehrlichen Vorbelastung und entsprechend auch der hohen Schallimmissionsbelastung, die bereits an diesem Knotenpunkt im jetzigen Zustand vorliegt. Das hat man in Anlehnung an die Verkehrslärmschutzrichtlinie „Lärmsanierung“ gemacht, dass man auch diesen Knotenpunkt sozusagen hinsichtlich der schalltechnischen Beurteilung wie einen Neubau ansetzt.

Hinzugekommen ist jetzt, dass man die Straße Am Hohen Feld auf wesentliche Änderungen gemäß der 16. BImSchV geprüft hat, und zwar weil hier ein kausaler Zusammenhang vorliegt. Es wird eine Funktionsänderung erfolgen; es gibt einen neuen Anschluss und auch eine Erhöhung der Verkehrsbelastung. Deswegen hat man sich entschieden, auch diesen Abschnitt noch in die Prüfung auf wesentliche Änderung einzubeziehen.

(Projektion: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV)

Die Immissionsgrenzwerte, die uns bei diesem Vorhaben betreffen, sind folgende: die Schule mit einem Tagesimmissionsgrenzwert von 57 dB (A), die allgemeinen Wohngebiete mit einem Tagesgrenzwert von 59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts sowie die Dorf-, Misch- und Kerngebiete mit einem Tagesgrenzwert von 64 dB (A) am Tag und 54 dB (A) in der Nacht.

Kommen wir jetzt zu den Neuerungen: Was hat sich im Vergleich zur Unterlage 17.1 geändert? Aufgrund der Einwendungen hat sich ergeben, dass die Straße Am Hohen Feld jetzt einer Prüfung auf wesentliche Änderung im Hinblick auf die Schallimmissionen unterzogen wurde. Es hat nicht die Konsequenz, dass hier neue schalltechnische Berechnungen stattgefunden haben; die Beurteilungspegel sind die gleichen. Es wurde nur eine andere Beurteilung vorgenommen. Die Folge dessen ist, dass es 16 neue Anspruchsberechtigte im Bereich der Straße Am Hohen Feld gibt. Diese sind hier mit roten Kästen dargestellt. Das ist die Straße 73.

(Verweis auf die Projektion)

Außerdem haben wir die Schallschutzwand entlang der Grundschule Alt-Karow mit aufgenommen, und zwar zum Schutz des Schulhofes. Es ist eine 47 m lange und 3 m hohe Lärmschutzwand entlang der Blankenburger Chaussee. Dieses Vorgehen wurde schon mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgestimmt.

Zudem wurden die Außenwohnbereiche einer näheren Prüfung unterzogen. Man hat einen Außenwohnbereich verschoben und sechs weitere Außenwohnbereiche hinzugefügt, auch hier durch rote Kästchen hervorgehoben. Hier hat sich gezeigt, dass der eine verschobene Außenwohnbereich anspruchsberechtigt ist und von den sechs hinzugekommenen einer anspruchsberechtigt dem Grunde nach ist.

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung oder der Unterlage 17.1 a konnten wir 40 Betroffene und 14 Außenwohnbereiche feststellen, die einen Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach haben.

(Projektion: Umrechnungsfaktoren)

Hinzu kommt das Thema, dass seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im März 2017 neue Umrechnungsfaktoren für die Verkehrsmengen herausgegeben wurden. Diese sind hier gegenübergestellt. Das sind die Umrechnungsfaktoren zwischen DTVw, dem werktäglichen durchschnittlichen Verkehr, und dem für die schalltechnische Untersuchung relevanten durchschnittlichen täglichen Verkehr über die gesamte Woche: für Kfz, für Lkw, auch der sogenannte Tag-/Nachtanteil.

Diesem Thema haben wir uns gewidmet und die Auswirkungen abgeschätzt. Es hat sich gezeigt, dass die neuen Umrechnungsfaktoren nur minimale Auswirkungen auf die Immissionen des Straßenverkehrs haben. Tagsüber bleiben die Änderungen gleich bzw. sind um 0,1 dB (A) rückläufig. In der Nacht haben wir eine Erhöhung der Immissionen um bis zu 0,2 dB (A) feststellen müssen. Wir haben gleich geprüft, was für Auswirkungen dies hat. Es hat sich gezeigt, dass diese neuen Ansprüche dem Grunde nach hinzugekommen sind, aber es haben sich daraus keine neuen Betroffenheiten ergeben. Das ist hier dargestellt für die Bereiche Am Hohen Feld 67, 71 und 52, in der Blankenburger Chaussee 90 sowie in der Straße Nr. 69 Nr. 6.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Jetzt bitte ich Frau Niesel, das Luftgütegutachten vorzustellen.

Frau Niesel (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Ich möchte kurz darstellen, wie eine lufthygienische Untersuchung abläuft. Der erste Schritt ist immer, dass man die Emissionen des Straßenverkehrs berechnet.

(Projektion: Emissionen des Straßenverkehrs)

Zur Ermittlung der motorbedingten Emissionen bedient man sich des Handbuchs für Emissionsfaktoren, kurz HBEFA genannt. Das ist eine Datenbank, die Aussagen dazu macht, wie viele Schadstoffe bestimmte Fahrzeuge unter bestimmten Bedingungen emittieren. Die wesentlichen Bedingungen sind hier kurz aufgelistet. Dazu gehört zum Beispiel die Verkehrszusammensetzung. Es gibt also an, wie hoch der Anteil an leich-

ten Nutzfahrzeugen, Pkws, Motorrädern usw. ist. Dazu gehört die Verkehrsdynamik: Wie flüssig läuft der Verkehr in der Stadt oder in diesem Straßenabschnitt ab?

Das alles sind wesentliche Faktoren, die sich auf die Emissionen auswirken. Je nachdem, welche Bedingungen in dem zu untersuchenden Straßenabschnitt vorherrschen, kann man sich die Emissionsangaben aus dieser Datenbank herausholen und für das jeweilige Prognosejahr und die jeweilige Verkehrsstrecke die Emissionen pro Tag ermitteln. Diese kann man dann in das Modell eingeben.

Die zweite Größe sind die Geometriedaten.

(Projektion: Modellierung der Ausbreitungsrechnung)

Wir haben in der vorliegenden Untersuchung das Modell „MS Luft“ verwendet, das ist ein vereinfachtes Screening-Modell. Darin gehen im Wesentlichen die Informationen ein, wie breit die Straßenschlucht ist, wie hoch die Gebäude sind und wie groß der Baulückenanteil ist. Die dritte Größe sind die Windstatistikdaten aus einer repräsentativen Wetterstation in der Nähe; es war hier die Station Tegel.

Anhand dieser drei Größen kann das Modell die Zusatzbelastung berechnen, also den Anteil, der dann direkt vor Ort aufgrund des Straßenverkehrs ermittelt wird. Hinzu kommt die Vorbelastung. Die Vorbelastung ist also der Anteil, der aus dem Hintergrund herangetragen wird. Dieser wird zur Zusatzbelastung hinzuaddiert, und das ergibt dann die Gesamtbelastung. Die Gesamtbelastung wird am Ende mit den Grenzwerten der 39. BImSchV verglichen.

(Projektion: Modell MS Luft)

Hier ein kurzer Einblick in das Modell „MS Luft“: Hier sind die einzelnen Untersuchungsabschnitte dargestellt, die wir mit dem Modell untersucht haben. Das Modell „MS Luft“ ist ein straßenschluchtbasiertes, also ein vereinfachtes Modell. Die exakte Geometrie geht hier nicht mit ein. Die Immissionsorte – das ist hier schematisch dargestellt – befinden sich mittig in der Straßenschlucht in einer Höhe von 1,5 m über Grund und in einem Abstand von 15 % der Straßenschluchtbreite. Das entspricht etwa dem Fußgängerweg. Bei einer Breite von 10 m würden 15 % 1,5 m im Abstand von der Fassade entsprechen. Dort liegen die Immissionsorte. Je nach den herrschenden Windverhältnissen sind dann auf einer Seite mehr Schadstoffe als auf der anderen Seite. Den höheren Wert nimmt man dann, und dieser ist dann repräsentativ für den gesamten Straßenabschnitt. Von daher ist es eine Betrachtung zur sicheren Seite.

(Projektion: Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV)

Hier sind die Immissionsgrenzwerte für die untersuchten Schadstoffe aufgelistet. Für Stickstoffdioxid (NO_2) gilt ein Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel und ein Stundenwert von 200 µg/m³, der maximal an 18 Tagen im Jahr überschritten werden darf. Für PM_{10} gilt ebenfalls ein Grenzwert von 40 µg/m³ und ein Tageswert von 50 µg/m³, der maximal 35 Mal im Jahr überschritten werden darf. Bei $PM_{2,5}$ gilt ein Wert von 25 µg/m³ im Jahresmittel; ab 2020 gelten 20 µg/m³. Das ist allerdings kein Grenzwert, sondern ein Zielwert, der zur weiteren Verbesserung der Luftqualität angepeilt wird und möglichst eingehalten werden sollte.

(Projektion: Neuerungen zu Luftuntersuchungen)

Noch einige Worte zur eigentlichen Untersuchung: Das Ergebnis war so, dass wir an keinem der untersuchten Straßenabschnitte auch nur nahe an die Grenzwerte heranreichten. Wir haben sowohl bei NO_2 als auch bei PM_{10} und $PM_{2,5}$ die Grenzwerte deutlich unterschritten. Es ergaben sich auch hier einige Neuerungen, die wir noch einmal in einer Detailstudie untersucht haben. Das betraf zum einen die Aktualisierung des Handbuchs der Emissionsfaktoren. Zu dem Zeitpunkt, als wir die Studie erstellt haben, haben wir die damals aktuelle Version 3.1 verwendet. Im Juli 2014 kam die Version 3.2 heraus. Dabei gab es leichte Anpassungen, zum Beispiel, was Euro-5- und Euro-6-Fahrzeuge betrifft. Dabei sind die NO_x-Emissionen unter bestimmten Bedingungen leicht angestiegen. Im April 2017 gab es noch einmal eine Anpassung der NO_x-Emissionen. Im Zusammenhang mit dem Diesel-Skandal sind die NO_x-Emissionen leicht angestiegen.

Wir haben geschaut, was das für unsere Untersuchung bedeutet. NO_x ist ja die Summation von NO_2 plus NO. Bei NO_2, das wir hier untersucht haben, sind wir maximal bei einem Wert von 24,120 µg/m³ gelandet. Wir sind also deutlich unter dem Grenzwert. Laut Herausgeber der HABEFA ist mit einer emissionsseitigen Erhöhung der NO_x-Emissionen um bis zu 35 % im schlechtesten Verkehrszustand zu rechnen; das bedeutet also im Stauzustand. Im Untersuchungsgebiet haben wir nur sehr selten Stau. Man muss das natürlich über das gesamte Jahresmittel sehen. Dann ist es jetzt nur eine emissionsseitige Erhöhung. Das heißt, auf dem Ausbreitungsweg verdünnen sich die Schadstoffe immer weiter, sodass am Immissionsort immer weniger ankommen wird. Aber wenn man die 24,120 µg/m³ nimmt und 35 % draufpackt, würde man immer noch deutlich unter dem Grenzwert von 40 µg/m³ liegen. Daher führen auch diese realistischen NO_x-Emissionen weiterhin zu keinen Überschreitungen des Grenzwerts.

Auch beim nächsten Punkt gehen die Umrechnungsfaktoren für die Berliner Verkehrsmengen mit ein; daher haben wir die alten Daten noch benutzt, wie beim Lärm. Wir haben gesehen, dass sich die Verkehrsmengen aufgrund der Umrechnungsfaktoren nur minimal ändern. Das bedeutet, dass sich auch die Luftschadstoffemissionen nur minimal ändern würden. Aufgrund der deutlichen Unterschreitung der Grenzwerte kann auch hier für alle untersuchten Schadstoffe eigentlich ausgeschlossen werden, dass es zu einer Grenzwertüberschreitung kommt. Deswegen halten wir eine Anpassung nicht für erforderlich.

VL Herr Losch: Wenn Sie Nachfragen zur Darstellung haben, müssen Sie zum Mikrofon gehen.

Frau Ertl (Einwenderin): Ich habe nur eine kurze Nachfrage zu diesen Emissionswerten. Warum benutzen Sie für Ihre Berechnungen einen Straßenkorridor, wo wir doch durchweg lockere Bebauung haben? Wirkt das nicht verzerrend?

VL Herr Losch: Vielleicht kann das kurz erläutert werden. Wir erörtern, wie gesagt, nachher noch das Schall- und das Luftgutachten gesondert.

Frau Niesel (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Man kann sicherlich auch ein detaillierteres Modell verwenden. Allerdings reicht so ein vereinfachtes Modell im vorliegenden Fall durchaus aus. Wir sind hier im Stadtrandbereich, und die Verkehrsbe-

lastungen sind relativ gering. Die Zusatzbelastung ist auch im Vergleich zur Hintergrundbelastung gering. Insgesamt ist das Modell auf jeden Fall ausreichend und für eine grobe Abschätzung geeignet.

Wenn wir in der Nähe der Grenzwerte liegen würden, würde ich auch sagen, vielleicht sollte man sich das noch einmal genauer anschauen; aber für den vorliegenden Fall ist es ausreichend.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Mit jedem Projekt erzeugen wir Eingriffe in Natur und Landschaft.

VL Herr Losch: Haben Sie eine Nachfrage zur Darstellung? Bitte nur zur Darstellung!

Herr Ulrich (Einwender): Ich muss Ihnen ehrlich sagen, dass das Computermodell komisch aussieht. Es gibt dort doch gar keine Straßenschluchten. Wie kommen Sie denn darauf? Es ist im Prinzip eine Bebauung mit Einfamilienhäusern.

Zweitens habe ich noch eine grundsätzliche Frage. Es ist mir klar, dass die Verbindungsstraße ein Neubau ist. Ich würde sagen, Sie haben die Systemgrenzen sehr geschickt gelegt. Ich wohne in der Pankgrafenstraße 1 a, unmittelbar am Bahnhof. Da habe ich jetzt jede Menge Verkehr. Es stimmt überhaupt nicht, was Sie da erzählen. Eine Verkehrszählung weist aus: 10.500 Fahrzeuge waren es 2010. Zurzeit ist es ganz übel durch den Verkehr aufgrund der Sperrung der S-Bahn; da fahren nur noch Lkws usw.

Sie schütteln zwar den Kopf, das ist mir klar; aber ich kann nur sagen: Das ist eine Bomben-Koordination!

Ich messe den Krach, es sind immer 65 dB (A) auf der Terrasse bei mir. Wenn ich mich dort mit jemanden unterhalten will, muss ich laut sprechen. Ich bin schon schwerhörig geworden. Was Sie da erzählen, passt doch alles nicht mehr zusammen.

Wenn ich die Bahnhofstraße nehme, so läuft dort der Verkehr wahrscheinlich weiter zur Stadtautobahn. Dort wird es doch zweifellos ein viel höheres Verkehrsaufkommen, als es zurzeit ist, geben, wenn Sie zur B 2 anschließen. Haben Sie die Pankgrafenstraße dabei überhaupt einmal beachtet? Es geht ja munter weiter. Am Gehweg ist der Fahrbahnbelag zu hoch. Wenn ein Auto dort runterfällt, sitzt es fest. Dort kommt es zu Verkehrsunfällen und sind Personenschäden zu erwarten. Denken Sie so etwas mit?

VL Herr Losch: Ich muss darauf hinweisen, dass wir nicht der Vorhabenträger sind.

Herr Ulrich (Einwender): Ich habe etwas zu fragen vergessen, dritter Punkt, wesentliche Änderung. Hat das Auswirkungen auf die Pankgrafenstraße? Ist das höhere Verkehrsaufkommen eine wesentliche Änderung oder nicht?

Versammlungsleiter Herr Losch: Das waren jetzt Fragen dahingehend, ob Sie den zutreffenden Untersuchungsraum und die zutreffende Untersuchungsmethode gewählt haben. Herr Franke, bitte.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Ich werde versuchen, das allgemeinverständlich darzulegen. Es gibt gewisse Vorgaben zur Berechnung sowohl für Lärm als auch für Luftschadstoffe und auch den noch folgenden Vortrag von Herrn Franz betreffend, LBP.

Beim Lärm ist uns vorgegeben – davon können und dürfen wir nicht abweichen -, dass Lärm immer zu berechnen, nicht zu messen ist. Gegenübergestellt wird dabei nicht die aktuelle Situation, sondern immer die Situation, die in einem sogenannten Prognosefall, in unserem Fall das Jahr 2025, abgeglichen mit den Daten 2030, eintreten wird – einmal mit Realisierung der Maßnahme und einmal ohne Realisierung der Maßnahme. Es kommt im Zusammenhang mit dem Bau dieser Verbindungsstraße in manchen Bereichen zur Erhöhung der Belastungen, es kommt aber überwiegend zu Entlastungen.

Herr Ulrich (Einwender): Dafür gibt es doch DTV, das Verkehrsaufkommen. Das ist doch maßgeblich für Ihre Berechnungen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Ja, so ist es, der DTV wird ermittelt. Das ist ein ziemlich komplizierter Prozess. Herr Gumz hat versucht darzustellen, wie man auf diese Zahlen kommt. Diese Zahlen haben wir in ein Netz eingepflegt, und dann sind Verkehrsbelastungen ausgewiesen. Wir können dann gern noch einmal schauen, welche Differenzen für den Fall herauskommen, dass die Straße nicht gebaut wird, und für den Fall, dass die Straße gebaut wird. Es gibt in einzelnen Gebieten Zunahmen, es gibt aber auch viele Abnahmen.

(Herr Ulrich: Ich messe auch einmal den Schall!)

Herr Franke (SenUVK, VHT): Was die Luftgüte angeht, untersucht man auch anhand eines Modells, inwieweit hier Betroffenheiten entstehen, also Immissionen an bestimmten Punkten, zum Beispiel dort, wo Sie wohnen, an Gebäuden oder aber in Außenbereichen, wo Sie sich aufhalten. Das Modell, das hier gewählt wurde, ist ein vereinfachtes Modell. Es ist aber zugunsten der Anwohner gewählt; denn die Häuserschluchten begünstigen natürlich nicht den Windaustausch. Wenn wir eine lückenhafte Bebauung unterstellen würden mit dem Verfahren, dann wären Sie viel ungünstiger gestellt. Also sind Sie mit diesem Modell auf der sicheren Seite.

Was war Ihre dritte Frage?

(Herr Ulrich: Das war die Frage nach der Weiterführung des Verkehrs von der Bahnhofstraße zur Pankgrafenstraße.)

Wir können Ihnen sicherlich dann, wenn wir diesen Punkt erörtern, erläutern, wie sich der Verkehr mit und ohne Verbindungsstraße darstellt. Es gibt an einigen Stellen sicherlich Zunahmen und an einigen Stellen Abnahmen. Die Betroffenheiten und die Möglichkeiten, wie wir dort vorgehen können, sind geregelt. Es ist immer von dem Abschnitt auszugehen, der neu dazukommt. Dieser Abschnitt wird mit der vollen Verkehrsstärke betrachtet, dann auch die Straßen über diesen Abschnitt hinaus. Wenn Sie aber außerhalb dieses Ausbauabschnittes wohnen, dann wird für das Berechnungsmodell nur der Lärm innerhalb dieses neuen Abschnitts angesetzt. Das gibt die Richtlinie, die wir anwenden müssen, so vor.

VL Herr Losch: Wir erörtern das aber jetzt inhaltlich nicht weiter.

Herr Ulrich (Einwender): Noch eine Frage: Die Pankgrafenstraße ist im Bestand angegeben als örtliche Straßenverbindung in der Kategorie Stufe III. Ist das richtig? Sie ist geplant 2025 als übergeordnete Hauptstraße Kategorie Stufe II. Ich frage Sie: Warum? Das ist doch unlogisch, wenn das Verkehrsaufkommen sinkt.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Ich habe nicht gesagt, dass sich an dieser Stelle der Verkehr reduziert. Wenn wir uns die Karte anschauen, können wir feststellen, dass es Bereiche gibt, wo die Verkehrsbelastung steigt. Die Behörde, die im Dialog mit den zuständigen Politikern und auch mit Vereinigungen und Verbänden dafür Sorge trägt, dass die Straßen die entsprechende Funktionsstufe erhalten, ist hier auch vertreten. Vielleicht ist es auch da besser, dass man das zum gegebenen Zeitpunkt bespricht. Die Kollegen, die hier vorn sitzen, sind sicher auch gern bereit, dazu auszuführen, wie man dazu kommt.

VL Herr Losch: Wir erörtern das jetzt nicht inhaltlich weiter. Einwendungen erörtern wir später.

Hat jemand noch eine Frage zur Projektvorstellung? Fehlt jemandem noch etwas daran?

Herr Holst (Einwender): Die Projektgrenze, die Sie hier eingezeichnet haben, endet ungefähr bei der Schule. Es ist doch unstrittig, dass die Bahnhofstraße stärker belastet wird als bisher. Es gibt statistische Angaben des Senats, die sind älter. Davon habe ich in Erinnerung, dass täglich tausend Lkw zusätzlich die Bahnhofstraße befahren werden. Das muss sich doch in Lärm- und Luftbelastungen äußern!

Hinzu kommt, dass die Brücke über die Bahnhofstraße derzeit nur begrenzt Lkws und Bussen die Durchfahrt ermöglicht. Aber die bauvorbereitenden Arbeiten haben begonnen. Demnächst wird die Brücke über die Bahnhofstraße gebaut. Dann gibt es Leute aus dem Bezirksamt – ich könnte Ihnen Namen nennen -, die sich freuen, wenn die Lkws das Wohngebiet belasten.

Ich finde diese Planung unwürdig. Noch zu Zeiten des rot-roten Senats, als Frau Lompscher Gesundheitssenatorin war, wurden in Berlin die Straßen nach der Belastung durch den Straßenverkehr beurteilt. Es wurden auch die Plaketten eingeführt. Aber hier organisiert man mit vielen Millionen Euro, dass zusätzlich Verkehr ins Wohngebiet kommt, und das finde ich unmöglich. Wenn Sie so weitermachen, dann dürfen Sie sich nicht wundern, wenn die AfD bei der nächsten Wahl 50 % bekommt.

VL Herr Losch: Vielen Dank. Ich würde auch eher glauben, dass Sie eine Einwendung gegen das Vorhaben vorgebracht haben als eine Nachfrage zu Erläuterung und Vorstellung. – Möchten Sie eine Nachfrage zur Vorstellung des Projekts stellen? Bitte.

Herr Kadgien (Einwender): Ich habe eine generelle Frage an das Projekt: Wie stellt sich der Antragsteller das Thema ÖPNV vor, in Gänze, regional und überregional?

VL Herr Losch: An welchem Punkt beabsichtigen Sie, Herr Franke, das darzustellen?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wir werden den Zusammenhang mit dem ÖPNV dann diskutieren, wenn wir in die technische Planung einsteigen, wo wir anhand der Stra-

ßenraumgestaltung berücksichtigt haben, wie beispielsweise die Busse in diesem Gebiet verkehren können.

VL Herr Losch: Dazu wird der Vorhabenträger also Ausführungen machen. Das erörtern wir nicht jetzt.

Herr Kadgien (Einwender): Noch eine Nachfrage. Ich habe eine Darstellung gesehen, die die Bushaltestellen betrifft. Aber was verbirgt sich dahinter?

VL Herr Losch: Das wird Herr Franke noch sagen, wenn es dran ist. Diese Frage muss er ja dann beantworten.

Wollten Sie jetzt noch etwas zum Untersuchungsgebiet des Luftschadstoffgutachtens sagen?

Es gab noch die Frage, ob Sie das richtige Untersuchungsgebiet genommen haben.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Ja, wir haben das richtige Untersuchungsgebiet gewählt.

Herr Kadgien (Einwender): Eine weitere Frage: Wie sieht es denn hier mit Lichtsignalanlagen aus, auch in Verbindung mit dem Luchgraben/Anbindung B 2?

VL Herr Losch: Das alles werden wir erörtern.

Das eigentliche Projekt ist vorgestellt. Dann kommen wir zum Landschaftspflegerischen Begleitplan.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Das ist der letzte Teil des Vorhabens, der Ihnen vorzustellen ist. Damit haben wir Ihre Aufmerksamkeit, meine ich, erst einmal genug beansprucht.

Alle Eingriffe, die wir in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild erzeugen, müssen ausgeglichen werden. Dafür wird ein sogenannter Landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt, ein artenschutzrechtlicher Beitrag. Dafür verantwortlich ist das Büro Landschaft Planen & Bauen, hier Herr Franz, bitte schön.

Herr Franz (Planungsbüro Landschaft Planen & Bauen): Ich möchte Ihnen kurz die Ergebnisse aus dem Bereich Umweltverträglichkeitsstudie und Landschaftspflegerischer Begleitplan zum Vorhaben vorstellen.

Umweltverträglichkeitsstudie bedeutet einen Rückblick in die Vorplanung des Vorhabens. Im Zuge der Umweltverträglichkeitsstudie wurden die damals ausgewiesenen zwölf Trassenvarianten untersucht und hinsichtlich der zu erwartenden Umweltauswirkungen bewertet. Das heißt, es wurden alle Umweltschutzgüter nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz entsprechend untersucht. Beim Schutzgut Mensch sind insbesondere die Ergebnisse der bereits vorgestellten Luftschadstoff- und Lärmuntersuchungen eingegangen. Weitere Schutzgüter waren Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaftsbild, Kultur- und Sachgüter.

(Projektion: Umweltverträglichkeitsstudie)

Hiermit möchte ich Ihnen exemplarisch eine entsprechende Bewertungskarte zeigen. Hier sehen Sie die zwölf Trassenvarianten. Die letztendlich gewählte Trassenvariante, die Variante 7, verläuft hier parallel, anbindend an die Straße Am Luchgraben, dann in diagonaler Querung des bisherigen Kleingartenbereichs und schließt dann an den Knotenpunkt Bahnhofstraße an.

Für alle diese Trassenvarianten wurden die entsprechenden Umweltauswirkungen ermittelt und bewertet. Zu der abschließenden Vergleichbarkeit diente auch eine Überlagerung der verschiedenen Empfindlichkeiten der einzelnen Umweltschutzgüter. Dunkelrot und stark schraffiert sind die Bereiche mit den höchsten Empfindlichkeiten dargestellt, hier der Dorfkern Alt-Karow mit seiner Denkmalfunktion und generell mit seiner Wohnfunktion. Hier entsprechend hervorgehoben sind alle Bereiche mit Wohnfunktion und aus Sicht von Natur und Landschaft wertvolle Bereiche: Kleingewässer, Feldgehölzstrukturen.

In dieser Gesamtbewertung war abschließend im Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie festzustellen, dass die für die Umsetzung des Vorhabens gewählte Linie, also die Variante 7, insgesamt zu keinen nicht kompensierbaren Umweltauswirkungen führt. Es entstehen natürlich Umweltauswirkungen, diese sind aber in ihren Wirkungen kompensierbar. Damit ist generell die Umweltverträglichkeit des Vorhabens gegeben.

(Projektion: Landschaftspflegerischer Begleitplan)

Aufgabe der Landschaftspflegerischen Begleitplanung ist, sich näher mit den Schutzgütern von Natur und Landschaft auseinanderzusetzen. Das ist eine Anforderung aus dem Bundesnaturschutzgesetz und nennt sich „Eingriffsregelung“. Hier wird dargestellt, welche Eingriffe in Natur und Landschaft entstehen und welcher Kompensationsbedarf sich ableitet, um diese Beeinträchtigungen zu kompensieren. Daraus sind auch die Inhalte der Landschaftspflegerischen Begleitplanung ableitbar.

Zunächst wurden die durch das Vorhaben entstehenden und zu erwartenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ermittelt. Im zweiten Schritt wurden erforderliche Maßnahmen konzipiert, zum einen zur Vermeidung unnötiger Eingriffe, die man beispielsweise durch bautechnische Optimierung verringern kann. Natürlich verbleiben bei einem solchen Vorhaben generell Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die nicht vermeidbar sind. Dazu gehören im nächsten Schritt Maßnahmen zur Kompensation.

Des Weiteren werden in diesem Zusammenhang auch Belange des Artenschutzes betrachtet. Das ergibt sich auch als Anforderung aus dem Bundesnaturschutzgesetz. Hier werden mögliche Beeinträchtigungen bestimmter europarechtlich geschützter Tierarten näher betrachtet und dort erforderliche Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen benannt.

Ich möchte hier kurz wesentliche Maßnahmen aus dem Konzept benennen. Vermeidungsmaßnahmen, das heißt, wie vermeidet man überhaupt erst einmal Beeinträchtigungen? Es waren bei diesem Vorhaben insbesondere Maßnahmen bautechnischer Art, und zwar zum Amphibienschutz. Es gibt im Bereich des Bauanfangs an der Straße Am Luchgraben angrenzend dieses Kleingewässer, wo verschiedene Amphibienarten vorkommen, die auch entsprechende Wanderkorridore nach Süden hin haben.

Dort wurde ein entsprechendes Konzept entwickelt von Leiteinrichtungen und Amphibiendurchlässe, das auch in die technische Planung integriert ist und verhindern soll, dass es zu unnötigen Tötungen von Amphibien und zur Entstehung von Barrierewirkungen auf diesen Wanderkorridoren kommt.

Darüber hinaus sind verschiedene bauzeitliche Schutzmaßnahmen ausgewiesen worden, insbesondere auch, um artenschutzrechtliche Betroffenheiten zu vermeiden, beispielsweise Baumfällungen nur zu bestimmten Jahreszeiten.

(Projektion: Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)

Für alle nicht kompensierbaren Eingriffe, vor allem nicht vermeidbaren Eingriffe, sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich. Es wurde ein Paket von unterschiedlichen Maßnahmen entwickelt, zum einen im Trassenbereich. Dort werden die vorhin schon vorgestellten trassenbegleitenden Baumpflanzungen durchgeführt, sodass parallel zur Straße am Ende auch ein Alleebaumcharakter entsteht, dort insgesamt 128 Baumpflanzungen.

Darüber hinaus werden flächige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im weiteren Umfeld durchgeführt, alle allerdings auch im Bezirk Pankow verortet. Die Größenordnungen möchte ich kurz benennen: ca. 5 ha Hecken- und Feldgehölzpflanzungen, ca. 5 ha Laubwald-Aufforstung. Das alles passiert auf Flächen, die bisher keine entsprechend hohe Bedeutung für Natur und Landschaft besitzen. Hinzu kommen 0,3 ha Entsiegelung bisheriger Beton- und Asphaltflächen und die Wiederbegrünung dieser Flächen, dann noch punktuell im Trassenumfeld spezielle Artenschutzmaßnahmen, zum Beispiel Aufhängen von Nistkästen, Anlage von Schichtholzhecken.

(Projektion)

Jetzt Punkte zum Thema Landschaftspflegerische Begleitplanung, die sich aus der Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen ergaben: Drei Punkte sind hier als wesentlich zu nennen: erst einmal die Konsequenzen, die sich aus der schon angesprochenen neuen Brutvogelkartierung ergaben. Dann gab es die Reduzierung einer größeren bisher vorgesehenen Ersatzmaßnahme, und es war als zusätzlicher kleinräumiger Eingriff die vorhin genannte Lärmschutzwand an der Grundschule Alt-Karow zu berücksichtigen.

Zur Brutvogelkartierung: Im Ergebnis der Auswertung dieser Kartierung ergab sich, dass es zusätzlich erhebliche Beeinträchtigungen von wertgebenden Brutvogelarten gibt. Hier sind die offenlandbewohnenden und in Berlin auf der Roten Liste stehenden Arten Feldlerche und Wiesenschafstelze betroffen. Die Feldlerche ist hier mit immerhin sieben Brutpaaren betroffen, die Wiesenschafstelze mit zwei Brutpaaren. Darüber hinaus wurde eine erhöhte Betroffenheit von Höhlenbrütern festgestellt.

Um Beeinträchtigungen dieser Art zu vermeiden, das heißt, um Zugriffsverbote nach Bundesnaturschutzgesetz § 44 zu vermeiden, wurden vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Das heißt, hier ergab sich die Notwendigkeit einer entsprechenden Anpassung der bisherigen Planung. Im Zuge einer entsprechenden Flächenrecherche wird jetzt dafür eine 42 ha große Ackerfläche an der B 109, Schönerlinder Straße, also nördlich des nördlichen Berliner Rings, ins Auge gefasst. Vorgesehen ist, diese zukünftig in einer Art und Weise zu bewirtschaften, die diesen betroffenen Feld-

vogelarten zugutekommt, sodass man dort eine Erhöhung der Siedlungsdichte dieser Arten erzielen kann.

Darüber hinaus gibt es eine erhöhte Betroffenheit von Höhenbrütern. Hier reicht es aus, die bisher bereits geplante Maßnahme zur Anbringung von Nistkästen entsprechend quantitativ zu erhöhen. In diesem Fall ist eine Verdoppelung der bisherigen Anzahl erforderlich.

(Projektion)

Aus Einwendungen des Amtes für Umwelt und Naturschutz ergab sich die Notwendigkeit, eine Aufforstungsmaßnahme westlich neben der A 114 zu verändern. Sie war bisher in zwei Teilflächen mit 5 ha vorgesehen. Die südliche Teilfläche dieser Maßnahme muss entfallen. Allerdings entfällt sie natürlich nicht ersatzlos, weil wir insgesamt den Kompensationsbedarf, den diese Maßnahme bisher hatte, auch weiterhin erfüllen müssen. Diese Kompensation wird jetzt über die von mir schon genannte zusätzliche Maßnahme für die Feldlerche erfolgen.

Zu guter Letzt noch kurz zum Thema Lärmschutzwand im Bereich des Schulgrundstücks Alt-Karow. Hier ist die Fällung von sechs Linden erforderlich. Hinzu kommt die kleinflächige Beseitigung von Ziersträuchern, die derzeit unterhalb dieser Bäume wachsen. Hier entsteht insgesamt allerdings kein zusätzlicher Maßnahmenbedarf. Die bisherige Eingriffsausgleichsbilanz für das Gesamtvorhaben hatte schon einen gewissen Überschuss, sodass wir diese sechs Bäume auch noch mit kompensieren können.

Zum Verhältnis der Bäume sei noch einmal gesagt: Insgesamt werden 21 Straßenbäume für das Vorhaben gefällt, und es gibt eine Neupflanzung von 128 Straßenbäumen.

VL Herr Losch: Jetzt gehe ich davon aus, dass der Vorhabenträger das Projekt insgesamt vorgestellt hat. Es waren auch die Planänderungen beim LBP und bei der Schalltechnischen Untersuchung dabei. Haben Sie dazu noch etwas zu ergänzen, Herr Franke?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Nein.

Herr Kadgien (Einwender): Ich habe noch eine Frage an Herrn Franz zu seinem Projekt. Gibt es durch begleitende Maßnahmen schon Schutz zur Überquerung der neuen Straße, sodass die Anwohner die neuen Wiesen begehen können? Haben Sie da etwas geplant – außer für Amphibien? Ich bin ja kein Amphibienmensch!

Herr Franz (Planungsbüro Landschaft Planen & Bauen): Wie schon gesagt, geht es im Zuge der Landschaftspflegerischen Begleitplanung um die Schutzgüter Natur und Landschaft. Zum Thema Querungsmöglichkeiten für den Menschen würde ich an die hier anwesenden entsprechenden Fachkollegen verweisen.

Frau Richter (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): An Querungshilfen ist bei der aktuellen Planung bislang eine vorgesehen, ungefähr bei Baukilometer 0+300. Wenn der Bedarf besteht, können wir das nachher noch erörtern; ansonsten: ein Fahrstrei-

fen pro Richtung und LSA. Aber dazu bei der technischen Planung später gern noch im Detail.

VL Herr Losch: Gibt es noch Fragen zur Projektvorstellung?

Frau Langmacker (Einwenderin): Ich gehöre zu den Einwendern, die sich juristisch vertreten lassen, Nr. 12. Ich habe noch eine konkrete Frage an Frau Scheffler. Sie hatte gesagt, dass es 40 neue Anspruchsberechtigte hinsichtlich Schall gibt. Meine Frage ist: Wie erfahren denn die 40 neuen Anspruchsberechtigten von ihrem Schicksal? Es ist ja durchaus möglich, dass sich nicht alle 40 hier im Rahmen der Einwendungen geäußert haben und nicht aktiv diese neuen Planungen und neuen Feststellungen verfolgen.

Die zweite Frage geht an Herrn Franz: Sie sind ja derjenige, der das Naturschutzgutachten gemacht hat. Warum intervenieren Sie denn eigentlich nicht, wenn eine 21 m breite Straße vollkommen neu gebaut wird, wo sie doch an eine 21 m breite Achillesstraße angeschlossen werden könnte? Da verstehe ich die Logik in dem Umweltgutachten nicht.

Eine dritte Bemerkung geht an Frau Niesel. Sie sagte so vollkommen nebenbei, Staus hätte sie in ihren Prognosen nicht festgestellt. Da halten wir uns alle hier die Bäuche vor Lachen.

VL Herr Losch: Vielen Dank. Dann beginnen wir das abzuarbeiten. Also: Wie erfahren die Anspruchsberechtigten für Schallschutzmaßnahmen von der Planänderung zu ihren Gunsten?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Sie werden dann sicherlich angeschrieben.

(Ha ha! bei den Einwendern)

Das Planfeststellungsverfahren ist die eine Gelegenheit; das andere ist, dass diejenigen, die davon betroffen sind, natürlich positiv betroffen sind.

VL Herr Losch: Also: Wenn der Planfeststellungsbeschluss ergehen sollte und dann eines Tages ergangen ist – der Planfeststellungsbeschluss besteht natürlich aus vielen Sätzen -, wird natürlich mit ihm zusammen die Planfeststellungsunterlage festgestellt. Der Planfeststellungsbeschluss stellt den Plan fest. Er wird dann auch von der Planfeststellungsbehörde gestempelt. Dann werden diese Pläne des Vorhabenträgers in der aktuellen Fassung festgestellt – die können ja durch die Planfeststellungsbehörde auch noch einmal geändert werden –, darin auch das Schalltechnische Gutachten in seiner aktuellsten Variante mit den 40 zusätzlichen Berechtigten und gegebenenfalls weiteren, falls sich das ergeben sollte. Diese Unterlage liegt zur Einsichtnahme aus. Man kann dann schon nachblättern, ob man einen Schallschutzanspruch hat. Danach hat der Vorhabenträger das Baurecht. Das bedeutet, dass er nur bauen darf, wenn er der Auflage, den Schallschutz zu realisieren, auch nachkommt. Er muss die Gebäude entsprechend untersuchen. Das heißt, er muss die Gebäude aufsuchen, wo Schallschutz zu machen ist. Insofern erfahren es die Bürger durch das Anschauen der festgestellten Planunterlagen bei der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses selbst, und der Vorhabenträger ist unabhängig davon verpflichtet, jedes Gebäude auf-

zusuchen, bei dem Schallschutz realisiert werden muss; sonst darf er die Straße nicht bauen.

Wir hatten noch zwei andere Fragen. Es kam die Frage an LBP bzw. UVP, warum Sie das Vorhaben für umweltverträglich halten, obwohl es doch so ein breiter Eingriff ist, also dass man stattdessen die Achillesstraße hätte ausbauen können.

Herr Franz (Planungsbüro Landschaft Planen & Bauen): Dazu ist erst einmal zu sagen, dass sich die Umweltverträglichkeitsstudie natürlich auf die Trassenvarianten bezog, die hier im Verfahren zu untersuchen waren. Das sind die zwölf Trassenvarianten, die ich Ihnen gerade auf der Karte gezeigt habe.

VL Herr Losch: Dann fragen wir noch einmal Herrn Franke: Warum war in der Variantenuntersuchung diese Variante nicht mit dabei? Wir kommen natürlich gleich noch einmal auf die Variantenuntersuchungen. Aber vielleicht sagen Sie in einem Satz, ob die Variante „Ausbau der Achillesstraße“ mit dabei war und, wenn nein, warum nicht.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Nein, der Ausbau der Achillesstraße war nicht dabei. Der Bau dieser Straße geht zurück auf den sogenannten Stadtentwicklungsplan Verkehr. Dort wird unter Berücksichtigung eines geplanten Verkehrsmixes zwischen dem öffentlichen Personennahverkehr und dem Individualverkehr ermittelt, wie viele Straßen- und Schienenbauvorhaben und in welcher Kombination notwendig sind, um ein angestrebtes politisches Ziel zu erreichen. Dort ist definiert, dass es eine Netzergänzung geben soll zwischen dem Knotenpunkt Bahnhofstraße und der vorhandenen B 2, um das jetzt fehlende Netzstück zu ergänzen.

Als Nächstes wurde der Nachweis erbracht, dass es tatsächlich eine Nachfrage in diesem Bereich gibt. Das hatten wir Ihnen mit der Belegung dieser Straße dargestellt. Im Weiteren wurde der Untersuchungsraum, der sich dort vor Ort darstellt, mit Varianten belegt. Die Achillesstraße stand dort nicht zur Debatte.

VL Herr Losch: Die dritte Frage richtete sich an das Luftschadstoffgutachten und enthielt die Frage, ob bei der Erstellung des Luftschadstoffgutachtens auch mit Stau gerechnet wurde.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Ich denke, es war missverständlich, was damit gemeint ist. Für den Prognosehorizont ist in dem Bereich, wo diese Straße entsteht, also Knotenpunkt Alt-Karow einschließlich Verbindungsstraße selbst, Am Hohen Feld und Anbindung an die B 2 kein Stau prognostiziert. Damit ist keine Aussage zur heutigen Situation in der Bahnhofstraße oder woanders getroffen, sondern rein dieses neue Baustück betreffend einschließlich der Anschlussknotenpunkte.

VL Herr Losch: Dann haben wir das abgearbeitet. Haben Sie noch etwas zur Projektvorstellung, also keine Einwendung jetzt?

Herr Springer (Einwender): Ich bin Eigentümer Alt-Karow 1 und von der Baumaßnahme stark betroffen.

Ich habe eine Frage an Herrn Franz: Seine Vorstellung endete bei der Kleingartenstraße 70. Ist Ihnen nicht bekannt, dass sich daneben noch eine Naturwiese befindet? Und, wenn ja, wurde die Population von Vögeln und anderen Tieren dort jemals fest-

gestellt oder untersucht? Wann ist das passiert? Obwohl ich gegenwärtig täglich dort bin, habe ich dort nie jemanden gesehen, zumindest nicht am Tage. Vielleicht ist das nachts erfolgt. Das sollte mir dann bitte mitgeteilt werden.

Herr Franz (Planungsbüro Landschaft Planen & Bauen): Natürlich wurde dieses besagte Flurstück mit untersucht, weil es auch Bestandteil des gesamten Untersuchungsraums ist. Wir können von den Zusatzkarten Karte Nr. 8 zeigen.

(Projektion: Karte Nr. 8)

Das Flurstück wurde mit untersucht. Es besteht ja zum Teil aus Ackerfläche, zum Teil aus der Wiese, von der Sie sprechen. So ist es auch im Landschaftspflegerischen Begleitplan, im Biotoptypenplan, dargestellt. Ebenso ist die rückwärtige Fläche dargestellt, diese Gartenfläche; die Gebäude sind dargestellt. Auch im Zuge der faunistischen Untersuchung, speziell bei der Brutvogeluntersuchung, wurde diese Fläche berücksichtigt. Die Darstellungen sind im Bestands- und Konfliktplan des Landschaftspflegerischen Begleitplans enthalten. Auch alle anderen Schutzgüter wurden hier gleichermaßen betrachtet, wie auch im übrigen Untersuchungsgebiet.

Herr Springer (Einwender): Von wo haben Sie denn dieser Untersuchungen vorgenommen? Mir ist nicht ganz klar, welche Arten Sie dort sehen konnten. Wenn es eine Belaubung gibt, werden Sie kaum Spechte sehen. Ich habe damit schon Probleme, wenn mich mein Hund nicht darauf aufmerksam macht, zu erkennen, wo irgendwelche Tiere sind. Wie haben Sie das gemacht? Haben Sie irgendeine Möglichkeit, durch Bäume und Sträucher hindurchzuschauen? Erklären Sie mir das bitte einmal!

Herr Franz (Planungsbüro Landschaft Planen & Bauen): Wenn Sie jetzt speziell die Brutvogeluntersuchung meinen: Ich habe diese Brutvogeluntersuchung nicht persönlich durchgeführt, sondern ein entsprechender Spezialist. Es funktioniert aber so, dass man insgesamt sechs flächendeckende Begehungen des entsprechenden Untersuchungsgebiets im Zeitraum März bis Ende Juni/Anfang Juli macht. Dort wird auf Sicht und auf Gehör gearbeitet. Dazu muss man nicht in jeden einzelnen Garten hineingehen. Sonst hätte auch der Kollege bei Ihnen klingeln müssen. Aber die Wiese und die Ackerfläche sind frei zugänglich. So wird dort gearbeitet. Dazu muss man nicht jeden einzelnen Quadratmeter begehen. Die Erhebungen sind jedenfalls nach den geltenden methodischen Anforderungen für Brutvogeluntersuchungen durchgeführt worden.

Herr Springer (Einwender): Hier muss ich leider noch einmal widersprechen. Bei mir auf der Wiese ist erst einmal durch eine Abzäunung, durch einen Draht, der Zugang nicht einfach möglich. Außerdem stehen dort Schilder: „Privatgrundstück, Betreten verboten! Der Eigentümer“. So wie Sie das sagen, Flächen einfach mal so zu betreten, ist das nicht möglich. Sollte das passiert sein, ginge das in Richtung Hausfriedensbruch. Oder wie sieht man diesen Fall? Wenn man Grundstücke betritt ohne Einwilligung des Eigentümers, ist das nicht regelkonform, ganz eindeutig.

VL Herr Losch: Aber, Herr Springer, vielleicht hat man auch von außen einen Blick auf den Garten werfen können.

Herr Springer (Einwender): Dazu hätte man schon sehr gute Augen oder ein starkes Fernglas haben müssen. Es geht aber nicht nur um Brutvögel, sondern auch um kleine Tiere, die man so nicht sehen kann.

Herr Franz (Planungsbüro Landschaft Planen & Bauen): Ich möchte abschließend Folgendes dazu sagen: Die erforderlichen Untersuchungen wurden mit den entsprechenden Naturschutzbehörden abgestimmt.

Was insbesondere auch Ihr Grundstück betrifft, so ist die Brutvogeluntersuchung ohne Betretung des Grundstücks möglich gewesen. Es geht ein öffentlicher Fußweg nördlich Ihres Grundstücks entlang. Da kann man auch die Bäume sehen; die Wiesenfläche muss man dazu nicht betreten. Der Weg und die Straße führen daran direkt vorbei. Wie gesagt, geht es bei einer Brutvogelkartierung nicht darum, jeden einzelnen Quadratmeter zu begehen, sondern man arbeitet mit Sicht- und Hörergebnissen.

VL Herr Losch: Ich fasse einmal zusammen: Herr Springer hält die Kartierung, die der UVP und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zugrunde liegt, für teilweise unzureichend ermittelt. Das haben wir jetzt erfasst. Jetzt gibt es zur Projektvorstellung noch eine Frage?

Herr Hahn (Bezirksverband der Kleingärtner Weißensee): Anhand dieser meiner Vorstellung wissen Sie, wohin meine Frage zielt. Diese neue Straße zerschneidet eine komplette Kleingartenanlage. Das heißt, sechs Gärten verschwinden vollkommen, und drei weitere werden davon tangiert, werden also ebenfalls betroffen sein. Der Rest dieser Kleingartenanlage ist schon aufgrund diverser gerichtlicher Anträge des Eigentümers infrage gestellt.

Meine Frage: In Ihrem Begleitplan ist davon überhaupt keine Rede. Sind wir Menschen nicht erwähnenswert, oder sind wir Lurche? Welche Bedeutung das Kleingartenwesen mittlerweile hat, das haben so schon einige Politiker in Berlin verstanden. In Lichtenberg sorgt man dafür, dass Kleingärten überhaupt nicht mehr angegriffen werden. Aber hier geht man einfach durch eine Anlage durch, und das ist der absolute Tod. Sie erwähnen in Ihrer Umweltbetrachtung noch nicht einmal, dass Sie hier Grün einfach vollkommen zerstören. In diesen Kleingärten befinden sich ebenfalls Tiere. Es geht nicht mehr nur um Privatgrundstücke, sondern hier wird auch etwas für die Gesellschaft getan. Ich meine, das sollte man zumindest mit einfließen lassen. Es gibt auch einen Antrag dafür.

VL Herr Losch: Die Frage ist: Wie wurden die Kleingärten in der UVS und in der Eingriffsbilanz des LBP bewertet?

Herr Franz (Planungsbüro Landschaft Planen & Bauen): Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie wurden die Kleingärten berücksichtigt, und zwar zum einen beim Schutzgut Mensch und auch mit dem entsprechenden Lärmimmissionswerten, die vorhin von der Kollegin vorgestellt wurden, zum anderen auch mit ihrer entsprechenden Funktion.

Die Wohnbereiche wurden diesbezüglich natürlich höherwertig eingestuft als Kleingartenanlagen. Allerdings wurden die Kleingartenanlagen ebenfalls als hochwertig im Sinne der Bedeutung für den Menschen eingestuft. Das fand auch bei der Auswahl der Vorzugstrasse entsprechend Berücksichtigung. Denn es gibt hier auch Trassen,

die eine Inanspruchnahme von zum Wohnen genutzten Bereichen zur Folge gehabt hätten.

Zu Ihrer Frage nach der Berücksichtigung im Landschaftspflegerischen Begleitplan, in der Eingriffsbilanzierung: Hier wurden die Kleingärten, da es sich um einen Fachplan für Natur und Landschaft handelt – der Landschaftspflegerische Begleitplan ist ein Fachplan nur für die Belange von Natur und Landschaft –, in diesem Plan nicht in ihrer Funktion für den Menschen, sondern als Biotopstruktur und auch mit den Lebensraumfunktionen, die Sie selbst gerade ansprachen, für Tiere entsprechend ermittelt und bewertet. Es wurden zum Beispiel in diesem Bereich auch mehrere Bruthöhlen von Höhlenbrütern festgestellt, was dann zu der von mir angesprochenen Erhöhung der Maßnahme mit Ersatznistkästen führte.

VL Herr Losch: Dann kommen wir zur nächsten Frage.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Ich habe zwei Nachfragen zu dem, was uns präsentiert wurde, zu zwei Sätzen von Herrn Franz. Es ist mir nicht klar geworden, wie das funktionieren soll. Herr Franz hat zum einen in der Bilanz gesagt: Das Vorhaben ist umweltverträglich. – Dass wir das anders sehen, ist bekannt; dazu haben wir Einwendungen eingereicht, dazu, wo wir es anders sehen, auch.

Er hat zum Zweiten den Satz verloren, dass die schalltechnischen Berechnungen, die vorgestellt wurden, und die Luftschadstoffberechnungen bei der UVS berücksichtigt wurden. Ich versuche das in den Unterlagen nachzuvollziehen, und mir wird es nicht klar, Herr Franz. Vielleicht können Sie es mir noch einmal kurz erläutern.

Ich habe folgende Daten: Die aktualisierten Planfeststellungsunterlagen enthalten keine Umweltverträglichkeitsstudie. Die Umweltverträglichkeitsstudie datiert vom 21. März 2014. Die Schalltechnische Untersuchung stammt aus dem Jahr 2017, mit 55 Seiten eine neue Planunterlage. Die Luftschadstoffbetrachtung, die gerade vorgetragen wurde, stammt aus dem Jahr 2017, wenn ich die Unterlagen richtig verstanden habe. Dass Sie in die Vorausschau bereits die Umweltverträglichkeit, wie sie in drei Jahren bewertet werden wird, einbezogen haben wollen, erschließt sich mir absolut nicht. Diese Logik sollten Sie den Leuten hier einmal erläutern. Das, finde ich, ist ein schlechter Witz. An dieser Stelle haben Sie einfach falsche Angaben gemacht. Aber vielleicht können Sie dazu etwas sagen.

Es habe sich etwas geändert, haben wir gehört. Das, was sich geändert hat, 41 Betroffenheiten, haben Sie in Ihrer UVS 2014 nicht berücksichtigen können, weil es nicht bekannt war. Wenn Sie dann hier die Behauptung aufstellen, die UVS würde das berücksichtigen, ist das schon gewagt. Da bitte ich um Erläuterung.

Der zweite Punkt, wo ich um Erläuterung bitte, richtet sich auch ein bisschen an die Anhörungsbehörde. Wenn ich es richtig verstanden habe, sind sich Anhörungsbehörde und Vorhabenträger wohl ein bisschen darin einig, dass die 41 neuen Anspruchsberechtigungen ausschließlich zugunsten der Betroffenen wirken würden. Das verstehe ich jetzt als Jurist überhaupt nicht. Denn Anspruchsberechtigung heißt – diesen Begriff gibt es ja juristisch nicht – erst einmal: Es gibt Überschreitungen der nach § 41 BImSchG in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung festgelegten Lärmgrenzwerte. Das heißt, es gibt eine Überschreitung der gesetzlichen Zumutbarkeitsschwelle in 41 Fällen, wie heute festgestellt wurde. Das ist nicht zugunsten der Be-

troffenen. Diese Feststellung ist die Feststellung einer neuen Betroffenheit bzw. von 41 neuen Grenzwertüberschreitungen. Das ist zunächst einmal negativ. Wie man dann zu dem Ergebnis kommen kann, dass das ausschließlich zugunsten der Betroffenen wirke, erschließt sich mir beim besten Willen nicht. Als Juristen können wir natürlich auf alles eine Antwort geben. Aber die juristische Logik beinhaltet das nicht. Wenn wir neue Betroffenheiten in unseren Reihen haben sollten und Sie sich tatsächlich erdreisten, das Verfahren unbesehen so fortzuführen, werden wir das selbstverständlich und dann auch noch nach dem Planfeststellungsbeschluss womöglich vor Gericht diskutieren müssen. Denn diese Sichtweise kann ich nicht akzeptieren.

(Stellenweise Beifall bei den Einwendern)

VL Herr Losch: Dann arbeiten wir erst einmal das ab.

(Herr Krahl: Darf ich noch einmal ganz kurz fragen?)

– Geht es Ihnen um dasselbe?

Herr Krahl (Einwender): Ja. Da wird eine Frage an den Herrn von der Umweltschutzbehörde gestellt, ob diese Untersuchung gemacht worden ist, und es wird einfach pauschal behauptet: Ja, ist gemacht worden. Der Eigentümer sagt: Das kann ich mir nicht vorstellen; denn ich bin dort ständig vor Ort. Er hätte wohl einen von den sechs Terminen, die dort gemacht worden sind, mitbekommen müssen. Ich wohne gegenüber und arbeite 80 % meiner Zeit am Schreibtisch mit Blick auf dieses noch grüne Stück Land. Ich habe auch kein einziges Mal irgendjemanden dort herumlaufen sehen. Wenn ich mich an meine Grundstücksgrenze stellen würde und in den Bäumen etwas beobachten wollte, dann brauchte ich einen NSA-mäßigen Feldstecher. Das ist mit normalen Objektiven nicht möglich. Insofern ist die Antwort, dass das gemacht wurde, für mich keine Antwort. Das klingt wie: „Lieber Kunde, nimm dich zurück; wir haben es gemacht und fertig!“ Es war aber nicht wirklich die Antwort auf diese Frage, und es wirkte auf mich überhaupt nicht glaubwürdig, dass diese Untersuchungen so gemacht worden sind.

VL Herr Losch: Ich fasse zusammen: Herr Krahl bezweifelt nach wie vor, dass die erforderlichen Untersuchungen für UVS und LBP in ausreichender Weise durchgeführt worden sind. Der Vorhabenträger kann sich noch überlegen, ob er das so stehen lassen oder noch etwas dazu sagen will. Das machen wir aber der Reihe nach.

Herr Sommer hat mit seinem ersten Punkt – das können Sie noch zusammenfassen mit dem, was Herr Krahl gesagt hat, und den zweiten Punkt koppeln wir jetzt einmal aus – die Rüge ausgesprochen, dass Ihre UVS wesentlich älter sei als die Erkenntnisse der Luft- und Schalluntersuchungen und deshalb nicht eingegangen sein könne, sodass hier ein Fehler in der Systematik passiert sein müsse. Nehmen Sie dazu bitte Stellung.

Herr Franz (Planungsbüro Landschaft Planen & Bauen): Die schalltechnischen Untersuchungen wurden ja nicht nur 2017 für die Entwurfsplanung durchgeführt. Es gab bereits schalltechnische Untersuchungen zu den Trassenvarianten, datierend aus 2014, und diese wurden der Umweltverträglichkeitsstudie zugrunde gelegt. Ich hatte mich vorhin generell auf schalltechnische Untersuchungen bezogen und vielleicht ver-

säumt, das zu präzisieren, was ich hiermit tue: Es geht um die schalltechnischen Untersuchungen aus dem Jahr 2014.

Zum zweiten Punkt von Herrn Krahl: Ich kann nur wiederholen, was ich vorhin gesagt habe. Die Brutvogeluntersuchungen wurden von einem dafür ausgewiesenen Fachmann durchgeführt. Es handelt sich, wie gesagt um sechs Begehungen während der entsprechenden Vegetationsperiode. Das heißt, dass man sich dabei nicht unbedingt über den Weg läuft, ist noch nicht so außergewöhnlich. Es wurden Untersuchungen nach den geltenden Standards gemacht. Es gibt auch einen entsprechenden Ergebnisbericht zu der Brutvogeluntersuchung, der Bestandteil der Unterlage 19 ist. Daher kann ich auch nicht mehr dazu sagen als vorhin.

VL Herr Losch: Dann müssen wir das wohl so stehenlassen.

Dann hat Herr Sommer etwas zur schalltechnischen Untersuchung bzw. Aktualisierung eingewandt im Hinblick auf neue Schallbetroffenheiten und daraus resultierende Lärmschutzansprüche. Es ist natürlich nicht zwingend so, dass eine schalltechnische Anspruchsberechtigung für Lärmschutzmaßnahmen automatisch eine vorherige Verschlechterung der Situation der davon Betroffenen beinhaltet, weil Schallschutzansprüche selbstverständlich immer ein Überschreiten der Zumutbarkeitsgrenzen der Verkehrslärmschutzverordnung voraussetzen. Das ist sicher so. Aber wenn ein Vorhabenträger eine Planung auslegt für eine Autobahn oder eine sonstige Straße und zunächst – aus welchen falschen Gründen auch immer – zu dem Ergebnis kommt, dass ein Teil der Nachbarschaft entlang seines Vorhabens keine Ansprüche hat, er dann erkennt, dass er falsch lag und ohne eine Änderung der eigentlichen verkehrlichen Planung die Aussage lediglich dahingehend ändert, dass jetzt Schallschutzansprüche doch bestehen, dann ist eine solche Fehlerkorrektur selbst noch im Planfeststellungsbeschluss möglich. Eine Veränderung im Hinblick auf veränderte Auswirkungen – es geht ja um die Beurteilung des Verkehrslärms – muss man davon trennen, dass ein bloßer Erkenntnisakt, dass man einen Fehler gemacht hat und die Fehlerbeseitigung dann wiederum zu Schallschutzansprüchen führt, tatsächlich eine Begünstigung der davon betroffenen Personen ist, die im Ausgangsplan wegen dieser falschen rechtlichen Sichtweise eben keine Ansprüche gehabt hätten. Diese Korrektur muss dem Vorhabenträger jederzeit erlaubt sein – und der Planfeststellungsbehörde auch.

Herr Franke, wollen Sie für den Vorhabenträger ergänzen?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Ich meine, es ist für Herrn Sommer ausreichend, was Sie gesagt haben. Vielleicht für die Anwesenden: Wir haben ja nicht neu gerechnet, sondern die Werte, die Sie vorher im Zusammenhang mit der Auslage schon kannten, bleiben unverändert stehen. Der Beurteilungswert, den wir gegenübergestellt haben, war nur ein anderer, und zwar einer zugunsten der dort Wohnenden, sodass Menschen Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach erhalten haben, die diesen vorher nicht hatten.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Zu beidem eine ganz kurze Anmerkung: Herr Franz, vielleicht habe ich mich vorhin nicht deutlich genug ausgedrückt. Die Daten der Unterlagen sind neue schalltechnische und neue luftschadstofftechnische Untersuchungen 2017 – alte schalltechnische Untersuchungen von August 2014, UVS März 2014, nie nachgebessert. Wie wollen Sie das berücksichtigt haben? Die Logik ist einfach falsch. Die Reihenfolge ist falsch. Sie können nicht die Umweltverträglichkeit

von etwas beurteilen, was Sie nicht kennen. Wir haben gehört – und deswegen ist das besonders relevant -, dass heute 41 neue Ansprüche erkannt wurden. Das ist für alle bis auf Sie erst einmal neu, die das ausgearbeitet haben. Das haben Sie damals mit keinem Wort berücksichtigt und heute auch nicht. Sie machen einfach gar nichts.

Das kann nicht sein. Das widerspricht der gesetzlichen Wertung. Das sind 41 unzumutbare Lärmbelastungen, die festgestellt wurden. Das ist etwas, wo die Betroffenen zu Recht fordern können: Dann schaut bitte in die UVS und bessert das nach! Es kann nicht sein, dass diese älter ist als alle anderen Unterlagen und die Behauptung aufgestellt wird, dass die UVS, die älter ist als alles andere, das, was später kam, alles schon bewertet hat. Das geht logisch nicht. Das ist das eine.

Das andere, Herr Losch: Wir sind uns da nicht uneinig, nur sehen Sie das etwas anders als ich. Ich bitte noch einmal darum, dass einfach versucht wird, zwischen dem, was die Planfeststellungsbehörde nachher zu leisten hat, und dem, was das eigentliche Verfahren zu leisten hat, zu trennen. Das Verfahren hat zu leisten, dass die Betroffenen darauf hingewiesen werden, dass sie betroffen sind und sich auf dieser Grundlage noch einmal die Unterlagen anschauen können und sich vergewissern können, dass denn alles drin ist. Das können sie aber nur, wenn das Signal durch die Unterlagen gesetzt wird: die sogenannte Anstoßwirkung, von der wir immer sprechen. Die Anstoßwirkung durch unzumutbare Lärmbelastung ist: Der Betroffene ist unzumutbar belastet. Diese gibt es für die 41 jetzt festgestellten Unzumutbarkeiten bisher noch nicht. Deswegen sage ich: Das Verfahren kann seine Wirkung nur entfalten, wenn diese Unterlagen, wenn ich 41 neue Betroffenheiten feststelle, tatsächlich den Betroffenen auch zur Kenntnis gegeben werden und ihnen die Möglichkeit zur Einwendung gegeben wird.

VL Herr Losch: Wir sollten diese Beurteilung unter den Punkt 5.8, wo die schalltechnische Berechnung noch einmal diskutiert wird, einschließlich derjenigen, die jetzt neu anspruchsberechtigt sind – das wird ein wesentlicher Inhalt für die vom Vorhaben Betroffenen sein –, noch einmal aufnehmen.

Ich möchte an dieser Stelle eigentlich nur darauf hinweisen: Es ist doch genau so gewesen mit der Anstoßwirkung der ausgelegten Planfeststellungsunterlage, dass es Einwendungen gegeben hat, warum bestimmte Nachbarn oder etwas weiter entfernte Grundstücke keinen Lärmschutz erhalten sollten. Wenn dann der Vorhabenträger sagt: „Okay, ihr habt recht, jetzt bekommt ihr sogar Schallschutz“, kann man meines Erachtens mehr nicht verlangen, da es schon genau der Sinn einer ausgelegten Unterlage ist, dass jemand sagt: „Ich möchte nicht nur Schallschutz, sondern ich glaube, ich bin dazu auch dazu berechtigt, Schallschutz zu bekommen.“ Wenn er in der ursprünglich ausgelegten Unterlage diesen nicht erhielt und ihn jetzt bekommt, so wird man das auch zum Schluss in der dann planfestgestellten Unterlage sehen. Aber Änderungen, die auf Betroffenheiten dergestalt reagieren, dass der Vorhabenträger dann den Plan zugunsten der ja schon vorher Belasteten – denn die Belastung kommt ja durch die Straße, und diese Unterlage lag natürlich aus – ändert und jetzt dafür auch Lärmschutz macht, das kann man meines Erachtens nicht dahingehend umdrehen, dass man sagt, man habe die eigentliche Belastung verschwiegen.

Aber wir nehmen das noch einmal auf, dann können sich alle noch einmal Gedanken dazu machen, wenn wir zum Punkt Schallschutz kommen.

Die Projektvorstellung ist jetzt abgeschlossen. Ich würde, weil ich glaube, dass das relativ zügig geht, Sie mit den Trägern öffentlicher Belange, die überhaupt erschienen sind, konfrontieren und rufe diese jetzt der Reihe nach mit der Frage auf, ob sie noch Erörterungsbedarf haben:

Erste Gruppe, Leitungs- und Versorgungsunternehmen: Ist jemand für das IT Dienstleistungszentrum Berlin anwesend? – Das ist nicht der Fall.

Ist jemand von der Bundeswehr anwesend? – Das ist nicht der Fall.

Ist jemand von der Berliner Feuerwehr anwesend? – Das ist nicht der Fall.

Ist jemand von Vattenfall Europe Netzservice GmbH anwesend? – Das ist nicht der Fall.

Ist jemand von Vattenfall Europe (Wärme) anwesend? – Das ist nicht der Fall.

Ist jemand von Vattenfall Europe Berlin Licht anwesend? – Das ist nicht der Fall.

Ist jemand von der NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG anwesend? – Das ist nicht der Fall.

Ist jemand für die Deutsche Telekom anwesend? – Das ist nicht der Fall.

Ist jemand für Vodafone Kabel Deutschland GmbH anwesend? – Das ist nicht der Fall.

Ist jemand für Colt Technology anwesend? – Das ist nicht der Fall.

Ist jemand von der Industrie- und Handelskammer anwesend? – Das ist nicht der Fall.

Ist jemand von der Berliner Stadtreinigung (BSR) anwesend? – Das ist nicht der Fall.

Ist jemand von der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe anwesend? – Das ist nicht der Fall.

Ist jemand von der Senatsverwaltung für Jugend, Bildung und Familie? – Das ist nicht der Fall.

Zweite Gruppe: Ist jemand von der Gemeinsamen Landesplanung erschienen? – Das ist nicht der Fall.

Ist jemand von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Abteilung I, anwesend? – Das ist nicht der Fall.

Ist jemand von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Abteilung II, anwesend? – Das ist nicht der Fall.

Jemand von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Abteilung III? – Das ist nicht der Fall.

Ist das Bezirksamt Pankow hier vertreten?

Frau Marx (Bezirksamt Pankow, Straßen- und Grünflächenamt): Ich bin zuständig für die Planung von Straßen. Wir hatten nochmals eine Stellungnahme zu den nachträglichen Änderungen und Stellungnahmen des Vorhabenträgers, die uns schriftlich zugesandt wurden, abgegeben. Hier gibt es einen schriftlichen Hinweis. Ich würde noch einmal zu den Punkten, die wir hier angesprochen haben, kleine Ergänzungen oder Änderungen vornehmen.

Nach nochmaliger Prüfung sind wir zum Thema T. 002209 zu folgender Einsicht gekommen: Hier hatten wir ursprünglich keinen Konsens festgestellt, dass das Regenrückhaltebecken in seiner technischen Funktion ausschließlich von den Berliner Wasserbetrieben unterhalten und gewartet wird. Bei allen weiteren Anlagen, die das Regenrückhaltebecken eingrenzen, wie eine Hecke oder die Zuwegung, sehen wir die Zuständigkeit jedoch bei uns. Das hatten wir in der schriftlichen Stellungnahme anders formuliert.

Zum Zweiten möchten wir noch einmal darauf hinweisen, dass bei den Zuständigkeiten in der Spalte 5 gesagt wird, dass die Unterhaltung ausschließlich dem Straßenbaulastträger Bezirk Pankow obliegt. Hier gibt es tatsächlich verschiedene Grundstückseigentümer im Land Berlin, wie Forsten, wie SenUVK, und ist tatsächlich nicht unsere Zuständigkeit gegeben. Wir bitten das noch einmal differenzierter zu betrachten. – Das war‘s.

VL Herr Losch: Wie bewertet das der Vorhabenträger?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Vielen Dank für die Stellungnahme; wir werden sie entsprechend berücksichtigen.

VL Herr Losch: Ist jemand von der Gemeinde Ahrensfelde anwesend? – Das ist nicht der Fall. Dann kommen wir zum Landesdenkmalamt.

Herr Schröer (Landesdenkmalamt): Wir vertreten Belange von Denkmalschutz und Denkmalpflege. Es betrifft hier das Ensemble Alt-Karow.

Wir haben bei der Planung drei Knackpunkte entdeckt und auch schon in mehreren Stellungnahmen bekannt gegeben. Das eine ist der direkte Eingriff in das Ensemble, das Zweite der Umgebungsschutz und das Dritte die Bushaltestelle, die in dem Ensemble zu liegen kommt.

Ich gehe einmal der Reihe nach vor. Die Vorzugsvariante 7 greift auf einer kleinen Teilfläche direkt ins Ensemble ein und geht wirklich haarscharf an einem Bestandsgebäude auf dem Grundstück Karow 1 vorbei. Da ist uns wichtig, dass sichergestellt ist, dass dieses Gebäude auch während der Bauzeit stehen bleiben kann, nicht beschädigt wird und auch weiterhin durch den neuen Grundstückszuschnitt nutzbar ist. Das bitte ich zu erläutern.

Der zweite Punkt betrifft den Umgebungsschutz: Alt-Karow ist ein typisches Straßenangerdorf mit zurückliegenden Grünbereichen, wie man auf der Karte sieht. Diese landschaftliche Prägung sollte auch weiterhin spürbar sein. Da ist uns im Grunde jeder Meter Entfernung der neuen Straße von unserem Ensemble hilfreich.

Vor diesem Hintergrund verstehe ich nicht, dass die UVP und die Variantenprüfung nicht angepasst worden sind. Wir hatten diese 2014 bekommen und haben Stellung genommen, dass wir mit dieser Vorzugsvariante große Probleme haben. Wir hatten vorgeschlagen, die Trasse weiter nach Süden zu verlegen. Dennoch finden sich in der Variantenprüfung, auch in der aktuellen Version, alle Varianten und auch die südlich liegenden mit „gut“ bewertet. Hier muss unbedingt eine Differenzierung vorgenommen werden, um eine saubere Abwägung zu haben.

Aus Sicht des Landesdenkmalamtes sind die Varianten 7 und 12, die etwas weiter nördlich und enger am Ensemble vorbeiführen, nicht mit „gut“ zu bewerten. Wir haben damit erhebliche Probleme. Sie sind aus unserer Sicht sogar mangelhaft. Die südlichen Varianten, auch wenn ich weiß, dass es dazu andere Belange gibt, z. B. Schallschutz für die Anwohner, sind aus unserer Sicht besser verträglich und können mit „gut“ bewertet werden.

Der dritte Punkt betrifft die Bushaltestelle im Straßenzug Alt-Karow. Dazu habe ich noch keine detaillierten Unterlagen entdeckt. Hier bitte ich darum, dass sichergestellt wird, dass die genaue Gestaltung dieser Bushaltestelle, was Beläge usw. angeht, eng mit den Denkmalbehörden abgestimmt werden kann.

VL Herr Losch: Ich würde darum bitten, dass der zweite Einwand diskutiert wird. Das ist ja einer der ersten Punkte bei der sachlichen Erörterung unter Ziffer 5.4, Variantenauswahl. Außer dem Landesdenkmalamt sind natürlich viele andere daran interessiert, welche Vorzugsvariante der Vorhabenträger hier genommen hat und warum. Das müssen wir einfach im Zusammenhang mit der Variantenauswahl diskutieren. Daher würde ich den Vorhabenträger bitten, zu der Bushaltestelle, zu der Frage Alt-Karow 1 und zum Erhalt des Gebäudes auch während der Bauzeit Stellung zu nehmen.

Herr Springer (Einwender): Entschuldigen Sie den Einwurf: Darf ich zu diesen Problemen mit dem Landesdenkmalschutz nachher eine Frage stellen, wenn die Variante dran ist? Denn das sind ganz wichtige Probleme.

Ich habe jetzt festgestellt, dass ein Umdenken in der oberen Denkmalschutzbehörde schrittweise stattgefunden hat. Das bewerte ich sehr positiv. Dieser Kern von der Strömannstraße bis zur Straße 69 ist auch nach einem Schreiben, das mir vorliegt, zum Denkmalschutz gehörig. Ich würde an das anschließen, was gerade vom Denkmalschutz gesagt wurde. Diesbezüglich würde ich mich nachher noch einmal bei der Variantendarstellung einbringen wollen.

VL Herr Losch: Natürlich gibt es unterschiedliche Interessen und Belange. Sie sind natürlich in erster Linie auch von der Variantenauswahl betroffen, völlig klar. Das müssen wir dann diskutieren.

Nun aber zunächst zu den Punkten vom Landesdenkmalamt. Bitte, Herr Franke.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Natürlich werden wir mit Ihnen in der weiteren Planung die besonderen Belange des Denkmalschutzes berücksichtigen, abstimmen und versuchen, die Bushaltestelle so zu legen, dass das sowohl mit den verkehrlichen als auch mit den Denkmalschutzbelangen kompatibel ist.

Bei Frage 1 habe ich herausgehört, wir sollen sicherstellen, dass das Gebäude hinter dem Zaun während der Bauarbeiten keinen Schaden nimmt und weiter nutzbar bleibt. Das ist auch unser Ziel. Die Vorzugsvariante sieht vor, minimal 5 m² in das Grundstück von Herrn Springer einzugreifen. Davon betroffen ist aber kein Gebäude.

VL Herr Losch: Jetzt kommen wir zur Abteilung III der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Ist jemand von der Abteilung III anwesend? – Das ist nicht der Fall.

Dann kommen wir zu den Berliner Stadtgütern. Ist jemand von den Berliner Stadtgütern anwesend?

Herr Zimmermann (Berliner Stadtgüter): Es geht um den Punkt Planänderung, Bedarf von Landwirtschaftsflächen an der B 109, Schönerlinder Straße, als Ausgleichsmaßnahmen für die Feldlerche.

Wir sind von dieser Planänderung relativ überrascht worden. Zum einen sind die Flächen seit langem von den Berliner Stadtgütern bewirtschaftet, zurzeit über eine Anpachtung vom Bezirksamt Pankow und eine Unterverpachtung an die Berliner Stadtgüter Nord. Die Flächen sind für unseren Pächter betriebsnotwendig; er kann auf diese nicht verzichten, das gilt auch für eingeschränkte Bewirtschaftung. Da der Erhalt landwirtschaftlicher Bewirtschaftung eine der Kernaufgaben der Stadtgüter ist, können wir dem zunächst so nicht zustimmen.

Der zweite Punkt: Es gibt zu diesen Flächen in Pankow Gespräche sowohl mit dem Bezirksamt Pankow als auch mit der Senatsverwaltung Stadtentwicklung/Umwelt. Dabei geht es darum, wie diese Flächen in Zukunft für Ausgleichsmaßnahmen auch im Rahmen des gesamtstädtischen Ausgleichskonzepts genutzt werden können. Dazu findet der nächste Termin am 6. Dezember statt. Unser Eindruck ist, dass sowohl beim Bezirksamt Pankow als auch bei der Senatsverwaltung wie auch auf der Ebene zwischen den beiden die eine Hand nicht weiß, was die andere tut. Wir bitten doch, diese Gespräche abzuwarten, bevor über diese Maßnahme entschieden oder weiter darüber diskutiert werden kann.

VL Herr Losch: Sprechen Sie für die Berliner Stadtgüter Nord?

(Herr Zimmermann: Ja.)

Oder gleichzeitig auch für die Berliner Stadtgüter GmbH, also für beide?

Herr Zimmermann (Berliner Stadtgüter): Wir vertreten auch die Nord KG, wenn jetzt keiner von der Nord KG da ist.

VL Herr Losch: Also für beide.

Frau Richter (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Ich würde einmal darum bitten, bei den Detailstudien unter Landschaftspflegerischem den Begleitplan die Nr. 17 zu öffnen. Das ist die Dokumentation, wie lange wir uns bemüht haben, Ausgleichsflächen für Feldlerchen zu finden, was in Berlin nicht ganz einfach ist.

Herr Zimmermann (Berliner Stadtgüter): Danke, dass Sie mich daran erinnert haben: Die Stadtgüter GmbH hat ja jede Menge Flächen im Berliner Umland. Wir können im Umland Flächen als Ersatz anbieten. Es gibt inzwischen schon andere Punkte, wo Ausgleiche für Eingriffe in Berlin auch außerhalb Berlins bei den Stadtgütern vorgenommen werden. Auch das ist Inhalt dieser Gespräche mit der Senatsverwaltung. Insofern: Es gibt andere Möglichkeiten.

Frau Richter (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Ich würde jetzt meinen Kollegen Herrn Franz bitten, diesbezüglich Ausführungen zu machen. Da, wo wir den Eingriff machen, wollen wir natürlich nach Möglichkeit auch in der Nähe ausgleichen, soweit es uns möglich ist. Herr Franz ist der bessere Fachvortragende; deshalb würde ich ihm gern das Wort übergeben.

Herr Franz (Planungsbüro Landschaft Planen & Bauen): Es ist nicht so, dass wir die Stadtgüter nicht schon frühzeitig in den Flächenrechercheprozess einbezogen hätten. Wir haben bereits vor einem Jahr eine entsprechende Anfrage gestellt. Wir hatten dazu insbesondere mit einer Kollegin aus Ihrem Haus, Frau Lehnert, gesprochen, nicht nur diesbezüglich, ob es auf Ihren Flächen in Berlin entsprechende Möglichkeiten gibt, sondern generell auf den Flächen der Stadtgüter. Es konnten uns keine Flächen für diese spezielle Maßnahme in Aussicht gestellt werden.

Vor diesem Hintergrund haben wir unsere Recherche berlinweit ausgedehnt und auch mit allen Bezirken, mit den entsprechenden Fachämtern, gesprochen, die über Landwirtschaftsflächen verfügen; das sind ja nicht so viele Bezirke. Wir sind am Ende zum Bezirk Pankow zurückgekommen, weil uns vom Amt für Umwelt und Naturschutz die besagte und von mir vorhin dargestellte Fläche als sehr geeignet für diese Maßnahme empfohlen wurde, nicht nur als sehr geeignet, sondern auch als einzige aktuell zur Verfügung stehende Fläche, die den Ansprüchen der Maßnahme entsprechend gerecht wird.

Herr Zimmermann (Berliner Stadtgüter): Zu Ihren Kontakten von vor einem Jahr kann ich nicht viel sagen. Ich bin heute recht kurzfristig für Frau Kurzmann, meine Chefin, hier eingesprungen. Ich habe nur jetzt die Information bekommen, dass es Möglichkeiten gebe.

Der zweite Punkt bleibt aber bestehen: Es müsste tatsächlich zwischen den verschiedenen Akteuren abgesprochen werden, wo jetzt kurzfristig Flächen entnommen werden könnten oder ob sie Bestandteil eines langfristigen Konzepts sind.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wir sichern natürlich jede Abstimmung zu.

VL Herr Losch: Der Vorhabenträger sichert Abstimmung mit den Stadtgütern zu.

Nun kommen wir wieder zur Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, dort zur Verkehrsabteilung. Möchte nun die Verkehrsabteilung zum Vorhaben sprechen?

Frau Männ (SenUVK, Abt. IV): Wir sehen keinen weiteren Erörterungsbedarf. Die Beantwortung unserer Hinweise erscheint uns ausreichend. Uns ist zugesichert worden, dass wir in die weitere Bearbeitung einbezogen werden. Insofern reicht uns das.

VL Herr Losch: Nun kommen wir zu den Berliner Verkehrsbetrieben. Ist jemand von der BVG anwesend?

Herr Giebler (BVG): Wir haben keinen Erörterungsbedarf, bitten aber darum, uns in die Planung einbringen zu können, um eventuell Buslinien zu planen.

VL Herr Losch: Kommen wir zurück zur Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, zunächst zur Abteilung I. Ist jemand von der Abteilung I oder für die Abteilung II anwesend – das sind die beiden Umweltabteilungen? – Es ist niemand hier.

Dann kommen wir zum Fischereiamt. – Es ist aber nicht erschienen.

Die Berliner Wasserbetriebe wurden beteiligt. Möchte jemand für die Berliner Wasserbetriebe sprechen? – Das ist nicht der Fall.

Dann kommen wir zum Landesamt für Gesundheit und Soziales. Es ist hier vertreten und möchte auch sprechen.

Herr Kadler (LaGeSo): Ich bin mit Ihrer Erwiderung nicht ganz einverstanden. Hintergrund ist der: Die Immissionsberechnungen an den Fenstern der Schule ergaben, dass dort Schallschutzmaßnahmen notwendig sind, wohlgemerkt an den Fenstern, nicht am Schulhof. Ich freue mich darüber, dass hier eine Lärmschutzwand errichtet wird.

Die Schallschutzfenster sind eine gute Sache, aber damit ist verbunden, dass wir mit dem Luftwechsel in den Schulräumen ein Problem haben werden. Die Äußerung Ihrerseits, dass in den Pausen ja gelüftet werden könne, kann nicht akzeptiert werden, weil aus Erfahrungen, Erkenntnissen und vielen Studien deutlich wird, dass auch während des Unterrichts zu lüften wäre, um für einen ausreichenden Luftaustausch zu sorgen. Das heißt, wir haben, wenn es so sein sollte, eine Unterbrechung von fünf Minuten, in denen wir den Verkehrslärm in der Klasse haben. Unser Hinweis und der Hinweis vom Bezirksamt Pankow ist der, dass dort eine Belüftungsanlage eingebaut werden müsste, da, wo der Lärmpegel zu hoch wird, um zu verhindern, dass die Fenster geöffnet werden müssen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Der Vorhabenträger stimmt Ihren Ausführungen zu. Sofern der Anspruch auf Lärmschutz passiver Art besteht, werden diese Fenster mit Lüftungen ausgestattet.

Herr Kadler (LaGeSo): In der Form, dass wir sagen als Fachvortrag: 1000 ppm nach dem Richtwert im entsprechenden Regelwerk.

(Herr Franke: Ja.)

– Wunderbar. Danke.

VL Herr Losch: Damit scheint das Problem gelöst zu sein. Ich bedanke mich.

Damit haben wir die Erörterung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange abgeschlossen. Ich bedanke mich bei allen für die Geduld. Wir kommen nach einer

Pause zur Erörterung der einzelnen Einwendungen und beginnen dort mit der Planung der Verkehrsanlage und der verkehrlichen Begründung.

(Unterbrechung: 14:40 Uhr – 15:15 Uhr)

Wir setzen die Erörterung fort.

Bevor wir weiter nach der Tagesordnung vorgehen und zur Erörterung der einzelnen Einwendungen, zunächst Raumordnung/Flächennutzungsplanung, kommen, wollen wir die Einwendungen von Herrn Rechtsanwalt Sommer über das Anhörungsverfahren in Bezug auf die ausgelegten Unterlagen nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung erörtern, weil Herr Sommer der Meinung ist, dass die Bekanntmachung der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen fehlerhaft erfolgt ist. Ich würde Herrn Sommer bitten, diese Fehler noch einmal darzulegen.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Vielen Dank, Herr Losch. Ich habe hier eine öffentliche Bekanntmachung aus dem Amtsblatt Nr. 39 vom 19.09.2014 zur Auslegung der Planunterlagen, in der es hinsichtlich der UVP-Pflicht des Vorhabens (Nr. 9) heißt:

> Das Vorhaben ist UVP-pflichtig. Es wird darauf hingewiesen, dass im Land Berlin die für das Verfahren zuständige Behörde die Anhörungsbehörde, damals noch SenStadtUm, und die für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zuständige Behörde die Planfeststellungsbehörde, ebenfalls SenStadtUm, ist und dass die ausgelegten Planunterlagen die nach § 3 Abs. 3 UVPG notwendigen Angaben enthalten.
>
> Nach § 9 Abs. 1a Nr. 5 des UVPG in der hier noch anzuwendenden Fassung vor der Änderung 2017 ist bekannt zu machen, welche Unterlagen nach § 6 UVPG vorliegen.

Das ist hier nicht geschehen. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich mehrfach mit der Frage beschäftigt, was mit den Unterlagen gemeint ist, die bekannt zu machen sind, und hat gesagt, dass zumindest – das ist die Mindestanforderung aus der A20-Entscheidung aus dem April 2016, es gab davor noch die Uckermark-Leitungsentscheidung aus dem Januar 2016 – irgendwie erkennbar sein muss, mit welchen Umweltbeeinträchtigungen sich die Unterlagen beschäftigen. Also, was das Bundesverwaltungsgericht als Mindestanforderungen hat ausreichen lassen, ist, dass darin steht: Umweltverträglichkeitsprüfungen, die sich mit dem und dem beschäftigen, Landschaftspflegerischer Begleitplan, der sich mit dem und dem beschäftigt. Hier haben wir rein gar nichts, sprich: Die Anforderung nach § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG ist nicht eingehalten, und wir befinden uns derzeit noch im Planfeststellungsverfahren.

Wir gehen davon aus, dass sich Anhörungsbehörde und Vorhabenträger an Recht und Gesetz orientieren – daran sind Sie ja nach Art. 20 Abs. 3 Grundgesetz auch gehalten – und das noch einmal öffentlich bekannt machen sowie die Unterlagen auslegen.

VL Herr Losch: Vielen Dank, Herr Sommer, für diesen wichtigen Hinweis. In der Tat war uns zum Zeitpunkt der Bekanntmachung die Entscheidung aus dem Jahr 2016 naturgemäß noch nicht bekannt, weil die Auslegung ja vorher bekannt gemacht wur-

de. Wir hatten uns mit einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 24.11.2004 auseinandergesetzt, womit das Bundesverwaltungsgericht tatsächlich Anforderungen an die auszulegenden Unterlagen formuliert hat, da aber noch nicht an die Bekanntmachung. Diese Anforderungen haben wir auf jeden Fall mit den Unterlagen, die wir ausgelegt haben, erfüllt. Zutreffend ist, dass in der öffentlichen Bekanntmachung eine Einzelaufzählung der Unterlagen nach § 6 Abs. 3 des UVP-Gesetzes nicht enthalten ist. Wir werden das in Zukunft besser machen.

Die Frage ist, welche verfahrensmäßige Bedeutung dieser mögliche Fehler hat. In der Klarheit dieser Entscheidung von 2016 war uns zum maßgeblichen Zeitpunkt so nicht bewusst, dass es ein Fehler war. Diese insoweit nach heutiger Rechtsprechung unvollständige Bekanntmachung der auszulegenden Umweltunterlagen hat nach unserer Auffassung allerdings keine Verkürzung des Beteiligungsrechts von irgendjemandem zur Folge. Denn die auszulegenden Unterlagen waren in den Ordnern über die Umweltverträglichkeitsstudie und die Landschaftspflegerische Begleitplanung in der Auslegung zusammengefasst griffbereit. Die Vorstellung, dass jemand gehindert wäre, ein einzelnes Gutachten zur Kenntnis zu nehmen, weil dieses Gutachten nicht in einer Aufzählung der öffentlichen Bekanntmachung enthalten war, sondern die öffentliche Bekanntmachung zugegebenermaßen pauschal nur auf die Unterlagen nach dem UVP-Gesetz verwiesen hat, ohne sie im Einzelnen aufzuführen, kann nach unserer Auffassung eigentlich keine Fehlerhaftigkeit zur Folge haben, weil es Unterlagen nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz gab, die es in der Auslegung zu lesen geben würde. Das konnte man dem Bekanntmachungstext entnehmen. Da ist von „mehreren Unterlagen nach dem UVPG“ die Rede; sie sind eben nicht aufgezählt.

Wir haben auch keinen Einwand dahingehend, dass damit eine Verkürzung des Teilnahmeanspruchs verbunden gewesen wäre. Es ist mir auch schwer vorstellbar, wie das geschehen sollte; denn entweder sucht man die Auslegung auf oder man sucht sie nicht auf. Wenn man sie aufsuchte, waren alle Unterlagen da, und man konnte alle Unterlagen einsehen und sie sich in der Auslegung sogar erläutern lassen. Das Einzige, was ich mir vorstellen könnte, wäre, dass jetzt tatsächlich jemand sagt: „Wenn ich ein ganz spezifisches Gutachten in der Bekanntmachung gelesen hätte und darauf hingewiesen worden wäre, dann hätte ich vielleicht noch mehr eingewendet.“ Das würde ich dahingehend erweitern, dass man eine nachträgliche Einwendung, wenn sie denn mit der Begründung erfolgt, dass man wegen der fehlenden Bekanntmachung damals das Gutachten gar nicht erkannt und nicht gelesen hat, trotz Fristablaufs auch jetzt noch erheben kann.

Dass darüber hinaus der formale Fehler jetzt irgendein Beteiligungsrecht abschneidet, was wir an dieser Stelle nicht mehr heilen könnten, erschließt sich mir jedenfalls bisher nicht. Wenn jemand sagt, er sei in der Auslegung von den Unterlagen so überrascht worden, dass er sich nicht ausreichend vorbereiten konnte – aber mit dem Bekanntmachungstext ist ja auch die Vorbereitung so eine Sache, da stehen ja auch immer nur die Überschriften –, ist mir die Fehlerfolge für das Verfahren nicht so richtig klar, obwohl ich natürlich in Zukunft die Auslegung der höchstrichterlichen Rechtsprechung beachten werde. Aber wir sind nicht zu dem Schluss gekommen, dass aus diesem Grunde die Bekanntmachung wiederholt werden muss. Denn die Auslegung als solche war in Ordnung. Den Anstoßeffekt, zu dieser Auslegung hinzugehen, halte ich eigentlich auch für ausreichend, wenn dort von UVPG-Unterlagen die Rede ist, selbst wenn es formal gesehen so nicht korrekt ist.

Die Rüge ist jetzt von Ihnen erhoben worden, und man wird sich damit auseinandersetzen müssen. Aber dass dies ein solcher Fehler ist, der zum Abbruch des Verfahrens oder zu einer Nachbekanntmachung der Unterlagen führen muss, erscheint mir in der Fehlerbewertung eine Spur zu groß.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Ich glaube, der Vorhabenträger möchte sich an dieser Diskussion nicht unbedingt beteiligen. Das war jetzt eine Auffassung der Anhörungsbehörde, die eher in Richtung dessen geht, was ein Richter zu prüfen hat, wenn er den Fall auf dem Tisch hat. So weit sind wir aber noch nicht, wir sind nicht im Rechtsbehelfsverfahren. Es findet hier keine Prüfung nach Umweltrechtsbehelfsgesetz statt, sondern wir sind im Planfeststellungsverfahren. Und dass sich eine Anhörungsbehörde im Planfeststellungsverfahren hinsetzt und sagt: „Uns ist Recht und Gesetz egal“, das finde ich schon verwegen.

Noch einmal ganz kurz zum Maßstab: Wir haben hier einen Verstoß gegen das UVPG; er konnte der Anhörungsbehörde auch zum Zeitpunkt der öffentlichen Bekanntmachung bekannt sein. Uns war er bekannt, wir haben ihn auch eingewandt. Das, was uns bekannt sein konnte – das dürfen wir unterstellen -, konnte auch der Anhörungsbehörde bekannt sein. Dass damals die Bekanntmachungsmuster der Bundesstraßenverwaltung noch anders aussahen, ist inzwischen auch allgemein bekannt. Aber gleichwohl: Wir rügen genau diesen Punkt in allen Einwendungen seit zehn Jahren. Wer also jetzt kommt und sagt: „Das haben wir damals noch nicht gewusst“, der muss sich zumindest entgegenhalten lassen: Ihr habt es nicht wissen wollen.

Egal. Wir stehen jetzt 2017 in einem Erörterungstermin für ein Vorhaben, das 2014 bekannt gemacht wurde, für das 2014 die Planfeststellungsunterlagen ausgelegt wurden mit einer Bekanntmachung, die den gesetzlichen Anforderungen nicht genügt. Meines Erachtens kann die Anhörungsbehörde in diesem Fall nicht den gerichtlichen Überprüfungsmaßstab anlegen und fragen, wie sich der Fehler ausgewirkt hat, sondern sie ist als Verwaltung an Recht und Gesetz gebunden. Sie muss dafür sorgen, dass das Planfeststellungsverfahren rechtmäßig läuft, und müsste jetzt die öffentliche Bekanntmachung und die Auslegung der Planunterlagen wiederholen.

Auch in der Sache, selbst wenn ich unterstellen würde, die Anhörungsbehörde könnte schon die Prüfung vornehmen, die eigentlich nach Umweltrechtsbehelfsgesetz dem Gericht zusteht, nämlich die Ergebnisprüfung, kann ich dem von Ihnen, Herr Losch, geäußerten Gedanken nicht so recht folgen. Es sind immerhin drei Jahre vergangen, seit die Unterlagen ausgelegen haben. Wir können überhaupt nicht, auch nicht ansatzweise, beurteilen, wer damals wie vorgegangen wäre, wenn in den Unterlagen tatsächlich eine Liste gestanden hätte: „Die und die Unterlagen untersuchen die und die Umweltbeeinträchtigung.“ Da hätte zumindest so etwas drinstehen müssen wie: „Es gibt eine schalltechnische Untersuchung, liebe Leute, als Betroffene könnt ihr den Unterlagen entnehmen, wie viel Lärm oder wie viele Luftschadstoffe – dazu kommen wir noch in der Anhörung – ihr zu erwarten habt.“ Diese Anstoßwirkung ist damals von der öffentlichen Bekanntmachung nicht ausgegangen; sie hätte davon ausgehen sollen.

Wir gehen davon aus, dass sich heute nicht nachweisen lässt, dass sich der Fehler nicht ausgewirkt hat. Wenn wir uns auf den Standpunkt stellen würden, die Anhörungsbehörde würde schon eine Ergebnisprüfung nach Umweltgesetz vornehmen,

dann haben wir ja die Altrip-Entscheidung des EuGH. Dann haben wir seit der Änderung des Umweltrechtsbehelfsgesetzes eine Beweislastumkehr in der Weise, dass die Stelle, die mit der Überprüfung beauftragt ist, anhand der ihr vorliegenden Unterlagen und der sonst zugänglichen Dokumente und Aussagen, alles, was an Beweis erhoben werden kann, nachzuweisen hat, dass sich ein Fehler nicht in der Sache auswirkt. Das ist hier unseres Erachtens überhaupt nicht absehbar. Die Zahl der Einwendungen, die erhoben wurden, ist nicht sonderlich groß; da hatten wir schon deutlich mehr bei Vorhaben in Berlin. Der Umfang der Einwendungen ist auch nicht sonderlich groß. Auch meine Einwendung in diesem Verfahren ist ziemlich kurz; da kennen wir auch größere Umfänge in Berlin. Daher gibt es hier überhaupt keinen Anhaltspunkt, davon auszugehen, dass sich der Fehler nicht auf das Ergebnis auswirkt; aber das ist ja der eigentliche Maßstab. Wie will die Anhörungsbehörde das bewerten?

Deshalb bleibt unsere Forderung selbstverständlich aufrechterhalten: Es ist hier erneut bekannt zu machen und erneut öffentlich auszulegen. Dafür spricht auch, dass die Unterlagen, die jetzt als Änderungsunterlagen über die Internetseite der Anhörungsbehörde auch einsehbar sind – ich habe sie mir heruntergeladen und am Vormittag durchzuschauen versucht –, doch sehr umfangreich sind und es selbst einem geübten Beobachter nicht ermöglichen, ihren Inhalt während der Erörterung mal eben in ein, zwei Stunden zu erfassen. Es ist durchaus sehr umfangreich, was da vorgelegt wurde. Auch das gibt Anlass, erneut die Frage nach Auslegung und erneuter Beteiligung aufzuwerfen. Ganz klar, die Forderung vonseiten der Betroffenen bleibt aufrechterhalten: Es muss hier erneut ausgelegt werden.

(Stellenweise Beifall seitens der Einwender)

VL Herr Losch: Vielen Dank, Herr Sommer. Möchte sich der Vorhabenträger dazu äußern?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Ich sage einmal so: Die Planung hat so lange gedauert, und der Gang der Dinge von der Auslegung bis hierher, wenn es denn der Befriedung dient – –

VL Herr Losch: Wir werden das noch einmal prüfen und nehmen das erst einmal mit, ob es noch einer nachträglichen Maßnahme bedarf und wie diese aussehen könnte. Die Argumentation ist, dass die bloße Benennung der umweltrelevanten Unterlagen – es sind nicht nur umweltrelevante Unterlagen, die schalltechnische Untersuchung ist als relevant benannt – nicht ausreicht. Dass es aber betroffenheits- und umweltrelevante Unterlagen in der Auslegung gab, das kann man dem – im Übrigen fehlerhaften – Bekanntmachungstext selbstverständlich entnehmen. Wenn man in die Auslegung gegangen ist, hat man das dort auch erkennen können. Denn dort gab es ein Verzeichnis der Unterlagen, wie Sie zutreffend eingewandt haben, mit dem wir dem damaligen Bekanntmachungsmuster der Planfeststellungsrichtlinien zum damaligen Zeitpunkt gefolgt sind. Dass dieses Muster dann vom Bundesverwaltungsgericht verworfen oder nachgebessert worden ist, das kann ich nicht bestreiten.

Deshalb werden wir das noch einmal prüfen, insbesondere ob uns das Recht zusteht, überhaupt eine Fehlerfolgenbetrachtung zu machen, was Sie uns ja jetzt abstreiten. Also, wir haben es gemacht. Mehr ist dazu im Moment erst einmal nicht auszuführen, weil das Problem entweder noch nachträglich geheilt oder als unbeachtlich stehen bleiben muss. Das muss ich mit meinen Kolleginnen und Kollegen der Anhörungsbe-

hörde noch einmal erörtern, und dann werden wir unsere Entscheidung im Laufe des Erörterungstermins bekannt geben.

An dieser Stelle setzen wir die Erörterung mit den materiellen Einwendungen fort. Wir gehen jetzt nach unserem Vorschlag der Tagesordnung vor und kommen zur Problematik der übergeordneten Gesamtplanung, nämlich der Raumordnung/Flächennutzungsplanung. Danach kämen wir zu Planrechtfertigung und verkehrlicher Begründung. Dann würde ich gern die Punkte 5.1.3 und 5.1.4 auch auf Wunsch eines Teils der Einwender tauschen, weil die Variantenauswahl meines Erachtens direkt nach der verkehrlichen Begründung besser zu diskutieren ist als die städtebaulichen Belange.

Herr Kröber (Einwender): Noch einmal zum Anfang der Veranstaltung: Ich weiß nicht, ob ich Sie richtig verstanden habe. Herr Franke vertritt den Antragsteller, und Sie sind die neutrale Behörde? Es wurde gerade ein Angebot auf sein Ersuchen gemacht. Warum müssen Sie jetzt noch prüfen? Das verstehe ich nicht ganz, wenn Sie der neutrale Entscheider sind und er ein Angebot macht.

VL Herr Losch: Weil es natürlich ein Fehler ist, der der Anhörungsbehörde und nicht dem Vorhabenträger vorgeworfen wird. Der Vorhabenträger kann natürlich im Ergebnis sagen, dass er an dieser oder jener Stelle die Planung verändert. Dies ist ja ein Vorwurf an das Anhörungsverfahren selbst, dass dort ein Fehler unterlaufen ist. Darüber muss schließlich die Anhörungsbehörde entscheiden; denn es ist unsere Aufgabe, an dieser Stelle rechtmäßig zu handeln. Der Vorhabenträger muss eine rechtmäßige Straßenplanung vorlegen, und wir müssen ein rechtmäßiges Verfahren durchführen. Der Vorwurf richtet sich in diesem Fall eben an die Nichtrechtmäßigkeit des Verfahrens. Deshalb bleibt uns nichts anderes übrig, als dass wir darüber entscheiden müssen.

Nun kommen wir zur Gesamtplanung, Raumordnung/Flächennutzungsplanung. Wollen Sie noch kurz Ihre Einführung zu diesem Punkt geben, Herr Franke, bevor wir die Diskussion darüber eröffnen?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Nein, das erscheint uns nicht notwendig. Ich denke, wir können nach den eingangs gehaltenen Vorträgen unmittelbar einsteigen.

VL Herr Losch: Dann rufe ich jetzt den Punkt „Flächennutzungsplan“ auf. Besteht Erörterungsbedarf dazu?

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Wir hatten in der Einwendung darauf hingewiesen, dass der Flächennutzungsplan zum damaligen Zeitpunkt noch eine andere Trasse enthielt und es hier einen Widerspruch gibt. Die Ziele und die sonstigen Erfordernisse der Raumordnung werden ja in Berlin durch den Flächennutzungsplan konkretisiert. Vielleicht könnten Sie uns das anhand des aktuellen Flächennutzungsplans erläutern.

Frau Richter (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Bitte unter dem Ordner 0.2, Detailstudien, den aktuellen FNP öffnen. Wir haben dazu noch eine zweite Datei. Dabei beziehen wir uns nur noch auf den Bereich, über den wir aktuell reden.

(Projektion: Flächennutzungsplan)

Sie sehen den aktuellen Flächennutzungsplan für Gesamtberlin. Da die Datei eine gewisse Größe hat, schwenken wir jetzt auf den oberen Bereich um. Sehen Sie uns nach, dass wir die Legende nur auszugsweise abgebildet haben.

Der Flächennutzungsplan umfasst sowohl den Bestand als auch die Planungen hinsichtlich der Teilstrategien. Das heißt, Sie können an diesem Bild nicht erkennen, ob eine Straße, die hier gelb dargestellt ist, im Bestand oder in der Planung ist. Hierin sind sowohl Planstraßen als auch Bestandsstraßen.

Hier ist der Knotenpunkt Bahnhofstraße/Blankenburger Chaussee/Alt-Karow. Die sogenannte FNP-Trasse, die wir auch bereits in den Unterlagen 2014 namentlich erwähnt haben, auch der Auszug des FNP, ist im Erläuterungsbericht enthalten. Vom Datum her ist diese Darstellung älter, weil wir 2014 den Bericht erstellt haben. Aber dies ist tatsächlich der aktuelle Flächennutzungsplan. Wenn Sie die Darstellung vergleichen, erkennen Sie, dass sich an dieser Ecke nichts geändert hat.

Diese FNP-Trasse ist eine strategische Freihaltung für eine weitere Planung. Das letzte Mal gab es auf Nachfrage noch keine konkreten Planungen. Ich glaube, daran hat sich aktuell auch noch nichts geändert. Dazu kann bestimmt noch jemand etwas sagen.

Eine wesentliche Randbedingung für eine Straßenverbindung, die hier entlangläuft, ist aber auch, dass wir diese FNP-Trasse nicht verbauen. Das müssen wir berücksichtigen. Diese Darstellung hier ist aber bitte nicht hundertprozentig mit Lagebezug zu verstehen. Möglicherweise meint jemand, sie soll durch die Straße 69 gehen. Nein, sie stellt lediglich dar, dass das ein möglicher Trassenkorridor ist, um diese Anbindung und den Anschluss zur B 2 zu ermöglichen.

(Projektion: Wesentliche Randbedingung)

Diese FNP-Trasse fängt hier an und geht hier herunter. Das kann hier oder da sein, es kann aber auch unsere Verbindungsstraße sein, das wird es dann auch, wenn diese FNP-Trasse konkreter wird. Was unsere neue Straßenverbindung bereits berücksichtigt, ist die Anbindung eines vierten Armes, sodass wir dem nicht im Wege stehen, sondern die FNP-Trasse kann möglicherweise in einer späteren Verlängerung hier heruntergeführt werden kann. Das sind aber Zukunftspläne. Dabei bin ich nicht ganz sattelfest.

Ich meine, Sie können sicher bestätigen, welchen Zeithorizont die FNP-Planungen haben.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wir haben versucht, zum Ausdruck zu bringen: Wir haben in keiner der Varianten, die in die Untersuchung Eingang fanden und zu einer Vorzugsvariante geführt haben, eine FNP-Trasse unberücksichtigt gelassen, sondern wir haben mit unserer Planung sichergestellt, dass eine südliche Anbindung einer FNP-Trasse möglich ist.

Man muss wissen, dass es zwei andere Planungsebenen gibt. Eine ist der StEP Verkehr, darüber hinaus gibt es einen Landesstraßenplan, in dem die Straße, die hier gegenständlich ist, abgebildet ist. Es gibt keinerlei Einwand der Verwaltung, die die-

sen B-Plan verantwortet, dass wir irgendwie unzulänglich gehandelt hätten. Das heißt, die Interessenvertreter der FNP-Trasse haben keinen Einwand geltend gemacht.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Sehen Sie es mir nach, wenn ich dazu sage: Das Argument mit der Berliner Verwaltung ist immer ein schlechtes Argument: So viel Mist, wie hier gebaut wird! Da sind wir uns wohl schnell einig, dass man sich nicht damit herausreden kann; man muss gar nicht auf die großen Desaster blicken, man kann auch die kleinen betrachten. Ich glaube, der Einwand wurde einfach auf Ihrer Seite nicht verstanden.

Zum Planungsrecht: Wir befinden uns in einer Planfeststellung. In der Planrechtfertigung sind nach § 4 Raumordnungsgesetz Ziele der Raumordnung zu beachten:

> „Strikte Bindung und sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.“

Die Frage, die ich jetzt stelle, ist folgende: Sie schlagen eine Schneise mit einer Hauptverkehrsstraße, die im Flächennutzungsplan normalerweise von ihrer Funktion, von ihrer Verkehrsbelastung her gelb abgebildet sein müsste – ich glaube, darüber sind wir uns einig – durch ein Wohngebiet, und zwar in einer Form, die nicht gerade für eine integrierte Planung steht. Wenn ich ein Wohngebiet entwickeln und eine Straße dazu planen würde, dann würde ich das anders angehen. Der Flächennutzungsplan geht davon aus, dass man eher eine städtebaulich integrierte Planung hat. So sieht auch die Form dieser Hauptverkehrsstraße im Flächennutzungsplan aus. Sie kommen jetzt mit einer solchen Kurve über die Felder, etwas abseits der Flächennutzungsplantrasse.

Die Frage ist jetzt: Was macht das mit dem Flächennutzungsplan? Zum einen: Inwieweit beeinträchtigt es die Ausweisung der Wohngebiete mit landschaftlicher Prägung?

Die zweite Frage ist: Inwiefern beeinflusst es die Hauptstraßenverkehrsplanung des Flächennutzungsplans? Denn sie ist zumindest ein Erfordernis der Raumordnung und damit zumindest in der Abwägung irgendwie zu berücksichtigen. Das heißt, ich müsste mir Gedanken darüber machen: Ist der Flächennutzungsplan damit irgendwo funktionslos in dieser Ecke? Plane ich trotzdem noch diese Flächennutzungsplantrasse? Für wen plane ich sie eigentlich? Ist sie dann noch eine Hauptverkehrsstraße oder eine einfache Erschließungsstraße? Was macht diese Planung eigentlich mit dem Flächennutzungsplan, der ja die Erfordernisse der Raumordnung für Berlin festlegen soll? Das ist doch die Frage, und das ist das, was wir in den Unterlagen vermisst haben. Damit bin ich aber anhand der Auskünfte, die ich bekommen habe, noch nicht sehr viel weiter.

VL Herr Losch: Dazu noch eine Nachfrage an Sie: Geht es Ihnen jetzt nur um den Konflikt mit dem Flächennutzungsplan, oder sehen Sie auch einen Konflikt mit der Raumordnung?

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Der Flächennutzungsplan konkretisiert ja die Ziele und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung für Berlin. Insofern gehe ich einmal davon aus, dass das dann für Berlin planungsrechtlich als Erfordernis der Raumordnung in die Abwägung eingehen müsste.

VL Herr Losch: Nein, das ist nur in Hamburg so, aber in Berlin ist das nicht so. Das liegt an der Gemeinsamen Landesplanung von Berlin und Brandenburg. Berlin hat das ursprüngliche Privileg, keine eigenen Raumordnungspläne machen zu müssen, seit der Schaffung des Landesplanungsgesetzes Berlin-Brandenburg aufgegeben. Alle drei Stadtstaaten müssen keine Raumordnung schaffen. Dann gilt der FNP als Raumordnungsplan; so steht es im Bundesrecht. Aber sie dürfen welche schaffen. Seit Gründung der Gemeinsamen Landesplanung hat der FNP keine raumordnerische Qualität mehr. Es ist ein rein kommunaler vorbereitender Bauleitplan. Ziele der Raumordnung gibt es, Sie alle kennen es: Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg, später Hauptstadtregion. Aber der Flächennutzungsplan ist nur Flächennutzungsplan.

Es gibt natürlich in Berlin und Brandenburg – und davon ist ganz Berlin erfasst, auch Buch – einen gültigen Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg als Raumordnungsplan. Das ist nicht der FNP!

Haben Sie jetzt etwas dazu, bevor zum Flächennutzungsplan geantwortet wird?

Frau Löchner (SenUVK, Abt. IV): Ganz kurz ergänzend zum FNP, der sich in einer ständigen Veränderung befindet: Es sind nicht alle übergeordneten gelben Straßen, die geplant sind, auch im FNP enthalten.

Ich möchte auch auf die Planungsebenen Stadtentwicklungsplan Verkehr und Landesstraßenplan verweisen, die wichtige Grundlagen für diese Straßenplanung sind. Dort ist diese Straßenverbindung enthalten, und zwar die schon Anfang der 1990er-Jahre für die Entwicklung des neuen Wohngebiets Karow notwendige äußere Erschließung als Verbindung zwischen Alt-Karow, Bahnhofstraße, zur B 2.

VL Herr Losch: Was Frau Löchner jetzt ausgeführt hat, sind ja mehr oder weniger informelle Planungen, Stadtentwicklungsplan Verkehr oder subsidiäre Planungen zum FNP. Aber was Herr Sommer rügt, ist im Prinzip, dass das zur Planfeststellung angemeldete Vorhaben in einen schwierigen Konflikt mit dem Flächennutzungsplan tritt. Dazu müsste man jetzt noch einmal Stellung nehmen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Sowohl Frau Richter als auch ich haben versucht, das zu entkräften. Wir haben diese Variante sehr wohl gesehen, wir haben sie gewertet und haben sichergestellt, dass der abzweigende südliche Ast an jedwede Variante, auch an die Vorzugsvariante, angebunden werden kann. Der von West nach Ost verlaufende Ast ist natürlich mit dem Teil der Verbindungsstraße quasi hergestellt.

Die Behörde, die hier die Ziele und Grundsätze der Raumordnung vertritt, hat übrigens ebenfalls Stellung genommen und uns bescheinigt, dass all dieses eingehalten ist.

VL Herr Losch: Die nächste Einwenderin, bitte.

Frau Ertl (Einwenderin): Ich bin einigermaßen verwirrt. Das ist mir zu schwammig ausgedrückt. Ich kann nicht erkennen, was mit dieser gelben Straße jetzt werden soll, ob diese später noch zusätzlich kommen könnte, auch wenn es die Verbindungsstraße gibt. Ja oder nein? Das würde nämlich bedeuten, dass noch mehr Verkehr auf die Bahnhofstraße gelenkt wird, sodass es eigentlich unerträglich würde. Diese Frage

muss sich doch beantworten lassen: Wird diese Trasse weiterhin freigehalten, ja oder nein?

VL Herr Losch: Wir haben hier Mitarbeiter der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung Verkehr, die eigentlich dafür zuständig sind, die mittelfristige Verkehrsplanung vorzunehmen. Vielleicht könnten sie diese auch einmal erläutern?

Herr Genow (SenUVK, Abt. IV): Die andere gelbe Linie, die wie die Radiale Blankenburger Chaussee oder die B 2 nach Süden gerichtet ist, also Richtung Bahn, ist eine langfristige Trassenfreihaltungssicherung. Das ist jetzt nicht primär in der Umsetzung begriffen. Wir haben also keine Planung zu dieser gelben Linie. Wir machen diese Linie davon abhängig, wie sich rechts und links die Potenziale entwickeln, ob dann diese Notwendigkeit gesehen wird. Es ist bislang nur eine Chiffre, ein gelber Strich im FNP. Wir verfolgen diese gelbe Linie momentan nicht.

VL Herr Losch: Vielen Dank, Herr Genow. Aber Sie schließen sie auch nicht aus.

(Herr Genow: Genau!)

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Für mich haben sich die Widersprüche noch nicht ganz aufgelöst. Letztendlich ist der Flächennutzungsplan die mittelfristige Planungsgrundlage des Landes Berlin. Für mich stellt sich jetzt einfach die Frage: Wie steht das Vorhaben im Verhältnis zu dem, was wir da sehen?

Die FNP-Trasse, die wir da sehen, ist ja in Ihren Prognosen nicht enthalten. Die Prognosen sind aber fortgeschrieben auf 2030. Jetzt, im Jahr 2017, sind das immerhin noch 13 Jahre, die Sie betrachten. Man sagt in der Bauleitplanung eigentlich: Der Bauleitplan ist immer auf einen Planungshorizont von zehn Jahren ausgerichtet; das ist die Standarddiskussion. Eigentlich müsste man diejenigen Trassenfreihaltungen, die dort für die nächsten zehn Jahre drin sind, in der Prognose sachgemäßerweise berücksichtigen. Das ist aber, wenn ich es richtig verstanden habe, bei Ihnen nicht passiert.

Ich habe auch irgendwie den Verdacht, wenn ich mir die Verkehrszahlen und die Verkehrsverteilung anschaue, dass diese FNP-Trasse nicht kommt, wenn Ihr Vorhaben kommt. Das Komische – da widerspricht diese Planung dem Flächennutzungsplan des Landes Berlin – ist: Das Land Berlin plant zwar eine Straße, ist aber nicht bereit, seinen eigenen Flächennutzungsplan anzupassen, obwohl im üblichen Bauleitplanungszeitraum sonst nichts passieren wird, obwohl nur Sie mit Ihrer Trasse, die im Flächennutzungsplan nicht enthalten ist, kommen. Das ist für mich als jemand, der inzwischen in erster Linie Bauleitplanung macht, überhaupt nicht verständlich. Das ist meines Erachtens etwas, was in der Abwägung auch eine Rolle spielen muss. Der Flächennutzungsplan muss ja irgendwie als Planungsgrundlage in die fachplanerische Abwägung eingehen.

Was wir darüber hinaus geltend gemacht hatten, war ein Verstoß gegen § 33 Abs. 2 des Gemeinsamen Landesentwicklungsplans. Insofern hatten wir schon den Punkt „Sonstige Erfordernisse der Raumordnung“ im Blick, der im Prinzip zwei Aussagen hat: Die öffentliche Hand soll bei ihrer Planung einerseits bestehende Belastungen vermindern und andererseits neue Belastungen vermeiden. In den Planunterlagen

haben wir gesehen, dass in einigen Bereichen eventuell Entlastungen, nach der Prognose in geringfügigem Umfang, nämlich um 1 dB (A), wenn überhaupt, erreicht werden. Neue Belastungen werden durch diese Straße in großem Umfang geschaffen, weil erstmals eine Verbindungsstraße in ein bisher völlig ruhiges Gebiet gelegt wird. Das scheint an dieser Stelle mit § 33 Abs. 2 des Gemeinsamen Landesentwicklungsplans nicht in Übereinstimmung zu bringen. Es ist schon einige Jahre her, seit ich es im Detail gelesen habe; aber ich habe aus den Planungsunterlagen zu diesem Konflikt auch nichts mehr in Erinnerung. Vielleicht könnten Sie noch einmal sagen, wie Sie diesen Konflikt abwägungsgerecht lösen. Die Aussage der landesplanerischen Vorgabe ist: „Bestehende Belastungen vermindern, neue Belastungen vermeiden."

VL Herr Losch: Ja, wie Sie aus dem Landesentwicklungsprogramm entnehmen, wenn ich es richtig verstehe. Wir sind uns aber einig darin, dass es sich insoweit nicht um ein Ziel der Raumordnung handelt. Es ist ein Grundsatz der Raumordnung, und deshalb muss das hier quasi sachgerecht abgewogen werden und abwägbar sein, aber es ist kein Befolgensprinzip damit verbunden. – Wer versucht es?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wir werden versuchen, das heute schon das eine oder andere Mal angesprochene Differenzenblatt an die Wand zu werfen, auf dem erkennbar sein wird, an welchen Stellen wie viel Mehrbelastung und an welchen Stellen wie viel weniger Belastung in DTV, also im durchschnittlichen täglichen Verkehr, zu erwarten ist. Daran können Sie erkennen, dass wir für den Prognosefall die neu zu bauende Straße mit einem DTV zwischen 16.000 und 13.500 Fahrzeugen belegen können, dass es in diesem Zusammenhang Anstiege im unmittelbaren Anschluss an die Kreuzung Bahnhofstraße gibt, dass es Anstiege im Anschlussbereich Am Hohen Feld gibt und dass ein Ziel dieser Planung nennenswerte Entlastungen im denkmalgeschützten Ortskern Karow sind, nämlich im Bereich von 4.500 Kfz, darüber hinaus Entlastungen in den einzelnen Bereichen der Siedlung nördlich.

Wir erachten somit in der Gesamtschau den Auftrag, der über die Raumordnung an uns gerichtet ist, als erfüllt. Darüber hinaus bestehen weitere Ziele, nämlich die unzulängliche Verkehrsinfrastruktur durch diese Netzergänzung aufzubessern und den Altstadtteil dieser Ortslage deutlich zu entlasten, um ihn wieder erlebbar zu machen.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Jetzt spricht das Landesentwicklungsprogramm von Beeinträchtigungen. Diese bemessen sich nach dB (A)-Werten im Lärmbereich, nach Einzelschadstoffen im Luftverunreinigungsbereich; im Erschütterungsbereich haben wir auch bestimmte Bewertungsmaßstäbe. Haben Sie jetzt irgendwie eine Darstellung, die diese Beeinträchtigungen zeigt? Denn das sind ja jetzt erst einmal Verkehrszahlen. Das kennen wir so weit aus den Unterlagen, ist ja gut und schön. Aber ich hatte Ihnen in der Einwendung geschrieben:

> Nach dem, was wir an Verkehrszahlen gesehen haben, ist die Entlastung im Bereich Alt-Karow, wenn es hochkommt, im Bereich von 1 dB (A). Die zusätzliche Belastung liegt im Bereich gesetzlich definiert unzumutbarer Belastungen.

Es ist einfach die Frage: Wie rechtfertigen Sie das vor dem Hintergrund des landesplanerischen Grundsatzes, zusätzliche neue unzumutbare Belastungen gegenüber Entlastungen in einem Bereich von allenfalls 1 dB (A) zu vermeiden?

VL Herr Losch: Wir sind uns aber schon einig, dass der Programmsatz aus dem Landesentwicklungsprogramm nicht lautet, dass man keine Eisenbahnen, keine Straßen u. Ä. mehr bauen darf. Dass man Beeinträchtigungen möglichst vermeiden und Belastungen minimieren muss, ist ein Programmsatz. Er schließt aber nicht aus, dass man etwas plant, was an dieser Stelle, wo man es plant, auch Belastungen zur Folge hat, die es vorher dort nicht gab. Also, so einen Programmsatz, eine Infrastrukturplanung unter eine Vorgabe stellen zu wollen, dass es an keiner Stelle schlechter werden darf, gibt es nicht.

Frau Valeske (Einwenderin): Ich habe eine Frage konkret zu diesem Plan. Wir haben kurz vor der Einbindung nach Alt-Karow die erhöhte Belastung von 13.500 Fahrzeugen. In Alt-Karow kann ich dann bloß noch grüne Zahlen sehen, womit deutlich wird, dass dort eine Entlastung stattfindet. Wo sind die 13.500 Autos geblieben?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Das Bild, das Sie hier sehen,

(Projektion: Differenzfolie)

stellt nur die Differenz zwischen dem Prognose-Nullfall ohne Verbindungsstraße und dem Prognose-Planfall mit der Verbindungsstraße dar. Man sieht hier ganz konkret die Belastungswerte, die in der Prognose angesetzt worden sind bzw. die sich beim Prognostizieren der verkehrlichen Belastungen ergeben haben. Wenn man jeweils die Differenz zwischen beiden Werten nimmt, dann kommt die entsprechende Abnahme heraus. Diese Abnahmen sind in der nächsten Karte jeweils nochmals dargestellt, sodass man nur die Unterschiede und nicht mehr die absoluten Belastungen sieht.

Frau Valeske (Einwenderin): Tut mir Leid, das ist nicht erkennbar. Rein von den Zahlen her kann ich das nicht nachvollziehen.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Wir können noch einmal hineinzoomen, dann sieht man es besser.

(Verweis auf die Projektion)

Hier ist der Prognose-Nullfall ohne die Verbindungsstraße. Jetzt kann man die Zahlen ganz deutlich erkennen. Sie sehen im Vergleich zum Planfall beispielsweise von 16.500 in Alt-Karow eine Reduzierung auf 12.000 Fahrzeuge pro Tag. Das ist doch schon eine Abnahme.

Frau Valeske (Einwenderin): Rein mathematisch kann ich das nicht ganz nachvollziehen. Sie gehen also davon aus, dass der Verkehr, der hier einmünden wird, den jetzt bestehenden völlig ersetzt.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Nein. Der Verkehr, der hier entsteht, setzt sich zusammen aus diesen drei Einzelstraßen.

Frau Valeske (Einwenderin): Das war etwas unglücklich; denn in dieser Summenbetrachtung waren hier lauter grüne Felder, das hieß nur Reduzierungen.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Weil es in der Tat so ist, dass wir auf dieser Straße eine Reduzierung haben. Wir haben hier 13.500 Fahrzeu-

ge, und diese Belastung reduziert sich auf 9.500 Fahrzeuge. Wir haben in der Bahnhofstraße allerdings eine Zunahme auf dem ersten Abschnitt von 6.000 auf 8.000. Wir haben bei Alt-Karow eine deutliche Abnahme von 16.500 auf 12.000 Fahrzeuge, und wir haben hier die Zunahme von 2.500 auf 13.500 Fahrzeuge.

Was man dieser Abbildung nicht entnehmen kann, ist, wer von wo nach wo an welcher Stelle fährt. Was man auch nicht machen kann, ist, dass man einfach die Querschnittsbelastungszahlen, die hier drangeschrieben sind, über einzelne Zufahrten aufaddiert und dann vergleicht, ob die Summe woanders herauskommt. Das geht nicht an, weil das jeweils immer die Querschnittszahlen aus insgesamt sechs Einzelströmen bestehend sind. Alle Herausfahrenden können links, geradeaus oder rechts fahren, und die Hereinfahrenden können von links, von geradeaus oder von rechts kommen. Da wird es nicht mehr vergleichbar. Aber vom Grundsatz her ist es so, dass in diesem Rechenmodell das alles berücksichtigt worden ist. Dementsprechend sind die Ergebnisse, die auf der Differenzfolie dargestellt worden sind, die Unterschiede, die zu erwarten sind.

Frau Valeske (Einwenderin): Können Sie noch einmal die Verbindung zur Straße Am Hohen Feld heranzoomen?

(Projektion)

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Da sehen wir in der Bestandsstraße eine Zunahme um 4.500, 4.000, 3.500 und 3.000 Fahrten.

Frau Valeske (Einwenderin): Wie kommen Sie zu der Annahme, dass an jeder Kreuzung 500 Autos wegfallen? Wo wollen die hin?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Sie alle wollen natürlich zu dieser Straße, um damit schnell auf die B 2 zu kommen.

Frau Valeske (Einwenderin): Nein, da sind gar nicht so viele Autos; die müssen irgendwo herkommen. Mir geht es mehr um den Verkehr, der von der B 2 kommt und in das Wohngebiet Am Hohen Feld hineingeleitet wird. Ich sehe nicht, dass an jeder Kreuzung 500 Autos weg sind; denn die können nirgendwo hin. An der Ecke, wo die Schule ist, sollen bloß noch 1.500 übrigbleiben. Ich weiß nicht, woher Sie die Zahlen nehmen. Es werden an der Schule genauso viel sein, wie vorn einmünden, nämlich 5.500 Autos. Hier ist keine Querungsmöglichkeit vorgesehen, obwohl hier eine Bushaltestelle ist, obwohl hier Wege zur Schule und Wege zur Kita sind. Ich finde es sehr schön, dass Sie das so runtergerechnet haben, aber ich sehe den Hintergrund nicht. Woher nehmen Sie das? Wo sollen die Autos hin?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Zunächst nehme ich zur Kenntnis, dass Sie sagen, wir hätten hier etwas heruntergerechnet. Das sehe ich so nicht.

Ich möchte gern noch einmal ausführen, wie wir solche Berechnungen machen. In meinem Eingangsvortrag hatte ich versucht, das darzustellen. Es ist ganz einfach so, dass bei einer Prognoseberechnung zum einen das Straßennetz und zum anderen die Verteilung der Einwohner, Arbeitsplätze, Schulplätze usw. die wesentlichen Elemente darstellen. Es gibt im Land Berlin eine große Quelle-Ziel-Matrix. Wir haben etwa 1.400

Verkehrszellen, über ganz Berlin verteilt. Man weiß ziemlich genau aus Analysen, wer von wo nach wo fährt und wie sich die Leute durchschnittlich verhalten. Einzelne Personen werden natürlich an dieser Stelle nicht simuliert; das ist ja nicht möglich.

Wenn man ein solches Modell aufbaut, hat man zunächst den Netzausschnitt aus der großen Prognose. Wir verfeinern das hier weiter, und das ist in diesem Bereich schon blockscharf weiter verfeinert. Wir haben im Analyse-Nullfall, also ohne die Verbindungsstraße, die Situation, dass die verkehrlichen Belastungen kontinuierlich von hier nach hier ansteigen, weil alle nach Alt-Karow und zur Bucher Straße wollen. Wenn ich diese Verbindungsstraße mit der Möglichkeit, schnell zur B 2 zu kommen, herstelle, ist es so, dass dort eine ganze Menge Fahrzeuge entlangfahren. Um das noch etwas zu erläutern, haben wir auch eine Spinnenbelastungsdarstellung dabei, und zwar für die B 2.

(Projektion: Spinnendarstellung)

Bei einer solchen Spinnendarstellung nimmt man sich einen beliebigen Querschnitt aus dem Netzmodell heraus und lässt sich für diesen Querschnitt anzeigen, wo die Fahrzeuge entlangfahren bzw. wo sie herkommen. Hier sind die Fahrzeuge in ihren jeweiligen Mengen dargestellt, die einen bestimmten Querschnitt durchfahren. Hier kann man die Antwort auf die Frage, die Sie gestellt haben, schön nachvollziehen.

(Verweis auf die Projektion)

Der Querschnitt ist jeweils violett dargestellt. Hier sehen wir die Verkehrsströme, die diesen Querschnitt passieren. Man sieht, in welche Richtung die Fahrzeuge fahren. Von den 15.900 Fahrzeugen, die hier entlangfahren, fahren 11.200 in Richtung Süden und 4.700 in Richtung Norden. Hier zweigen allerdings schon wieder die ersten ab, wo es sich von 4.700 auf 4.400 verringert. Hier fahren 15.800 Fahrzeuge weiter. Dann haben wir hier die Querschnittsdarstellung für die Straße Am Hohen Feld. Dann sieht man, dass schließlich von den 15.900 Fahrten, die noch die Straße Am Luchgraben passieren, sich nur etwa 700 in der Achillesstraße wiederfinden. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Straße Am Hohen Feld und die Achillesstraße Wahnsinnsdurchgangsstraßen werden, sondern dass es eher umgekehrt ist.

Frau Valeske (Einwenderin): An dieser Karte habe ich meine Zweifel. Das ist Ihre Theorie! Ich wohne seit 17 Jahren dort, und meine Erfahrung ist eine andere. Das ist ein Einfamilienhausgebiet, und ich frage Sie: Wo bleiben alle diese Autos? Warum sollten sie dort abbiegen? Wo wollen die hin? So viele Menschen wohnen da nicht.

Ich würde weiterhin bei meiner Meinung bleiben, dass der induzierte Verkehr, der in das Wohngebiet eingeleitet wird, sowohl auf der Straße Am Hohen Feld bleiben wird, dann zur Achillesstraße abbiegen wird und genau dort das Problem verursacht, dass der Schulweg unsicherer wird. Sie haben keine Querung irgendeiner Art geplant, und der Verkehr kann sich nicht durch Zauberhand um diese Zahlen verringern; ich sehe keinen Grund dafür.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Ich sehe einen Grund dafür, weil das genau der Quell- und Zielverkehr ist, der Verkehr, der aus diesem Gebiet in das Netzmodell mit eingespeist wird. Man muss bei diesen Sachen immer sehr aufpassen, dass man nicht die heutige Situation mit dem vergleicht, was wir in der Prog-

nose 2025 angesetzt haben. Ich sagte anfangs: Es ist so, dass wir davon ausgehen, jedenfalls in der Prognose, dass die Wiese, durch die ja die Straße läuft, dann vollständig bebaut ist, und diejenigen, die dort wohnen, werden auch entsprechende Verkehre verursachen. Das sieht man auch hier noch einmal:

(Verweis auf die Projektion)

Es ist ein Sprung, der hier hineingeht, aber ein viel größerer Anteil fährt hier weiter. Was man auch sieht: Hier haben wir 10.200 und hier nur noch 9.300 Fahrzeuge. Das nimmt auch kontinuierlich ab, weil es Quell- und Zielverkehr für das Gebiet ist.

(Herr Kröber: Genau das macht uns ja Sorgen!)

Frau Ertl (Einwenderin): Ich möchte bemerken, dass ich überhaupt nicht erkennen kann, dass ein Punkt meiner Einwendungen und auch der Einwendungen, die ich von anderen kenne, berücksichtigt oder einmal beantwortet würde in einer Darstellung. Ich möchte es am Beispiel der Straße Alt-Karow darstellen. Diese Straße soll eine Entlastung von 4.500 Fahrzeugen erhalten. Man will damit den städtebaulichen Raum aufwerten. Stattdessen – und das wird nicht gesagt – wird die Bahnhofstraße mit 6.000 Fahrzeugen mehr belegt. Sie ist viel enger als Alt-Karow mit einem Straßenquerschnitt von 42 m; die Bahnhofstraße hat vielleicht 28 m. Es ist keine einzige Begleitmaßnahme für die Bahnhofstraße genannt worden: wie der Schall abgefangen werden soll, wie überhaupt der Straßenquerschnitt gestaltet werden soll, was mit den Bäumen geschieht, was mit Querungshilfen an der Schule passiert und überhaupt.

Ich sehe keine Antwort auf die Vorschläge, die wir in unseren Einwendungen zur kammartigen Erschließung des neuen Wohngebiets und zu anderen Verkehrsführungen gemacht haben.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Zunächst: Die Reduktion um 4.500 Fahrzeuge in Alt-Karow hatten wir schon einmal besprochen.

(Projektion)

Jetzt sehe ich am oberen Ende der Projektion – das war schon zur Mittagszeit einmal die Frage -, was auf der Pankgrafenstraße passiert. Man sieht hier für den gesamten Straßenzug Bahnhofstraße/Pankgrafenstraße die Auswirkungen jeweils in der Differenzdarstellung. Was man sehr schön erkennen kann, ist, dass an der Kreuzung Alt-Karow/Blankenburger Chaussee die Zunahme noch 1.500 Fahrzeuge beträgt, sie nimmt dann auf 1.000 ab. Dann haben wir hier einen Abschnitt, wo weder eine Zunahme noch eine Abnahme der Verkehre stattfindet. Wenn man dann in Richtung Bahnhof Karow und Pankgrafenstraße weitergeht, haben wir hier sogar eine Abnahme um noch einmal 2.000 Fahrzeuge, was natürlich der Situation geschuldet ist, dass die Bewohner aus diesem Gebiet letzten Endes teilweise auch diese Straße mit benutzen und nicht mehr nach Nordwesten, sondern nach Südosten in die Stadt hineinfahren.

Herr Rosenwald (Einwender): Der Straßenneubau wurde mit dem Ziel begründet, dass damit das bestehende Wohngebiet Karow-Nord besser erschlossen werden sollte. Von den 16.000 Fahrzeugen kommen in der Achillesstraße 1.500 an, also nicht einmal zehn Prozent. Damit wäre das Planungsziel eigentlich verfehlt. Es scheint mir

so, dass vielmehr die bestehende Freifläche, das Feld, für ein neues Wohngebiet erschlossen werden soll, wo derzeit keinerlei Baurecht besteht.

Es wurden Verkehrszahlen zugrunde gelegt, die anscheinend auf einer Verkehrszählung beruhen. Vorhin habe ich erstmalig gehört – für mich völlig neu, aus den Planungsunterlagen von 2014 nicht ersichtlich -, dass in den Verkehrszahlen der jetzigen Anliegerstraßen, den Straßen 69, 70 und 72, bereits ein neues Wohngebiet berücksichtigt ist.

Ich wohne am Ende der Straße 69. Dort gibt es 25 Anlieger. Da wird mit einer Belastung oder Entlastung von 1.500 Fahrzeugen gerechnet, wenn die Straße gebaut wird. Auch 500 oder 1000 Fahrzeuge sind völlig unplausibel bei 25 Anliegern. Das funktioniert nicht; die Zahlen scheinen mir nicht korrekt zu sein.

Eine weitere Diskrepanz habe ich gerade festgestellt in den jetzigen Plänen, die mir so auch nicht bekannt war. Wenn die Straße auf die B 2 mündet, ist in den Unterlagen von 2014 angegeben, dass 7.000 Fahrzeuge stadteinwärts und 500 Fahrzeuge stadtauswärts fahren. Sie haben aber eben um 50 % höhere Zahlen genannt, die mir völlig neu sind, die damals, 2014, nicht bekannt waren.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Zunächst zur Belastung der Straße 69: Sie haben vollkommen recht; es ist in der Tat so, dass die Belastungen dort im Moment extrem niedrig sind, weil dort nur sehr wenige Häuser stehen. Wir haben allerdings eine Prognose für das Jahr 2025 erarbeitet, bei der dann die vollständige Bebauung des um Sie herumliegenden Gebietes mitberücksichtigt werden muss. Das erklärt natürlich auch, warum im Prognose-Nullfall, also ohne die Verbindungsstraße, dort relativ hohe Belastungen sind, die auch deutlich höher liegen als die, die dort heute vorhanden sind. Das ist einfach der Quell- und Zielverkehr, der durch die hinzukommende Wohnbebauung dort verursacht wird.

Herr Rosenwald (Einwender): Die andere Frage betrifft die Erschließung von Karow-Nord. Das Ziel ist aus meiner Sicht verfehlt, wenn von 16.000 Fahrzeugen 1.500 in der Achillesstraße ankommen.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Dabei geht es im Wesentlichen auch darum, dass diejenigen, die in Karow-Nord wohnen, relativ schnell und zügig in das Hauptverkehrsstraßennetz hineinkommen. Es gibt ja gar nicht so viele Möglichkeiten, zur B 2 zu fahren. Da ist es eine klassische zusätzliche Tangentialverbindung, die neben den großen Radialen, die nach Berlin hineinführen, dann mit für die Feinverteilung des Verkehrs sorgt. Die Belastung des Blankenburger Pflasterwegs ist ja auch nicht gerade gering, sodass es eigentlich für die gesamte Region durchaus wünschenswert ist, eine zusätzliche Tangentialverbindung zu realisieren. Dass diese funktioniert und wirkt, sieht man letzten Endes bei den Netzbelastungsspinnen; wobei da der größere Teil der Fahrten von Karow-Nord nach wie vor über Alt-Karow und die Verbindungsstraße und nicht über die Achillesstraße/Am Hohen Feld geht. Man hat an den Zahlen gesehen, dass dort hauptsächlich Quell- und Zielverkehr die Verkehrsbelastung ausmacht.

Es ist natürlich klar: Wenn ich das letzte Haus Am Hohen Feld bewohne, habe ich heute fast null Belastungen. Derjenige, der der Achillesstraße am nächsten wohnt, hat

schon eine deutlich höhere Belastung. Das kehrt sich in Bezug auf den Quell- und Zielverkehr dann natürlich entsprechend um, wenn die neue Verbindungsstraße da ist.

Herr Rosenwald (Einwender): Ich kann es nur wiederholen: Aus meiner Sicht ist das Planungsziel verfehlt.

Herr Kröber (Einwender): Sie konnten noch nicht mit den Verkehrszahlen von 2025 arbeiten, das heißt, Sie haben hochgerechnet. Mit welchen Zahlen haben Sie hochgerechnet? So, wie es in den ursprünglich 2014 ausgelegten Plänen stand, mit den gezählten Werten von 2007?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Wir haben natürlich hier nicht die 2007er Zahlen aus einer Zählung genommen und dann hochgerechnet, sondern es gibt für das Land Berlin eine Verkehrsprognose 2025, und die für 2030 ist jetzt im Endschliff.

Grundlage für die Untersuchungen, die wir hier durchgeführt haben, ist ein Netzausschnitt aus der Prognose 2025, die berlinweit erarbeitet worden ist. Diesen Netzausschnitt haben wir übernommen und weiter verfeinert. Wir haben das Straßennetz weiter verfeinert, wir haben die Verkehrszellen weiter verkleinert und aufgeteilt. Wir haben eine größere Verkehrszelle in mehrere kleine dem Straßennetz entsprechend verkleinert. Für die Strukturdaten wurden die Fortschreibungen vorgenommen. Wenn da heute beispielsweise eine Wiese und im Jahr 2025 Wohnbebauung ist, haben wir natürlich nicht die Wiese, sondern die Wohnbebauung dort angesetzt, und diese erzeugt letzten Endes auch Verkehre. Man macht dann eine Umlegungsrechnung, wobei man sagt: Jetzt suchen sich Autos im Netz einmal die zeitkürzesten Wege; dann ergeben sich unter vielen weiteren Zwischenschritten, die da noch notwendig sind, letzten Endes diese Prognosezahlen.

Herr Kröber (Einwender): Trotzdem die Frage: Sind diese Zahlen reine Mutmaßungen oder fußen sie auf Zählungen oder wurden diese Hochrechnungen auch einmal validiert? Hat sich denn jemand einmal in den Jahren 2014, 2015, 2016 an die Bahnhofstraße gestellt, gezählt, wie viele Autos dort entlangfahren, und geprüft, ob Ihre Zahlen noch realistisch sind? Wenn Sie Basiswerte von 2007 ansetzen, müssen Sie bedenken, dass wir damals noch davon gesprochen haben, dass Berlin schrumpft.

Dazu die Frage: Haben Sie auch die Entwicklung – wir haben von übergreifender Planung in Berlin-Brandenburg gesprochen – in den prosperierenden Randgemeinden Lindenberg, Panketal usw. im Umland berücksichtigt, oder endet die Planung an der Stadtgrenze?

Herr Genow (SenUVK, Abt. IV): Was angesprochen wurde, sind die unterschiedlichen Verkehrsbelastungszahlen, also im Internet veröffentlicht auf unserer Webseite: Das sind die Verkehrszählung 2009, die Straßenverkehrszählung 2014, und in Vorbereitung auf diese Erörterungsveranstaltung haben wir in Ihrem Gebiet auch im Jahr 2017 neu zählen lassen. Das heißt, wir führen regelmäßig kontinuierlich diese Erhebungen durch, um auch zu sehen, wie sich die Ströme im Netz verändern: Wo gab es Zunahmen und wo Abnahmen?

Das, was Ihnen Herr Gumz zu erklären versucht hat, ist: Das Modell, das wir in Berlin hegen und pflegen, ist ein Organismus, der sich kontinuierlich verändert. Das Teilnetz,

das er bekommen hat, umfasst nicht nur Berlin und endet auch nicht an der Stadtgrenze, sondern wir haben die Nachbargemeinden im Brandenburgischen als Umland, als Pendlerströme mit drin. Wir reichen mit unserem Modell also bis weit über Bernau im Norden hinaus. Das heißt, die Verknüpfungen, die Stadt-Umland-Beziehungen, sind in den Zahlen mit drin.

Jetzt ist dieses Modell zweigeteilt. Wir haben zum einen die Infrastruktur, also Straßen, Wege, alles, wo sich der Verkehr entwickeln kann. Wir haben unterschiedliche Modelle, ein Kfz-Modell, ein ÖPNV-Modell und ein Radverkehrsmodell. Zu diesem Infrastrukturmodell gibt es noch die dazugehörige Matrix. In dieser Matrix ist das Verkehrsaufkommen hinterlegt, das regelmäßig unsererseits angepasst und aktualisiert wird.

Also, die gesamten Entwicklungspotenziale, soweit diese zum Zeitpunkt dieser objektkonkreten Prognose erkennbar waren, sind in Verkehr umgerechnet worden. Es fand also ein Abgleich statt: Was war unser Modell damals 2011 – das haben Sie, Herr Gumz, 2011 bekommen –, was war damals in diesem Modell drin, und welche Entwicklungspotenziale sind schon absehbar?

Wir haben festgestellt, dass es im Rahmen dieser objektkonkreten Prognose erforderlich ist, dieses Modell dahingehend aufzupeppen: Es waren viele Wohnungsbaupotenziale noch nicht enthalten, von denen wir aber wussten, dass sie über kurz oder lang kommen. Das heißt, alles, was man damals wusste zu Schulen, Kitas, Arbeitsplätzen, Wohnstandorten etc., ist in Verkehr umgerechnet worden, ist also in dieser größeren Kfz-Matrix 2011 enthalten.

Dieses Modell ist in den letzten Jahren permanent fortgeschrieben worden. Es gab zwischenzeitlich die Haushaltsbefragung SRV 2008 und 2013. Dadurch wissen wir, wie sich das Verkehrsverhalten in Berlin verändert hat. Das wiederum ist dann mit der Matrix rückgekoppelt worden; es ging in den Zahlen wieder rauf oder runter. Im Zusammenhang mit der wachsenden Stadt haben wir jetzt auch eine großräumige Netzuntersuchung für den Nordostraum angeschoben, wo auch mit der Prognose 2025 gearbeitet wurde. Sie ist jetzt auch wieder auf 2030 hochgerechnet worden. Wir haben im Haus jetzt eine Verkehrsprognose 2030 am Start, die im Rahmen der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr noch einmal auf ihre Wirkung hin überprüft wird.

Das, was in diesem Modell enthalten ist, weil es ein integriertes Modell ist, sind nicht nur die Infrastrukturmaßnahmen in der Straße, sondern zum Beispiel auch im ÖV-Konzept die Umsetzung des Pilzkonzepts, sprich Turmbahnhof Karow.

> (Herr Kröber: Wozu die Deutsche Bahn gesagt hat, sie weiß noch nicht einmal, ob es gebaut werden soll! – Weiterer Zuruf: Das sind also Spekulationen!)

Das sind also Maßnahmen, die in diesem Modell enthalten sind und die dazu führen, dass wir hier Belastungszahlen bekommen, die Ihnen Herr Gumz hier präsentiert hat und die wir inhaltlich so weit bestätigt haben.

Herr Kadgien (Einwender): Eine Zwischenfrage: Sie prognostizieren also einen Verkehr mit ÖPNV, mit dem Turmbahnhof integral, von 2011?

(Herr Genow: Nein!)

– Doch, das haben Sie gerade gesagt. 2011, das war Ihre Grundlage.

Herr Genow (SenUVK, Abt. IV): Von 2011 war dieses Teilnetzmodell, das Herr Gumz bekommen hat und mit dem er gearbeitet hat.

(Herr Kadgien: Mit dem ÖPNV?)

– Er hat aus dem integrierten Modell ein Teilnetz bekommen, in dem dieses Kfz-Netz abgebildet war, und mit dem Kfz-Netz hat er gerechnet. Das ist ein Ausschnitt aus unserem großen Modell gewesen.

(Herr Kadgien: Nur für Kfz?)

– Ja, weil es eine Straßenmaßnahme ist, Autos.

(Herr Kadgien: Auf der Straße fahren nicht nur Autos.)

– Da fahren auch die Busse. Aber die Belegung mit Busverkehr ist für ihn nicht interessant. Er muss nachweisen, dass die verkehrliche Notwendigkeit für diese Infrastrukturmaßnahme besteht, und er muss jetzt nachweisen, wie viel hundert oder tausend Autos eventuell einmal über diese Stadtstraße fahren.

(Herr Kadgien: Aber dann hat er doch falsche Voraussetzungen!)

– Nein, hat er nicht. Wir unterhalten das große Modell, worin sowohl Kfz als auch ÖV-Nutzer und Radverkehrsnutzer sind.

(Herr Kadgien: Dann müssen Sie ihm das noch einmal geben!)

– Wieso müssen wir ihm das noch einmal geben? Aus unserem großen Modell ist dieses Teilnetz generiert worden, für seine Aufgabenstellung richtig zugeschnitten.

Herr Kadgien (Einwender): Ich glaube, das haben Sie total falsch gemacht. Wenn eine Straße, eine Stadt gebaut wird, muss man doch mehr als nur Autos zählen!

Herr Genow (SenUVK, Abt. IV): Noch einmal zum Verständnis: Wir reden jetzt über eine Modellarbeit. Wir nehmen die Zählung nur zur Eichung und Kalibrierung des Modells, um also sicherzustellen, dass ungefähr die Verteilung im Netz dazu passt, wie wir es draußen in der Örtlichkeit vorfinden.

Herr Kröber (Einwender): Wie viel haben Sie denn in der Bahnhofstraße gezählt?

Herr Genow (SenUVK, Abt. IV): Von 5.000 im Jahr 2009 auf 5.900 im Jahr 2014. Zurzeit sind es um die 7.000, Stand Oktober 2017.

Herr Kröber (Einwender): Könnten Sie bitte noch einmal Ihre Vergleichs-PDF auflegen, also absolute Zahlen, Nullfall gegen Vorzugsvariante? Sie haben gerade gesagt: 7.500 Autos in diesem Jahr in der Bahnhofstraße.

(Projektion: Nullfall)

Sie erzählen mir jetzt, dass im Jahr 2025 mit allen Ihren in die Matrix eingeflossenen Werten, Bauvorhaben usw., 1.500 Autos weniger als heute fahren. Da steht doch 6.000, und es wurde gerade von 7.500 heute schon gesprochen. Da passt irgendwas nicht.

(Zuruf: Der ÖV!)

– Ach, Sie meinen den Turmbahnhof. Wer von Ihnen war mit bei dem Moderationstermin vor ein, zwei oder drei Monaten hier in der Scheune? Jedenfalls war der Regionalmanager der DB AG Nordost hier. Er sagte, man lege lediglich die Gleise ein bisschen auseinander, habe aber noch keinerlei Anforderungen für einen Turmbahnhof. Ich glaube, Ihr Modell ist fehlerhaft. Denn 2025 wird der Turmbahnhof noch nicht stehen. Sie haben hier einen Modellfehler, ganz klar!

Frau Löchner (SenUVK, Abt. IV): Herr Genow hat ausgeführt, dass das Verkehrsmodell 2030 auch einen Anteil von Fahrten des ÖV hat. Wir haben 2030 ein anderes Mobilitätsverhalten in der Stadt, davon gehen wir aus.

Es gibt verschiedene Maßnahmen für die Verbesserung der Infrastruktur des ÖPNV in diesem Raum. Unter anderem ist etwas für einen Turmbahnhof bestellt worden. Wenn die Bahn jetzt sagt: „Es ist nicht so“, so sind für einen Umsteigebahnhof zwischen Regional- und S-Bahn Vorleistungen durch das Land Berlin bestellt, und sie werden auch vom Land Berlin finanziert.

(Herr Kröber: Das stimmt doch nicht!)

– Da kann ich Ihnen so sagen. Das können Sie mir glauben oder nicht, aber es ist so.

Herr Kröber (Einwender): Das widerspricht der Aussage bei der Vorstellung der Baumaßnahme. Es wurde die A114-Ertüchtigung, der Ausbau in Malchow usw. vorgestellt, und die Deutsche Bahn war hier vertreten, der Regionalmanager für den gesamten Nordostbereich sagte: „Ja, wir legen da Gleise, aber es gibt keine Bestellung für einen Bahnhof.“ Es gibt nicht einmal ein Konzept dafür. Wir reden von 2025, das ist in sieben Jahren; da wird kein Bahnhof stehen, aber da werden Sie schon ein schönes Wohnviertel haben.

Wir können uns jetzt die Köpfe reißreden; letztendlich wird es nachher eh vor dem Verwaltungsgericht verhandelt. Ich würde sagen: Da haben Sie eine Lücke!

Herr Springer (Einwender): Im Anschluss an die angedachte Bebauung nach Bebauungsplan XVIII-25 a – das geht aus meinen Unterlagen hervor – wird sich ein Bebauungsplan anschließen, und zwar XVIII-34. Ist dabei schon der aufkommende Verkehr berücksichtigt, oder sagen Sie: Das ist eine Luftnummer, damit können wir noch nicht rechnen und wissen gar nicht, was kommt. Aber der Plan ist schon mit XVIII-34 bezeichnet, er schließt sich dort an. Es wäre schon einmal zu überlegen, wie die Verkehrsverbindung für dieses Baufeld angeknüpft werden soll.

Frau Sczepan (SenUVK): Möchte sich jemand zum Bebauungsplan äußern? Möchte sich vielleicht das Stadtplanungsamt äußern? Ist das hilfreich?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Wir haben das gerade noch einmal angeschaut und nachgeprüft. Es ist so, dass alle bekannten B-Pläne, die in der Region aufgestellt worden sind, in die verkehrlichen Prognosen eingeflossen sind.

Herr Ulrich (Einwender): Ich habe noch eine Frage zu Ihrer Bilanz. Darf ich einmal vorgehen?

(Verweis auf die Projektion)

Es geht um die Bahnhofstraße, um Alt-Karow/Blankenburger Chaussee. Normalerweise ist es üblich, dass man die eingehenden und ausgehenden Ströme benennt. Das vermisse ich bei Ihnen. Sie können uns ja viel erzählen an dieser Stelle mit Rein und Raus, aber die Bilanz muss doch letztlich aufgehen. Das fehlt mir hier, und – Entschuldigung – das ist für mich hier ein übler Taschenspielertrick. Es ist eigentlich kein Nachweis, dass die Bilanz an dieser Stelle überhaupt aufgeht.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): An dieser Stelle muss ich überhaupt nicht lange überlegen, weil die Bilanz einfach zu 100 % stimmen wird. Es ist nämlich so, dass diese Bilder nicht von uns gezeichnet werden, sondern es ist ein Ergebnis, das automatisch von einem Computerumlegungsprogramm erstellt wird. Wenn das Programm fehlerhaft rechnen würde, dann würde es ja keiner kaufen. Es ist aber auch so, dass man sich auf der anderen Seite, wenn man in dieses Modell weiter einsteigt, auch die Knotenstrombelastung im Detail zeigen lassen kann.

Das alles haben wir uns bei der Erstellung der Prognose angeschaut und auf Plausibilität hin untersucht, sodass ich Ihnen an dieser Stelle garantieren kann, dass die Belastungen, die dort zu sehen sind, auch aufgehen in dem Sinne, wie Sie es gesagt haben oder wie es bei einem Rohrleitungsnetz auch entsprechend funktionieren würde: Alles, was hineinfließt, fließt auch wieder heraus; da versinkt nichts.

Herr Ulrich (Einwender): Dann vertrauen Sie einem Computerprogramm oder was?

Frau Langmacker (Einwenderin): Herr Gumz, Sie waren der erste Referent. Auf Ihrer ersten Folie stand, dass nicht Karow-Nord angeschlossen werden soll, sondern dass die Stadtrandlagen auf kurzem Weg ans Umland angeschlossen werden sollen. Es stand in Ihrem ersten Kasten:

> Der Anschluss der Stadtrandlagen ans Umland, damit die Wege verkürzt werden.

Ich frage mich, über welche Straßen wir hier eigentlich diskutieren. Diese kurze Strecke, die Anbindung der Stadtrandlagen an das Umland, ist der Autobahnanschluss in Buch/ Karow an die A 10, nichts anderes. Dieser Autobahnanschluss nimmt auch die meisten Verkehrsströme auf. Diese Verbindungsstraße ist für mich überhaupt nicht verkehrlich begründet. Minus 4.500 Autos in Alt-Karow bei 16.000 Autos auf dieser Straße plus 4.500 Autos in die Straße Am Hohen Feld – ich muss Ihnen sagen: Für mich fehlt die verkehrliche und auch die wirtschaftliche Begründung. Ich würde sagen: Zunächst einmal werden die Hausaufgaben gemacht. Da geht der Gruß an die Senatsverwaltung für Verkehr: Die Hausaufgabe ist der Autobahnanschuss.

Die Verkehrszahlen, die Sie aus 2011 zugeleitet bekommen haben, sind nämlich aus der Machbarkeitsstudie für die Autobahnanschlussstelle. Ich muss Ihnen sagen, Herr Gumz: Sie haben so viele Gutachten gemacht. Hoffmann & Leichter ist eigentlich der Hausgutachter für die Senatsverwaltung für Verkehr. Sie haben für Krieger so viele Gutachten gemacht. Warum beziehen Sie nicht auch einmal Stellung dafür, wo denn eigentlich Verkehr abgeleitet wird, wo denn tatsächlich einmal ein kurzer Weg ins Umland gegeben ist?

Sie kennen die Verhältnisse hier nicht. Der Autobahnanschluss bindet diesen Standort an. Das ist kein regionaler Standort, sondern ein überregionaler Standort. Wissen Sie, wie viele Tagesgäste wir in Buch haben? 15.000, die alle wollen hier hin. Machen Sie Ihre Hausaufgaben in der Senatsverwaltung, bauen Sie zunächst den Autobahnanschluss, und dann kann man immer noch einmal schauen. Dann kann durchaus die Straße zum B2-Anschluss ein nettes Schmankerl sein, wenn das denn nach Karow-Nord eingeführt wird: an die Achillesstraße eine Straße, eine Straßenanbindung an die Münchehagenstraße, eine Straße an den Hubertusdamm. Aber Sie können nicht den kompletten Autoverkehr als Tangentialverbindung durch einen Ortsteil durchhämmern. Wir haben die Autobahn mitten in zwei Ortsteilen. Öffnen Sie diese, und danach können Sie Ihre Verkehrsströme neu sortieren!

(Beifall bei den Einwendern)

Herr Genow (SenUVK, Abt. IV): Worauf Sie sich wahrscheinlich beziehen, das ist die Untersuchung von L. K. Argus aus dem Jahr 2013, wo der Straßenraum im Nordostraum Karow/Buch untersucht wurde mit der Überlegung, ob man am nördlichen Berliner Ring eine Autobahnanschlussstelle ermöglichen sollte oder nicht. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind auch in dieser Örtlichkeit, in der Scheune, zwei- oder dreimal vorgestellt worden, dazu auch, was es für diesen Raum bedeutet, wenn wir am nördlichen Berliner Ring eine Autobahnanschlussstelle beim Bund beantragen würden.

Ergebnis ist, dass mit dieser Anschlussstelle die Straße Alt-Karow/Bucher Chaussee nach Norden Richtung Autobahn eine solche Sogwirkung erfahren würde, dass Sie, die Sie sich heute über die Verkehrsbelastung auf diesen Straßen aufregen, keine Entlastung, sondern eine künftige Mehrbelastung erfahren würden, weil die Autobahnanschlussstelle am nördlichen Berliner Ring die entsprechende Sogwirkung entfalten würde.

Im Ergebnis dessen – der Bund hat übrigens diese Anschlussstelle abgelehnt – hat man sich bei uns im Haus überlegt: Wir gehen mit kleinräumigen Infrastrukturmaßnahmen ins Netz hinein, um den gesamten Raum verkehrlich so zu entlasten, dass wir versuchen, die Ströme stadtverträglicher im Netz aufzuteilen. Denn wenn Sie sich jetzt die Radiale Bucher Chaussee/Alt-Karow/Blankenburger Chaussee anschauen, sehen Sie, dass der Verkehr, der bei Ihnen entsteht, durch die Dörfer Blankenburg und Heinersdorf geht und sich erst wieder am Blankenburger Pflasterweg im Netz verteilen kann. Nördlich der Autobahn wäre es die Schwanebecker Chaussee, wo wir eine Querspange haben. Aus diesem Grund war unsere Überlegung: Wir schaffen eine weitere Querspange und ziehen dann so den Verkehr ab, um ihn gleichmäßiger im Netz zu verteilen.

(Projektion)

Zur Differenzbetrachtung, die Herr Gumz gezeigt hat, mit der Straße Am Hohen Feld: In Vorbereitung auf diese Veranstaltung habe ich beim Amt für Statistik nachgefragt, wie viele Einwohner in der Straße Am Hohen Feld bis über die Achillesstraße wohnen, wie viele dort gemeldet sind und wie groß die Eigenmotorisierung ist. Es wird Sie vielleicht überraschen, vielleicht wissen Sie es auch schon: In diesem Gebiet liegt die Eigenmotorisierung bei 518 Pkw auf 1000 Einwohner. Damit ist man am oberen Level der gesamten Stadt Berlin. Ähnlich hohe Eigenmotorisierung haben wir nur in Gebieten mit einer Einfamilienhausbebauung wie Biesdorf und Mahlsdorf, was das größte zusammenhängende Einfamilienhausgebiet von Berlin ist.

Die Halter der 3.700 eigenen Fahrzeuge, die man in diesem Gebiet hat, werden auch die Nutznießer der Anbindung dieser neuen Stadtstraße sein. Sie müssen sich dann nicht mehr über die Ortslage Blankenburg in die Stadt entwickeln, sondern können sich dort auf direktem Weg über die B 2 nach Norden oder Süden verteilen. Wir schaffen eine Öffnung, wir verteilen den Verkehr gleichmäßiger im Netz.

(Vereinzelt Beifall)

Frau Langmacker (Einwenderin): Ich habe noch eine Nachfrage. Der Kollege von der Senatsverwaltung hat eben in einem Beisatz gesagt, dass der Bund den Autobahnanschluss abgelehnt habe. Ich fordere Sie hiermit auf, mir das nachzuweisen. Denn nach meiner Kenntnis stimmt das nicht. Ich bin darauf gespannt, was Sie mir vorlegen. Der Bund hat den Vollanschluss Bucher Straße abgelehnt, und die meisten verwechseln den Autobahnanschluss Buch mit der Anschlussstelle Bucher Straße.

Herr Krahl (Einwender): Wenn man sich die Karte anschaut, sieht man eine hervorragende Verbindung zwischen der B 2 und der A 114. Ich meine, das eigentliche Ziel des Anschlusses sehen wir da auch. Denn das, was uns am Anfang verkauft worden ist von wegen: „Wir werden euch besser erschließen“, ist eine glatte Lüge.

In Karow selbst haben wir zwei Probleme. Wir kommen morgens nicht heraus aus Karow und abends nicht hinein, um das einmal auf das eigentliche Planungsziel zurückzuführen, das uns gegenüber immer formuliert worden ist. Diese neue Straße – wir gucken uns nur die Straße an, aber das wird meistens so schön ausgeblendet – kommt erst einmal auf einen Straßenstummel, der halb illegal entstanden ist und der hier mit legitimiert werden soll. Das ist bis jetzt noch nicht erwähnt worden. Aber gehen wir auch darüber einmal hinweg.

Der Anschluss dieser neuen Straße in Anbindung an die B 2 mündet auf eine Zuführungs- oder Abführungsstraße, je nachdem, wie man es nimmt, nämlich die B 2, die heute schon zugestaut ist. Daran wird sich auch nichts ändern, es ist vielleicht in den nächsten vier, fünf Jahren noch negativer, weil in Malchow die Wasserleitung gebaut wird. Aber der Rückbau der Straße in Malchow erfolgt im Anschluss an den jetzigen Zustand.

Das heißt, es soll angeblich Verkehr auf eine Straße abgeführt werden, die aber im östlichen Teil heute schon überlastet ist. Der westliche Teil soll letztendlich über die Bahnhof- und die Pankgrafenstraße auf die A 114 geführt werden. Wo ist hier eigentlich die Erleichterung für Karow? Ich komme früh, wenn ich mich hinter den Leuten,

die aus dem Umland kommen, anstellen muss, nicht schneller in die Stadt, auch nicht in Zukunft, auch nicht über irgendetwas, was noch geplant oder angedacht ist; da gibt es überhaupt nichts. Malchow wird nach dem Bau der Wasserleitung auf den alten Zustand zurückgebaut. Wenn ich abends von der B 2 aus der Stadt komme, muss ich mich als Linksabbieger dort anstellen auf einer Ausfallstraße, deren Haupt-Grünrichtung immer geradeaus sein wird. Da schafft man auch keine Erleichterung.

Ich kann mich hier nur meinen Vorrednern anschließen und sagen: Das eigentliche Planungsziel ist verfehlt. Es wird sich für Karow selbst nichts ändern. Alles andere ist eine glatte Lüge. Das Einzige, was in meinen Augen durch diese Straße hinzukommt, ist Verkehr von außerhalb, der dort dann rechts abbiegen kann. Wir werden einen schönen Lkw-Verkehr hereinbekommen, wir haben eine schöne Abkürzung geschaffen von der A 10 auf die A 114. Das rechnet sich ja mittlerweile per Maut-Gebühren u. Ä. Wir haben dann plötzlich Lkw-Verkehr mitten im alten Ortsteil. Ich meine, jedes Kuhdorf in der Umgebung bekommt eine Umfahrung, damit sich dort die Lebensqualität verbessert. Aber hier machen wir etwas, was es in ganz Deutschland nicht mehr gibt: Wir legen eine Fernverkehrsstraße – denn das wird es – und legen eine Rennstrecke – denn das wird es – durch einen alten Ortskern. Dann diskutieren wir über fünf Meter Gelände und über den kleinen Schwenk und sonst etwas. Aber den Fokus einmal genau auf diese Karte zu legen und zu fragen, was man hier insgesamt macht, das fehlt mir hier ein bisschen.

Wenn ich eine solche Begründung höre wie die von Herrn Gumz, der sagt: „Ein Computerprogramm, das nicht funktioniert, kauft ja keiner“, dann kann ich nur hoffen, dass die restlichen Begründungen, die Sie abgegeben haben, nicht auf solchen diffusen Annahmen fußen. Das ist für mich keine Begründung, das ist einfach nur Quatsch. Ich bin in einer Generation groß geworden, die für das Diplom noch ohne Taschenrechner arbeiten musste. Die normale Kleinrechnungsfunktion im Hirn funktioniert noch. Was Sie hier an Zahlen vorlegen, ist in sich teilweise nicht stimmig; damit haben die Herrschaften hier schon recht.

Herr Genow (SenUVK, Abt. IV): Vielleicht noch zwei Aussagen zum Modell: Ich hatte vorhin zu erklären versucht, dass das Modell aus zwei Komponenten besteht. Das eine ist das Netzmodell, wo die Infrastruktur mit den Knotenpunkten, mit den Strecken abgebildet wird. Das andere, was wir für diese Umlegungssoftware brauchen, ist die Matrix, in der das Verkehrsaufkommen hinterlegt ist, in der Relation, was von A nach B will, was innerhalb des jeweiligen Gebiets bleibt, was hinausgeht etc. Das heißt, die Matrix, die für diese Prognose verwendet wurde, kann keine Autos „verlieren“. Das heißt, die Randzonenbedingung muss in jedem Szenario stimmen. Dafür lege ich auch die Hand ins Feuer; die stimmt. Denn das Modell greift auf das zurück, was in dieser Matrix hinterlegt ist.

Die beiden Planfälle unterscheiden sich nur darin, dass sowohl beim Nullfall als auch beim Planfall die identische Matrix verwendet wurde mit dem identischen Verkehrsaufkommen, das zu 100 % aufs Netz umgelegt wird. Nur in diesem einen Planfall ist diese neue Stadtstraße drin, und in dem anderen Planfall fehlt die Stadtstraße.

Das, was Ihnen Herr Gumz zu erklären versucht hat, ist: Wie ist jetzt eventuell die andere Wegewahl? Welches andere Routenverhalten nutzen die Verkehrsteilnehmer, wenn diese Infrastrukturmaßnahme im Netzmodell die Möglichkeit schafft, anders zu

fahren? Das sind die Ergebnisse, die Sie ablesen können, entweder aus den Belastungszahlen oder aus dem Differenzplot. Das geht ebenso auf.

Nur dürfen Sie nicht vergessen: Wenn jetzt alle Verkehrsteilnehmer über die Achse Alt-Karow/Bucher Chaussee fahren müssen und eine Alternative haben – sie können zur B 2 rüberfahren, hoch nach Bernau, am nördlichen Berliner Ring, oder über die B 2, Ortslage Malchow, dann in die Stadt hinein –, dann fahren diese Autos zukünftig nicht mehr über den Straßenabschnitt Alt-Karow/Bucher Chaussee, schaffen dort also Platz für andere Verkehre. Das heißt, der Verkehr wird auf der Achse Bucher Chaussee/Alt-Karow insgesamt flüssiger, weil ich eine Alternative habe, die Ströme anders zu lenken.

Aber das Verkehrsaufkommen in sich ist stimmig, das Programm unterschlägt aus der Matrix nichts. Dieser Rechenlauf hört erst dann auf, wenn auch das letzte Auto aus dieser Matrix aufs Netz umgelegt worden ist. Da wird nichts verschluckt oder sonst irgendwie manipuliert.

Herr Hahn (Einwender): Ich habe nur eine Frage zum Flächennutzungsplan, nicht mehr zu diesem Dissens.

Ist für die Beseitigung der Kleingärten schon irgendwo angedacht worden, in diesem Flächennutzungsplan eine Ersatzfläche zu schaffen? Gibt es so etwas, wenn man schon eine solche Straße schafft und so etwas komplett beseitigt?

Frau Richter (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Nach Aussage des Stadtplanungsamts gibt es Ersatzflächen für Kleingärten bereits im B-Plan 25 a. Ort und Lage kann ich Ihnen hier und jetzt nicht nennen, aber sie haben Berücksichtigung gefunden, auch noch im B-Plan XVIII-34, an der B 2. Reicht Ihnen das?

(Herr Hahn: Das reicht mir.)

Herr Holst (Einwender): Ich möchte Herrn Gumz noch etwas fragen. Er hat heute Morgen einen Vortrag über das Verhältnis von Nullplanung und Prognoseplanung gehalten. Ich möchte gern wissen: Von welchem Zeitpunkt stammt die Prognoseplanung? Ich habe immer das Gefühl, wir reden hier über eine Sache, und was man von dieser Sache halten kann, ist hier gesagt worden. Dem kann ich mich nur voll anschließen und frage mich immer: Wer will mit Gewalt diese Straße durchsetzen? Es wird nichts weiter gemacht, als den Schwarzbau von Malchow bis zur Luchstraße irgendwie zu verschönern oder einer Nutzung zuzuführen. Er dient ja den Leuten auch schon jetzt. Fahren Sie hin und schauen Sie es sich an!

Eine zweite Geschichte zu den Zahlen: Es ist schon die Rekonstruktion der A 114 begonnen worden. Nicht berücksichtigt bei der Rekonstruktion ist die Erschließung des ehemaligen Rangierbahnhofs, wo nach letzten Informationen tausend Wohnungen entstehen sollen, dazu große Einkaufseinrichtungen, die Käufer aus der Nachbarschaft, aus Brandenburg anziehen. Im Norden gibt es keine großen Möbelmärkte und was noch vorgesehen ist. Dazu kommt der Blankenburger Süden mit 6.000 bis 8.000 Wohnungen, sprich mit 20.000 bis 24.000 Einwohnern. Ich möchte wissen: Ist das berücksichtigt? Ich glaube nicht.

Am Sonnabend gab es einen Stadtrundgang mit Kollegen anderer Planungsbüros in Heinersdorf, wobei den Leuten versprochen wurde, dass die Rekonstruktion der Straße in Heinersdorf nun nach 20 Jahren endlich erfolgen soll. Am Rande wurde mir erzählt, es gebe eine Vereinbarung zwischen dem Senat und dem Land Brandenburg. Demnach werden in Bernau 20.000 Wohnungen, in Wandlitz 50.000 Wohnungen und eine große Zahl (die ich nicht kenne) Wohnungen in Werneuchen gebaut. Diese Zahlen sind in letzter Zeit entstanden. Da frage ich mich: Wenn wirklich diese Straße einen Nutzen bringen soll, ist sie ja nach kurzer Zeit ihr Geld nicht mehr wert. Es müssen doch Lösungen gefunden werden – und die gibt es – für die nächsten 20 Jahre. Sonst sieht es so aus wie in der Romain-Rolland-Straße in Pankow. Wenn man dort einmal zu Fuß entlanggeht, schämt man sich, dass man Berliner ist.

Es gab einmal die Planung der Tangentialverbindung Nord. Es muss doch einmal daran gedacht werden, dass auch das neu entstehende Wohngebiet eine Verbindung in Richtung B 2 braucht. Wenn diese so ausgebaut wird, wie man eigentlich heute bauen müsste, trotz veränderten Mobilitätsverhaltens in Berlin, dann hat diese Straße nur einen Sinn, wenn sie großflächig ist und wirklich dazu beiträgt, dieses Gebiet endlich zu erschließen.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Sie fragten danach, von welchem Zeitpunkt die Prognose stammt. Das war der erste Teil der Frage, und im zweiten Teil der Frage ging es darum, wie es mit dem Verkehr vom Rangierbahnhof Pankow aussieht, wie es mit dem Blankenburger Süden, Heinersdorf, Bernau, Werneuchen usw. aussieht. Ich kann sagen, dass alle für das Jahr 2030 realistisch anzusetzenden Entwicklungsmaßnahmen im Rahmen der Prognose berücksichtigt werden.

Weiterhin hatte ich anfangs ausgeführt, dass wir die Prognose zwar im Jahr 2011/12 erstellt, aber jetzt einen Abgleich mit der aktuellsten Prognose für das Jahr 2030 vorgenommen haben. Und wir haben festgestellt, dass wir dort keine wesentlichen Abweichungen haben, sodass man sagen kann: Die Prognose ist ganz aktuell und stammt vom jetzigen Zeitpunkt. Sie ist fast tagesaktuell, aber zumindest jahresaktuell – um dies nicht ganz so hoch zu hängen.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Ein Problem, das wir mit den Prognosen haben, ist in den Prognose-Nullfall- und Prognose-Planfall-Darstellungen leicht zu erkennen. Wenn wir den Prognose-Nullfall aus der Verkehrsuntersuchung betrachten, sehen wir das Problem sehr deutlich. Es wird dann auch sehr deutlich, warum die Diskussion im Augenblick, jedenfalls nach meinem Gefühl, nicht wirklich weiterführt.

(Projektion: Prognose-Nullfall)

Das Grundproblem scheint mir darin zu bestehen, dass in der Verkehrsprognose schlicht und ergreifend nicht abgebildet ist, was in die Prognose eingeht. Wenn wir die Straße 69 betrachten, die im westlichen Teil mit 1.000 Fahrzeugen und im östlichen Teil mit 1.500 Fahrzeugen angegeben ist, sehen wir hier erst einmal einen Straßenstummel, der im hinteren Teil 1.500 Fahrzeuge und im vorderen Teil 1.000 Fahrzeuge hat. Das geht so, wie es dargestellt ist, logisch nicht. Das ist eine Darstellung, wo man sieht: Irgendetwas fehlt, irgendetwas ist nicht da. Was nicht da ist, sind die gesamten Wohnungsbaupotenziale.

Herr Gumz, Sie haben nicht gerade zur Klärung beigetragen, indem Sie vorhin erklärt haben, alle aufgestellten Bebauungspläne seien berücksichtigt. Sie haben viel mehr berücksichtigt als die aufgestellten Bebauungspläne. Sie haben eine Vielzahl von Bebauungsplanentwürfen berücksichtigt. Nach welchem Planungsstand, das wäre die Frage. Also: Wo gibt es eigentlich eine Darstellung in den Unterlagen – das ist, glaube ich, das, was vermisst wird -, was der Prognose zugrunde gelegt wurde, außer den allgemeinen Darstellungen? Diese Darstellung müsste zum Beispiel eine Karte sein, die die Wohngebiete enthält, wo man nachvollziehen kann, wie viele Wohneinheiten in welchen Bebauungsplanentwürfen man eigentlich nach welchem Planungsstand unterstellt hat. Das müsste doch darstellbar sein. Dann würde man vielleicht auch erkennen, was hier tatsächlich eingeflossen ist.

Ich glaube, die Unsicherheiten, die bestehen, und die Diskussionen sind aufgrund der schlechten Darstellung in den Planunterlagen verursacht, aber auch aufgrund der unklaren Aussagen. Es sind eben gerade nicht aufgestellte Bebauungspläne, sondern zum großen Teil Entwürfe, die berücksichtigt wurden; die Pläne sind eben noch nicht aufgestellt.

Wir haben gerade die Straße 69 vor Augen mit dem östlichen Teil bei derzeit rund 45 Wohneinheiten und, wie mir gesagt wurde, 1.500 Fahrten am Tag im Prognose-Nullfall, ohne dass man sehen könnte, wohin sie fahren und woher sie kommen. Im westlichen Teil, wo sie eigentlich hinfahren und herkommen müssten, sind es auf einmal nur noch 1.000 Fahrten. Ich bitte zu erläutern, wie das zustande kommt.

Wir haben Ihnen als weiteres Beispiel in den Einwendungen aufgeschrieben: In der Bahnhofstraße haben wir im Prognose-Planfall eine Belastung von 9.500 Fahrzeugen im DTVw, also wochentags, östlich des Bahnhofs. Da kommen 5.500 Fahrzeuge im Norden von der Hubertusstraße hinzu, und 14.000 sind dann auf der Pankgrafenstraße von und nach Westen dargestellt. Im Prognose-Planfall kommen aus der Verbindungsstraße nochmals mehrere tausend Fahrzeuge hinzu. Dennoch ist die Belastung aber geringer.

Das ist etwas, wo man im Einzelfall vielleicht einmal versuchen sollte, darzustellen, wie man zu diesen Zahlen kommt. Es sind auf einmal nicht mehr 9.500, sondern nur noch 9.000 Fahrzeuge östlich des Bahnhofs. Zu denen kommen 5.000 Fahrzeuge aus der Hubertusstraße, und dann sind westlich in der Pankgrafenstraße 2.000 Fahrzeuge weniger pro Tag dargestellt. Das muss irgendwie auch plausibel erläuterbar sein. Das Modell ist ein Modell, klar; keiner weiß genau, wie es dann die Zahlen umlegt. Sie müssen irgendwo ankommen und irgendwo wieder abfließen. Da gibt es eine Plausibilitätskontrolle, aber es muss ja am Ende auch einer realistischen Betrachtung standhalten. Das ist hier ein bisschen das Problem.

Wenn Sie einfach an diesen beiden Beispielen einmal kurz erläutern könnten, wie diese Zahlen zustande kommen, wäre ich Ihnen sehr dankbar, insbesondere für die Straße 69.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Zur Straße 69: Wir haben hier eine Belastung von 1.500 Fahrzeugen

(Verweis auf die Projektion)

und hier eine Belastung von 1.000 Fahrzeugen. Ich muss dazu sagen, dass alle diese Belastungswerte gerundete Werte sind. Wir haben hier eine 500er Rundung. Das heißt, wenn wir eine Belastung von 749 Fahrzeugen haben, dann wird es nach unten und ab 751 nach oben gerundet. Das heißt aber auf der anderen Seite auch, dass, wenn Belastungen in diesem Bereich unter 250 liegen würden, nicht auf 500 aufgerundet wird, und dann wird es auch nicht dargestellt. Das kann durchaus dazu führen, dass Verkehre, die aus diesem Bereich hier herüberfahren, dann hier nicht mehr auftauchen. Das wäre die Erklärung dafür.

Kollege Genow hat es vorhin auch dargestellt: Da verschwinden in dem Netzmodell keine Fahrzeuge, sondern sie fahren gegebenenfalls nur woanders entlang, suchen sich einen anderen Weg. Das ist der Hintergrund dafür.

(Herr RA Sommer: Wie kann das in einer Sackgasse passieren?)

– Sie sind dort nicht in einer Sackgasse. Sie haben ja hierüber eine Straßenverbindung, da können die Fahrzeuge entlangfahren.

Wenn ich ganz vereinfacht davon ausgehe, dass hier wirklich 1.500 und dort wirklich 1.000 Fahrzeuge fahren würden, dann müssten ja 500 nur hier entlangfahren, und schon wäre das Ganze erklärt.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Die Darstellung ist entweder schlecht, entweder ist irgendetwas nicht drin, oder sie stimmt nicht. Sie kriegen aus dem, was dargestellt ist, nicht 1.500 Fahrten heraus. Es ist irgendetwas nicht dargestellt, und das, was Sie nicht darstellen, müssten Sie aber doch irgendwo einmal in den Planunterlagen haben. Es müsste doch irgendwo für die Betroffenen erkennbar sein, was der Zustand ist, der eigentlich in die Prognose eingeht.

(Herr Genow zeigt ein Papier.)

Herr Genow hat jetzt etwas anderes in der Darstellung drin; aber das haben wir natürlich nicht in den Planunterlagen.

Herr Genow (SenUVK, Abt. IV): Ich zitiere jetzt einmal aus dem Wohnbaukonzept für den Bezirk Pankow, Stand April 2016. Da sind die jetzt noch weiß hinterlegten Flächen mit dem Bebauungsplan XVIII-25 a. Für diesen Bebauungsplan ist eine entsprechende Potenzialabschätzung vorgenommen worden. In diesem Wohnbaukonzept sind es 3.648 Einwohner. In dem Prognosestand, den Herr Gumz unterstellt hat, sind 3.500 Einwohner berücksichtigt worden, Stand 2011. Das Papier jetzt ist von 2016. Das heißt, wir haben eine Differenz von hundert Einwohnern für diese weißen Flächen. Das Verkehrsaufkommen, das aus dem neuen B-Plan resultiert, liegt dieser Prognose zugrunde. Diese über 3.000 Einwohner, die entsprechend Verkehr erzeugen, müssen dem Netz irgendwie zugeführt und dem Netz auch wieder entnommen werden. Das heißt, das, was Sie in dieser Darstellung nicht sehen, sind die Punkte dieser Einspeisungen. Da mussten unsererseits zu dem Zeitpunkt 2011, wo sich Herr Gumz mit dieser Prognose auseinandergesetzt hat, Annahmen getroffen werden, wo dieser Verkehr, resultierend aus diesen 3.500 Einwohnern, dem Netz zugeführt wird und wo dieses Verkehrsaufkommen auch wieder aus dem Netz entfernt wird. Das alles übersetzt führt zu dieser Abbildung.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Jetzt sehen wir vielleicht, warum niemand hier Ihre Planunterlagen verstehen kann. Es ist nichts drin, was auf Plausibilität überprüfbar ist. Ich kann eine Planunterlage, die weder das Wohnbaupotenzial noch die Einwohner, noch die Länge der Straße, noch überhaupt eine Straße darstellt, nicht verstehen. Ihre Unterlagen sind schlicht unverständlich für die Leute. Das, was Sie als Straßenstummel darstellen, ist gar kein Straßenstummel, sondern nach der Planunterlage, die Herr Genow gerade in der Hand hatte, geht es einmal rundherum durch ein neues Wohngebiet.

Wie sollen denn die Betroffenen Ihre Unterlagen verstehen, wenn Sie nichts darstellen? Ich würde meinen Studenten so etwas zerreißen; das geht überhaupt nicht!

(Stellenweise Beifall bei den Einwendern)

Wir bilden Planungsstudenten aus; die haben in ihren Planungen verdammt nochmal darzustellen, was sie planen. Aber Sie legen hier eine Unterlage als Planfeststellungsunterlage, als Grundlage dieser Planung, vor, die kein Mensch, der von dieser Planung betroffen ist, auch nur ansatzweise verstehen kann, weil nirgendwo – ich behaupte nicht, dass ich das von oben bis unten auswendig gelernt habe, es ist schon drei Jahre her, dass ich überhaupt hineingeschaut habe – eine Potenzialdarstellung vorhanden ist, die an dieser Stelle, Straße 69, am Ende tatsächlich erklären könnte, wo 1.500 Fahrten herkommen.

Das ist hier das Grundproblem. Deswegen kann aber auch – und das wirft ein ganz grundsätzliches Problem Ihrer Planung auf – Ihre Planung auf Plausibilität gar nicht überprüft werden, weder von der Planfeststellungsbehörde noch von den Betroffenen. Die Planfeststellungsbehörde verlässt sich nachher darauf, dass Sie das schon richtig gemacht haben. Aber die Betroffenen möchten bitte eine Darstellung haben, die tatsächlich vollständig ist. Ihre Darstellung enthält weiße Flecken da, wo eigentlich das Verkehrsaufkommen darzustellen wäre. Es müsste irgendetwas da sein, was ein Verkehrsaufkommen geriert. Bei Ihnen ist es einfach nur eine weiße Fläche. Die Planunterlagen sind einfach grottenschlecht, tut mir leid.

(Stellenweise Beifall bei den Einwendern)

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Lieber Herr Sommer, ich kann Ihnen zu diesem Zeitpunkt nur sagen, dass die Planunterlagen, die hier erstellt worden sind, den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Sie werden bei keinem Verfahren in Deutschland auf eine andere Art und Weise dargestellt. Das ist so üblich und normal.

Ich steige auch gern noch einmal auf die Straße 69 ein und versuche es Ihnen noch einmal zu erklären. Es ist einfach so, dass diese Werte gerundet werden. Wenn an einer Straße kein Wert dransteht, dann heißt das nicht, dass dort niemand fährt, sondern dann heißt das, dass die Belastungszahl, die dort auftritt, unter dem entscheidenden Rundungswert liegt, wo man nach unten oder oben rundet. Von daher ist es, wenn man sich ein bisschen über Rundung Gedanken macht, eine ganz nachvollziehbare Geschichte. Wenn die Halter linksabbiegend herausfahren, dann erklärt sich das. Daher kann ich das an dieser Stelle nicht weiter nachvollziehen.

Herr Kröber (Einwender): Noch eine Frage an Herrn Gumz: Wenn ich es richtig verstanden habe, sind die weißen Flecken an den Stellen eines zukünftigen oder bis zum Prognose-Nullpunkt entstehenden Wohngebiets. Wir sehen in Ihrer Nullprognose mit einem Zuwachs von 3.500 Einwohnern, dass in die Bahnhofstraße 6.000 Fahrzeuge einfahren. Ihr Kollege Genow hat gerade gesagt, dass heute, 2017, ohne 3.500 neue Bewohner – acht Jahre vor Ihrer Planung – 7.500 Fahrzeuge fahren. Können Sie mir auseinandersetzen, wie stichhaltig Ihre Zahlen dazu sind?

Zum ÖPNV wird mein Kollege noch etwas sagen. Ich hatte noch nichts von konkreten Maßnahmen gehört. Aber einmal unabhängig davon: Wie kommt es zu diesen Differenzen?

Herr Genow (SenUVK, Abt. IV): Wie wir zu den Zahlen gekommen sind? Das ist, wie gesagt, ein Ausschnitt aus dem großen Netzmodell des Landes Berlin. In dem großen Netzmodell des Landes Berlin sind noch weitere Infrastrukturmaßnahmen unterstellt. Angesprochen wurde es schon aus dem Publikum: Die Tangentialverbindung Nord nimmt wieder Fahrt auf. Mit diesen Planungen beschäftigen wir uns auch. Es führt dazu, wenn wir mehr Infrastrukturmaßnahmen im Netz unterstellen und für den Prognosehorizont berücksichtigen, egal ob 2025 oder 2030, dass die Verkehrsströme die Möglichkeit haben, sich auf mehr Infrastruktur im Netz zu verteilen. Das ist der Hintergrund, weshalb Sie in diesem Netzausschnitt diese Zahlen so vorfinden. Da ist im Umfeld noch deutlich mehr an Ausbau von Infrastruktur hinterlegt als nur diese Verbindungsstraße zwischen Alt-Karow und der B 2.

Herr Kadgien (Einwender): Diesmal geht es um den ÖPNV. Ich habe mitbekommen, dass Sie die Zahlen von 2011 involviert haben. Bei Ihren Planungen geht es nicht nur um den Pkw-Verkehr, sondern auch um den ÖPNV, also Bus und was es noch so gibt in Karow. Wenn Herr Sommer schon sagt, dass Ihre Unterlagen schwer zu verstehen sind, und wenn Sie diese Unterlagen haben, warum ist dann dieses Dokument nicht mit dabei? Ich kann auch nicht nachvollziehen, dass jeder ständig mit dem Auto fahren muss. Mit dem ÖPNV ist es doch viel bequemer und umweltfreundlicher usw. Warum kann man das bei Ihnen nicht nachvollziehen?

Was den Turmbahnhof betrifft, will ich hier nicht über Wünsche reden. Ich könnte ja sonst was wünschen. Hier geht es ganz konkret um eine Straße, wo wir sagen: Die Zahlen stimmen vorn und hinten nicht.

Herr Kröber (Einwender): Ich möchte noch sagen, dass die Anzahl der Fahrzeuge sehr wohl eine Rolle spielt; denn sie ist Ausgangswert für schalltechnische Berechnungen. Erst wenn wir diese Werte günstig annehmen – ich will niemandem irgendetwas unterstellen, wir reden jetzt von 7.500 zu 6.000 Fahrten – und das einmal hochrechnen, reden wir vielleicht in acht Jahren von 10.000 Fahrzeugen in der Bahnhofstraße. Ob daraus ein Anspruch entsteht, das ist noch etwas anderes. Aber konkrete Ausgangswerte für Berechnungen kann ich von einer solchen Planfeststellung durchaus erwarten.

Dann gehört das vielleicht dazu, was der Kollege sagte: Welche Maßnahmen sind denn konkret eingeflossen? Fährt die S 2 im Fünf-Minuten-Takt? Gibt es eine Anbindung an Ahrensfelde? Fährt ein Expressbus durch Karow? Das, was man sonst so hört, betrifft eigentlich nur lokale Maßnahmen, die aber keine flächige Entlastung bringen. Also: Welche konkreten Maßnahmen im ÖPNV haben Sie in Ihr Modell einfließen

lassen, dass sich die Zahlen in acht Jahren dramatisch verändern, mit Zuwachs von Werneuchen, Bernau usw.?

Herr Genow (SenUVK, Abt. IV): Was jetzt an die Leinwand projiziert ist, das sind die entsprechenden Links, wo Sie im Internet unter anderem nachlesen können, was es mit dem Verkehrsmodell des Landes Berlin auf sich hat, wie das funktioniert, welche Strukturdaten dort eingepflegt werden etc.

(Projektion: Link-Adressen)

Bitte sehen Sie mir jetzt nach, dass ich Ihnen für Ihren Raum nicht konkret sagen kann, in welchem Gebiet welche Steigerungsfaktoren drin sind. Dazu müssten Sie selbst in den Unterlagen nachschauen. Aber ein Verkehrsmodell ist ein komplexes Thema, denn verändertes Verkehrsverhalten drückt sich auch wieder darin aus, welches Verkehrsmittel man nutzt. Das alles muss im Rahmen dieser neuen Matrix berücksichtigt werden. Das kann ich Ihnen jetzt nicht so einfach beantworten. Dazu müsste ich selbst noch einmal nachschauen, inwieweit die Veränderungen im 2011er Modell enthalten waren. Wir haben die Eingangsdaten überprüft; sie erschienen uns plausibel. Deswegen haben wir auch das, was das Büro Hoffmann & Leichter gemacht hat, bestätigt, weil auch die anderen Untersuchungen, die im Nordostraum, Blankenburger Süden etc. gemacht worden sind, diese Zahlen bestätigt haben. Das Büro PTV, das sich ebenfalls mit der Prognose auseinandergesetzt hat, hat diese Zahlen auch bestätigt. Unser Arbeitsstand vom Verkehrsmodell 2030 bestätigt auch die Zahlen des Büros Hoffmann & Leichter.

Herr Kadgien (Einwender): Konkret zum ÖPNV gibt es gar nichts? Kann der Senat gar nicht ÖPNV planen?

Herr Genow (SenUVK, Abt. IV): Ich zitiere einmal aus unserem Bericht, aus dem Modell:

> Für den Nordostraum sind im Regionalverkehr 2030 folgende Ausbaumaßnahmen im ÖPNV berücksichtigt:
>
> – Ausbau der Stettiner Bahn zwischen Nordkreuz und Karow,
>
> – Eisenbahnkonzeption Berlin (Pilzkonzept),
>
> – zweigleisiger Wiederaufbau der Nordbahn zwischen Nordkreuz und Birkenwerder (auch abgeleitet aus dem Pilzkonzept),
>
> – Wiederaufbau der Niederbarnimer Eisenbahn von der Landesgrenze Schönholz bis Gesundbrunnen inklusive der Bahnhöfe Wilhelmsruher Damm und Wilhelmsruh,
>
> – Neubau des Turmbahnhofs Karower Kreuz.

Für diesen Bahnhof hat der Senat die entsprechende Bestellung ausgelöst. Daraufhin haben wir das ins Netzmodell eingepflegt und die Nutzung dieses Bahnhofs für diesen Raum in dem reduzierten Verkehrsaufkommen mit abgebildet.

Frau Valeske (Einwenderin): Die Bahn hat uns vor einigen Monaten konkret gesagt, dass sie keine Bestellung dafür hat. Von den jetzt erwähnten Maßnahmen für die Verbesserung des ÖPNV ist wirklich nichts dabei, was Karow direkt betrifft. Sie hatten vorhin gesagt, es gebe Verbesserungen im ÖPNV-Bereich. Welche? Bitte noch einmal konkret!

Herr Ulrich (Einwender): Ich möchte nur auf eine Glanzleistung Ihrer Behörde hinweisen. Die Pankgrafenstraße ist 6,50 m breit. Der Fahrweg für einen Lkw und Pkw müsste nach RAS 5,50 m breit sein, damit sie sich nicht gegenseitig berühren. Auf beiden Seiten lassen Sie Parkmöglichkeiten zu. Wie haben Sie sich das vorgestellt? Im Prinzip ist die Pankgrafenstraße in der Spitzenzeit von der Bucher Chaussee bis zum Bahnhof zugestaut. Was haben Sie sich dabei gedacht? Wahrscheinlich nichts.

VL Herr Losch: Die Querschnittsplanung der Straße sollten wir dann besprechen, wenn wir das andere abgeschlossen haben.

Wir hatten jetzt mit Raumordnung/Flächennutzungsplanung begonnen, sind damit zur Planrechtfertigung des Vorhabens, zu seiner verkehrlichen Begründung gekommen und haben auch schon den Punkt Verkehrsprognose behandelt. Ist denn zum Punkt „Planrechtfertigung, verkehrliche Begründung und Verkehrsprognose“ die Diskussion jetzt abgeschlossen, oder gibt es dazu Weiteres?

(Zuruf)

Sie bekommen noch Ihre Antwort, und zum ÖPNV war auch noch eine Frage offen geblieben.

Herr Kröber (Einwender): Herr Losch, Sie sind doch der Diskussion aufmerksam gefolgt. Hatten Sie den Eindruck, dass auf die Fragen und Anmerkungen einmal mehr, einmal weniger fachlich adäquat geantwortet wurde, dass durchaus auf Probleme, die angerissen wurden, ausreichend geantwortet wurde, oder besteht noch Klärungsbedarf? Oder unterhalten wir uns jetzt über dieses und jenes, und nachher wird eh an anderer Stelle über so etwas entschieden? Oder sagen Sie: Da ist vielleicht wirklich eine Lücke, wo noch etwas nachgeregelt werden müsste?

VL Herr Losch: Ich würde meinen, dass das eher noch kommt. Die Auseinandersetzung mit dem Flächennutzungsplan war interessant und spannend; aber sie würde dieses Vorhaben und auch die bisher beantragte Planfeststellung aus meiner Sicht nicht änderungsbedürftig machen und gefährdet sie auch nicht. Eine Planrechtfertigung für das Vorhaben konnte ich aus den Verkehrszahlen erkennen, auch wenn ich eingestehen muss, dass man diesen Berechnungsmodellen, wie Verkehrszahlen zustande kommen, auch immer schon einen gewissen Überzeugungscharakter abgewinnen muss. Trotzdem reichen sie aus, um eine grundsätzliche Planrechtfertigung für dieses Straßenbauvorhaben festzustellen. Die verkehrliche Begründung ist damit gegeben, und die Diskussion über die Abwicklung des ÖPNV im Bezirk Pankow, oder sei es nur in Buch, ist interessant, aber kein Abwägungsgegenstand dieses Vorhabens.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Welche Fragen sind denn offen geblieben? Ich habe mir gemerkt, dass Sie noch etwas zum ÖPNV hören wollten. Ich habe aber der Dis-

kussion entnommen, dass alle Maßnahmen, die genannt werden können, auch genannt wurden. Mehr ist nicht zu bieten.

Frau Valeske (Einwenderin): Die Dame vom Senat hatte vorhin gesagt: In die Zahlen ist eingeflossen, dass es eine Entlastung durch ÖPNV-Maßnahmen geben wird, die in nächster Zukunft zu erwarten seien. Ich habe jetzt gefragt, welche das sind. Ich habe bis jetzt noch keine Maßnahme gehört, die Karow betrifft. Deswegen ist meine Frage noch offen.

VL Herr Losch: Das Problem ist doch folgendes: Wenn Sie sagen, dass die Planungsbehörde, die Verkehrsabteilung von SenUVK, einerseits und der Vorhabenträger für seine vorhabenbezogene Verkehrsprognose andererseits die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel nicht so ausreichend unterlegt haben, dass Sie die von beiden unterstellte vermehrte anteilige Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln gar nicht glauben, weil Sie die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV nicht als nachgewiesen anerkennen, dann hat diese Straße auf jeden Fall eine Planrechtfertigung. Denn dann sind die Verkehrszahlen ja in Wirklichkeit noch höher anzusetzen. Wollten Sie das sagen? – Das haben Sie gesagt.

Herr Kröber (Einwender): Ich wollte damit sagen, dass die Zahlen zu gering sind und Auswirkungen auf die Berechnung der Schallschutzmaßnahmen haben.

VL Herr Losch: Das wäre ein Argument.

Herr Kröber (Einwender): Wenn ich zu geringe Verkehrszahlen ansetze, egal, was nachher in der Berechnung herauskommt, habe ich erst einmal fehlerhafte Eingangswerte, und das bemängele ich. Dazu wollte ich Ihre Meinung hören.

VL Herr Losch: Sie sehen aber, dass sich diese beiden Argumente widersprechen. Der eine sagt: Die Straße ist höchst notwendig, nur der Schallschutz reicht nicht aus. Und Sie sagen, die Straße sei nicht notwendig. Das stimmt nicht überein.

Frau Valeske (Einwenderin): Herr Losch, es ging nicht darum, dass Sie jetzt bewerten, in welche Richtung das den Ausschlag gibt, ob die Zahlen zu hoch oder zu niedrig bewertet sind. Ich habe darauf hingewiesen, dass die Zahlen bitte nachweisbar dargestellt werden sollten. Mir wurde als Begründung gesagt, der Nachweis wäre jetzt darin zu sehen, dass es eine Veränderung des ÖPNV geben werde aufgrund von Maßnahmen, die in Zukunft stattfinden werden. Auf die Frage, welche das sind, konnte mir keine konkrete Maßnahme genannt werden. Bitte interpretieren Sie das jetzt nicht, sondern nennen Sie mir diese Maßnahmen!

VL Herr Losch: Ich bin nicht die Verkehrsplanungsbehörde. Aber die Verkehrsplanungsbehörde sitzt hier in der ersten Reihe und muss wohl noch sagen, was sie zum Modal Split der Zukunft in ÖV und IV auszuführen hat.

Herr Genow (SenUVK, Abt. IV): Das, was in der Prognose unterstellt wurde, sind nicht nur Infrastrukturmaßnahmen, sondern es ist auch ein anderes Verkehrsverhalten, sprich: Es sind all die Maßnahmen, die das Land Berlin jetzt zur Förderung des Umweltverbunds ergreift, die sich dann auch in den letzten Haushaltsbefragungen schon positiv niedergeschlagen haben, dass also die MIV-Nutzung geringfügig rückläufig ist, wir aber im Gegenzug Zuwächse im Fuß- und Radverkehr und auch im

ÖPNV haben. Das ist unsererseits auch für den Prognosehorizont 2025 und 2030 fortgeschrieben worden. Dieses veränderte Verkehrsverhalten, übersetzt im Modal Split, hat auch Eingang in die neue Prognose gefunden. Deshalb sind die Zahlen halt zurzeit so, wie Sie sie sehen.

Frau Löchner (SenUVK, Abt. IV): Um Ihnen das noch einmal zu verdeutlichen: Es geht darum, dass die Buslinie, wenn wir die neue Straßenverbindung haben, nicht am Hofzeichendamm enden muss, sondern auch in die Bahnhofstraße fahren kann. Es gibt bessere Verbindungen zum Bahnhof. Es soll auch einen Shuttle-Verkehr zum Turmbahnhof geben. Dann wirken diese Umsteigemöglichkeiten, die man am Turmbahnhof hat, um weitere Strecken in die Stadt oder zu den Arbeitsstätten zu fahren, auf den Modal Split. Wir haben auch viele Fördermaßnahmen für den Radverkehr. Man kann nicht konkret benennen, welche Linie jetzt zusätzlich eingerichtet wird, weil das eine Sache mit den Linienkonzepten ist, die erst dann, wenn die Straße da ist, greifen.

Deswegen kann ich Ihnen das noch nicht so benennen, wie Sie sich das vielleicht wünschen. Ich bin auch nicht aus dem ÖPNV-Referat. Ich hatte mich dazu positioniert, dass wir eine Buslinie über die neue Straßenverbindung haben werden, dass der Bus nicht mehr am Hofzeichendamm endet und dass es eine Bestellung für den Turmbahnhof gibt. Herr Genow hat ausgeführt, welche Umsteigemöglichkeiten und welche neuen Fahrbeziehungen Sie dann dort haben werden.

(Zuruf: Das hat er nicht gesagt.)

– Dann haben Sie nicht richtig zugehört.

Herr Kadgien (Einwender): Ich kenne das Projekt; das ist falsch. Herr Genow hat gesagt: Man kann dann nach Stettin fahren.

Ich muss noch einmal ganz kurz festhalten: Wunschdenken ist hier nicht. Wie wollen Sie einen Verkehr, wenn Sie schon vom Turmbahnhof Karower Kreuz sprechen, hinbekommen? Das ist schleierhaft.

Herr Kröber (Einwender): Vor drei oder vier Monaten gab es hier eine Veranstaltung. Meine konkrete Frage war: Welche Fahrrad-Maßnahmen, Fahrradschnellwege usw. sind geplant? Es gibt nach Aussage Ihrer Kollegen keine Planung an Fahrradschnellwegen o. Ä. für diese Ecke. Ich finde es immer schön, wenn so etwas erzählt wird; allein es fehlt der Glaube.

Der Vertreter der Bahn sagte: „Wir legen nur ein paar Schienen auseinander.“ Aber Sie gehen schon 2014, wo wir noch gar nicht über einen Turmbahnhof geredet haben – denn wir reden über Planungsunterlagen von 2014 –, davon aus, dass hier ein Turmbahnhof gebaut wird. Irgendwas passt da nicht so richtig. – Schönen Abend noch allerseits!

VL Herr Losch: Danke schön.

Herr Kadgien (Einwender): Ganz konkret jetzt noch einmal ÖPNV: Turmbahnhof, das ist ein Wunschdenken, etwas, was wir uns alle wünschen. Aber dann kommen

Teil B, C und D. Wie wollen Sie den Verkehr dort anbinden? Sehr spannend! Ich bitte um Beantwortung. Hier sehen Sie: Diese Unterlagen sind sehr mangelhaft.

VL Herr Losch: Ich verstehe Ihre Einwendung so, dass die Verkehrsverteilung so, wie sie hier dargestellt worden ist, aus Ihrer Sicht nur ein Traum ist, möglicherweise nicht so eintritt und deshalb die Verkehrsbelastung auf der geplanten Straße höher ist als hier angegeben. Habe ich das richtig verstanden?

(Herr Kadgien: Ja.)

– Gut. Dann muss der Vorhabenträger jetzt zusammen mit der Verkehrsabteilung dazu etwas sagen – sonst ist ja seine Zahlengrundlage erschüttert -, warum die Menschen auf dieser Straße nur so wenig Auto und so viel ÖPNV fahren.

(Zuruf: Oder Fahrrad!)

Herr Kadgien (Einwender): Diese Darstellung ist falsch. Der letzte Satz, den Sie gesagt haben, ist falsch.

VL Herr Losch: Dazu kann man gar nicht Ja oder Nein sagen.

Herr Kadgien (Einwender): Sie haben eben den Vergleich „mehr oder weniger“ gemacht, und das ist falsch. Hören Sie sich doch einmal selber zu!

VL Herr Losch: Sie wollen doch wissen, wie der ÖPNV-Anteil eintreten soll und sichergestellt wird. Jetzt kann der Vorhabenträger natürlich sagen, er habe eine Marge bis zu einer gewissen Größe, was die Straße überhaupt aufnehmen kann. Vielleicht ist er gar nicht so zentimetergenau auf den Modal Split angewiesen, den die Verkehrsabteilung irgendwie erträumt. Vielleicht sagt er einmal selbst etwas dazu.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Der Vorhabenträger hat sich, meine ich, redlich bemüht darzustellen, dass es ein sehr komplexes System ist, was ihm aber nicht gelungen ist, weil dies im Bild nicht vorhanden ist, was auch Herr Sommer angemerkt hat. Es ist anscheinend keine Folie vorhanden, aus der hervorgeht, in welchen Gebieten wie viele Einwohner generiert werden, wie die Aufteilung über ÖPNV läuft. Das ist ein sehr komplexes System. Deswegen bedienen wir uns dazu eines Fachbüros, das es in Deutschland vielleicht noch zwei- oder dreimal gibt – mit sehr komplexen Eingangsdaten, die allerdings immer wieder auf ihre Wirksamkeit und ihre Auswirkungen hin durch Verkehrszählungen überprüft werden. Ich kann Ihnen auch nicht beantworten – das können tatsächlich nur die hier anwesenden Experten beurteilen -, inwieweit das, was Sie einfordern, darstellbar ist oder ob wir uns darauf verlassen müssen.

Herr Kadgien (Einwender): Sie haben eben gesagt, Sie könnten die Verkehrsplanungszahlen nicht validieren. Richtig?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Nein. Ich habe gesagt, es ist ein sehr komplexer Sachverhalt, der – was wir schon seit anderthalb Stunden versuchen – nicht durchgehend erklärt werden kann. Das wir werden auch nicht schaffen, wenn wir es noch anderthalb Stunden probieren. Dazu muss man studiert haben, dazu muss man sich entsprechend vertieft haben.

(Herr Kadgien: Das kann man studieren!)

Dazu muss man eine Ausbildung hinter sich gebracht haben, man muss einen langen Weg gegangen sein. Wir haben hier anscheinend nicht das Material, das Sie einfordern. Herr Sommer hatte beispielhaft aufgeführt, dass hier nicht dargestellt ist, mit wie viel Einwohnern gerechnet wurde, um auf die Straße 69 1.500 Autos zu bekommen. Das ist gemacht worden, da ist etwas unterstellt worden, da ist eine Zahl von 3.500 in den Raum gestellt worden. Diese wird es geben, sie wird auch irgendwo dokumentiert sein, nur liegt sie heute hier nicht vor.

Genauso wird es bei der Betrachtung des Modal Split gegangen sein, dass irgendjemand auf Senatsseite gesagt hat: Da gibt es eine Einstellung, die so und so aussieht. Dieses Dokument wollen Sie sehen; aber anscheinend ist es nicht da. Sonst hätte es jemand an diesem Tisch vorn aus der Tasche gezogen. Wir können jetzt weiter darüber reden und uns weiter missverstehen, oder wir können uns einfach vornehmen, dass wir schauen, dass ein Teil dieser Daten – sie müssen ja vorliegen – einmal ausgekramt und Ihnen – beispielhaft vielleicht zumindest an einer Stelle – erst einmal aufgezeigt wird.

VL Herr Losch: Ich vermag auch bei einem Teil dieser Einwendungen nicht zu verstehen, was das Ziel ist. Fordern Sie eine vierstreifige Straße, weil Sie befürchten, dass der Fahrrad- und Fußgängerverkehr und Verkehr der anderen Verkehrsträger des sogenannten Umweltverbundes ÖPNV nicht in einer solchen Weise genutzt wird, wie es hier unterstellt worden ist? Fordern Sie deshalb eine Straße mit vier Fahrstreifen? Habe ich das jetzt richtig verstanden?

Herr Kadgien (Einwender): Frau Valeske neben mir sagt, sie möchte Zahlen haben, die valide sind, die man nachvollziehen kann. Ich habe nichts gegen eine Straße, ich habe aber etwas gegen Straßen, die wieder mehr Verkehr organisieren, die ein Stadtrandgebiet zu einer Fernverkehrsstraße machen. Ich habe etwas dagegen, dass Sie gegen Gesetze verstoßen, wie es Herr Sommer hier angezeigt hat. Ich habe das Verständnis, dass Sie hier moderierend auftreten sollten.

Es gibt Verkehrshochschulen in diesem Land. Dieses Fach kann man studieren. Diese Mitarbeiter oder Büros müssen hier herankommen. Ich bin für ÖPNV, ich bin für Flexibilität; man muss aber nicht jedem seine drei, vier Autos gönnen. Darum geht es ja nicht.

Außerdem: Wer dient hier wem? Wir sind hier die Bürger. Die Bürger wollen das oder wollen das nicht. Ende!

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

VL Herr Losch: Ich denke, die anwesenden Senatsverwaltungen sind auch demokratisch legitimiert, genauso wie jeder Bürger in der Äußerung hier. Da kann es weder zugunsten noch zulasten des einen oder anderen irgendeinen Zweifel geben. Das Einzige, was ich nicht verstehe, ist: Wir sind bei dem Punkt Planrechtfertigung, verkehrliche Begründung und Verkehrsprognose. Über diese Zahlen mag man streiten können. Aber dass eine Planrechtfertigung für eine Straße mit jeweils einem Fahrstreifen in jede Richtung überhaupt länger als drei Minuten diskutiert werden müsste, er-

schließt sich mir nicht. Es besteht ein Bedarf für diese Straße, und es ist die kleinste Ausgabe einer Straße, die es gibt.

Frau Valeske (Einwenderin): Sie fragen, warum wir darüber diskutieren. Ganz einfach, weil Sie sagen, die Straße sei notwendig aufgrund von Zahlen, die Sie uns hier präsentieren. Sie sind aber nicht in der Lage, zu sagen, woher diese Zahlen kommen und ob sie valide sind. Bis jetzt haben Sie das nicht nachweisen können. Es ging aus mehreren Sachen nicht hervor, inwieweit das überhaupt belastbar ist. Also, aus welchem Grund sollen wir Ihnen glauben, dass die Zahlen, die nahelegen, dass diese Straße notwendig ist, valide sind? Da erwarten Sie ein bisschen viel.

VL Herr Losch: Aber die letzten Einwendungen gingen immer in die Richtung, dass die Verkehrszahlen in Wirklichkeit noch höher anzusetzen wären. Dann ist die Planrechtfertigung erst recht gegeben. Das ist eben einfach ein Erst-recht-Schluss. Wenn die Zahlen auch um ein Viertel zu hoch gegriffen sein sollten, ist die Planrechtfertigung immer noch da, das ist ausreichend dafür. Da können Sie auch eine gewisse Spannbreite haben; Sie bekommen die verkehrliche Notwendigkeit für diesen Straßenbau anhand der Zahlen nicht wegdiskutiert; das glaube ich nicht.

Herr Holst (Einwender): Herr Losch, ehe das hier in ein endloses Streitgespräch ausartet: Hier sind die Vorgehensweise des Planfeststellungsverfahrens, die Mitwirkungspflicht und das Mitwirkungsrecht sowie die Einsprache des Bürgers zu gewährleisten. Vom Gesamteindruck, ohne dass ich jetzt eine Einzeldiskussion anfangen will, habe ich das Gefühl, dass, wie die Dame eben sagte, Begründungen nicht nachvollziehbar sind. Wenn der Gesetzgeber vorgesehen hätte, dass ich ein Einspruchs- und Mitspracherecht im Planfeststellungsverfahren habe, ohne vernünftige Begründung, dann hätte er sich das auch schenken können – um es jetzt einmal so deutlich zu machen. Ich habe zumindest das Recht, hier nachzufragen, wie diese Zahlen zustande kommen. Wenn ich dann Sprüche höre wie: „Computerprogramme werden ja nicht gekauft, wenn sie nicht funktionieren“, dann habe ich meine Zweifel. Wenn ich Zahlen sehe, die sich rechnerisch nicht nachvollziehen lassen, habe ich auch meine Zweifel. Diese Zweifel hat diese Mannschaft, die Sie hier moderieren, heute nicht ausgeräumt. Deswegen setzt sich auch diese Diskussion hier fort.

Aber grundsätzlich: Wenn ich ein Einspruchs- und Mitspracherecht habe, dann möchte ich eine Begründung hören. 80 % der hier vorgelegten Begründungen kommen so aus dem Diffusen heraus: Wir haben übernommen – die Fortsetzung des Fehlers, wenn einer die Prognose des anderen übernimmt. Diesen Eindruck macht es auf mich. Das ist doch keine Rechtsverbindlichkeit. Da nimmt Meier etwas an, erzählt es Müller beim Frühstück, und Erna bringt es über die Zeitung mittags nach draußen. Das ist doch keine sachlich konstruktive Diskussion. Ich gehe hier nicht in einem einzigen Punkt heraus, wo ich sage: Ja, das hat man mir plausibel nachgewiesen.

Vorhin habe ich gesagt, nicht durch Computermodell oder Grüne-Tisch-Rechnerei, sondern weil wir hier täglich fahren: Die zwei grundsätzlichen Probleme der Karower werden nicht wirklich gelöst. Jeder, der hier einmal mit dem Auto entlanggefahren ist, weiß das. Ich habe noch keine Erklärung dafür gehört, warum. Ich habe das als planungsmäßig verfehlt bezeichnet, so wie andere auch. Ich verstehe nicht, warum darauf keiner eingeht.

VL Herr Losch: Selbstverständlich haben Sie genau dieses Recht, das hier zu fragen, zu diskutieren und vom Vorhabenträger und seinen beteiligten Experten nach Möglichkeit und nach Kräften Antworten zu bekommen. Sonst hätte ich auch nicht zwei oder drei Stunden diesen Punkt erörtern lassen. Worauf ich in diesem Zusammenhang hinweisen wollte, ist nur, dass dieser Punkt nichts an der Planfeststellungsfähigkeit des Vorhabens ändert. Sie sollen selbstverständlich mit dem Vorhabenträger über die Verkehrszahlen diskutieren. Ich kenne diese Planfeststellungsverfahren zu diesem Punkt mit den Verkehrsprognosen. Es wird immer über diese Zahlen gestritten werden, und es ist relativ bedeutungslos, es sei denn, es ist wirklich so was von grundfalsch. Aber ob da draußen am Tag tausend Autos mehr oder weniger fahren, das ist für die verkehrliche Notwendigkeit des Vorhabens nicht entscheidend. Es gibt exakte Berechnungen, Netzplanung, Schallschutz, da kann man zu jedem einzelnen Punkt eine exakte Aussage treffen. Das können Sie doch bei einer Verkehrsprognose nicht erwarten; da ist es nie so.

Herr Holst (Einwender): Das haben wir verstanden. Das ist gar nicht der Streitpunkt. Darauf pochen Sie jetzt immer ein bisschen. Ich habe gesagt: Diese Planung löst die Probleme nicht, sie bringt nur zusätzliche hinein. Ist das jetzt konkret genug?

VL Herr Losch: Es ist noch einmal die Frage, dass der Vorhabenträger Ihnen nicht ausreichend die Funktion, also die Netzeinbindung des geplanten Straßenabschnitts und seine Funktion für den Ortsteil, erläutert hat. Dann soll er es noch einmal zu erläutern versuchen. Das ist eine ganz andere Frage, und das ist auch richtig.

Frau Richter (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Zunächst führt das vielleicht zu Verwirrung: Bereits 2014 lag der Unterlage die verkehrliche Begründung bei: als beigestellte Unterlage Nr. 21.2 war sie drin. Sie umfasst allerdings nach meinem PDF-Dokument auch 134 Seiten und ist sehr ausführlich dahingehend, was es auch für Verlagerungen gibt.

Die tangentiale Netzergänzung ist das, was hier auch Thema ist. Wenn Sie sich vorstellen, Sie wollen von hier nach da, und Sie kommen nicht gerade durch, dann müssen Sie entweder oben oder unten entlang. Nur diese Möglichkeiten gibt es, ob mit dem Fahrrad, mit dem Auto oder zu Fuß. Zu Fuß brauchen Sie nicht unbedingt eine Straße.

In dem Augenblick, wo diese Anbindung vorhanden ist, besteht für diverse Nutzer die Möglichkeit, von hier nach da direkt zu fahren, und sie werden sie natürlich nutzen und nicht mehr oben- oder unterherum fahren.

Ich habe versucht, es in kurzen Worten darzustellen. Inhaltlich steckt das alles darin, und diese Unterlage ist seit 2014 mit der Auslegung bekannt. Wenn wir dort noch einmal intensiv einsteigen sollen, dann geben Sie uns einen Moment Zeit. Wir bereiten uns darauf vor und werden es Ihnen noch einmal darlegen. Hilfreicher ist es, wenn Sie uns direkte, konkrete Fragen diesbezüglich stellen, damit wir aus den 134 Seiten vielleicht noch einmal konkret darauf eingehen. Auf Seite 43 war auch noch einmal das Fazit dokumentiert. Vielleicht hilft es, wenn ich das kurz vorlese:

> Rund 86 % des Verkehrs auf der Verbindungsstraße stammen aus allen Teilen Karows mit dem Schwerpunkt Karow-Nord und Teichberg. Rund 14 % des Verkehrs auf der Straßenverbindung stammen aus Buch. Fast ein Drittel des Ver-

kehrs im Zuge der Straßenverbindung hat seine Quelle oder sein Ziel im Umfeld der nördlichen B 2 in Richtung A 10 und A 111, sowie über zwei Drittel des Verkehrs im Zuge der Straßenverbindung hat seine Quelle oder sein Ziel im Umfeld der südlichen B 2 in Richtung Weißensee und Hohenschönhausen.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Das ist jetzt eine etwas missliche Situation. Ich habe das sichere Gefühl, Frau Richter, dass Sie gerade noch ein bisschen Salz in die Suppe getan und überhaupt nicht zur Klärung beigetragen haben. Es hat schon eine gewisse Arroganz, im Jahre 2017 zu sagen: Aber 2014 war das schon in den Unterlagen, und jetzt erkläre ich das noch einmal.

Bitte, lassen Sie uns doch ernsthaft diskutieren. Sie haben aus den Einwendungen genau diese Zahlen und genau diese verkehrliche Begründung aufgegriffen und gegengehalten. Wir haben gesagt: Wir können es nicht verstehen; da verschwinden Fahrten und tauchen Fahrten auf. Jetzt sind wir im Erkenntnisprozess so weit, dass wir wissen: Okay, da ist auch ganz viel im Hintergrund, was in den Unterlagen gar nicht dargestellt ist. Ihre Unterlagen können wir gar nicht verstehen – so weit sind wir schon -, weil sie niemand hier versteht. Es gibt niemanden hier im Raum, der tatsächlich alle Eingangsdaten präsentieren könnte im Sinne einer plausiblen, nachvollziehbaren Darstellung – vielleicht wäre das auch zu viel, ich weiß es nicht, vielleicht wäre dann die Planunterlage auch zu dick, das kann ich nicht beurteilen –, aber zumindest so etwas wie: Der Bebauungsplan XVIII-25 a ist in die Prognose eingegangen mit 3.563 Bewohnern und 7.563 Fahrten am Tag, und das geriert auf dieser Straße so viel Verkehr. Als Betroffener hätte man es als schön empfunden, wenn man das in den Unterlagen gefunden hätte.

Warum diskutieren wir das? Wir diskutieren das nicht nur deswegen, weil es allein um die Planrechtfertigung geht. Klar gibt es da Verkehr, und klar kann man sagen: Planrechtfertigung im juristischen Sinne als reine Grundvoraussetzung einer Planung ist gegeben. Das greift ja auch keiner an. Aber der Vorhabenträger führt zur Planrechtfertigung ja mehr an und bestimmt damit auch das Gewicht der Belange in der Abwägung. Damit haben wir ein Problem, weil wir nicht wissen, woher die Verkehrszahlen kommen, und ihnen nicht trauen. Das ist das Misstrauen, das Sie hier im Saal spüren können. Dieses Misstrauen liegt nicht darin begründet, Frau Richter, dass jemand die Unterlagen nicht gelesen hat. Wir haben sie gelesen. Wir haben Ihnen auch die Zahlen im Detail in den Einwendungen präsentiert, und wir konnten daraus nicht schlau werden. Das wissen wir heute.

Das führt uns nicht viel weiter. Es wirkt sich einerseits in der verkehrlichen Begründung aus, weil wir nachher auch die Theorie infrage stellen, dass es angeblich in der Bilanz besser wird, weil wir ja viele Entlastungen und nur die eine zusätzliche Belastung haben, die auf einmal doch ganz viel zusätzliche Belastung ist. Es wirkt sich aber auch darin aus, dass wir sagen: Ihr habt weitere zusätzliche Belastungen gar nicht näher untersucht, und da hätte eigentlich mehr passieren müssen (Bahnhofstraße usw.). Es hätte auch ein bisschen was noch bei den Immissionsbetrachtungen nachgelegt werden müssen.

Es wirkt sich also in vielen Wirkungsbetrachtungen nachher auch aus. Deswegen ist das ein Punkt, der für die Betroffenen ganz wichtig ist. Er ist auch deswegen ganz wichtig, weil man Einsicht nur mit überzeugenden Argumenten erzeugt. Was ich nicht

verstehen kann, dem werde ich mich auch nicht beugen. Das ist auch gerechtfertigt. Das ist die natürliche Reaktion. Klar, in der Planung ist das so.

Ich glaube aber nicht, dass man diesen Punkt wirklich so konzentrieren kann, wie Sie, Herr Losch, das immer wieder versuchen, dass man sagt: Die Planrechtfertigung ist aber doch nur die rechtliche Anforderung, dass irgendwie das Vorhaben vor dem Hintergrund der fachplanerischen Ziele gerechtfertigt sein muss.

Ein Hinweis aber dazu noch: Die fachplanerischen Ziele sind definiert im Berliner Straßengesetz. Dessen § 7 Abs. 2 Satz 2 und Satz 3 enthält als zusätzlich zu berücksichtigende fachplanerische Ziele die Funktion der Straße als Aufenthaltsort, das Stadtbild und die Belange des Denkmal- und Umweltschutzes, der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personen sowie von Menschen mit Behinderungen. Das sind Belange, die wir im Erläuterungsbericht vermissen. Das ist die fachplanerische Rechtfertigungsvorschrift, § 7 Abs. 2 Berliner Straßengesetz; die ist nicht ordentlich abgearbeitet. Da fehlt aus unserer Sicht auch etwas bei den Belangen, in der Planrechtfertigung vielleicht nicht, wenn man es richtig versteht, aber in der verkehrlichen Begründung.

Ich wollte nur noch einmal verdeutlichen: Wir sehen deswegen am Ende die Rechtfertigung immer unter zwei Gesichtspunkten. Klar muss immer etwas Verkehr vorhanden sein, um eine Straße zu rechtfertigen. Die Leute leiden hier unter dem Verkehr, die wissen, dass der Verkehr da ist. Aber es muss sich das Verkehrsbedürfnis, das erfüllt werden soll, auch in der Abwägung durchsetzen. Das sehen wir bisher noch nicht, weil einerseits viele Belange, auch Belange des Berliner Straßengesetzes, noch nicht berücksichtigt sind und andererseits aber das Gewicht der Belange gar nicht so richtig abschätzbar ist, weil wir die Prognosezahlen nicht so richtig abschätzen können.

VL Herr Losch: Vielen Dank, Herr Sommer. § 7 des Berliner Straßengesetzes benennt – und das ist seine Aufgabe – die Aufgaben der Straßenbaulast. Er definiert den Inhalt dessen, was die Straßenbaulast umfasst. Der Sinn dieser Vorschrift ist, dass daran eine gewisse Rechtsfolge hängt, nämlich die Rechtsfolge, dass sich die Straßenbaulast nach öffentlichem Recht vollzieht. Das, was nicht Aufgabe der Straßenbaulast ist, das ist Aufgabe des Grundstückseigentümers und vollzieht sich nach Privatrecht. Es ist allerdings keine Vorschrift über den Inhalt von Straßenplanungen, sondern es ist die Aufzählung dessen, was die Straßenbaulast umfasst. Es sind auch Aufgaben dabei, die nicht immer in der Planung sind, und umgekehrt gibt es Planungsaufgaben, die weit über die Belange der Straßenbaulast hinausgehen. Das ist beides richtig.

Was mich in einer Rückfrage interessieren würde, ist: Sie rügen, dass die Zahlen für die verkehrliche Belegung der planfestzustellenden Straßenverbindung, des Netzbezugs zum vorhandenen Straßennetz und die Mehr- und Minderbelastungen in den angrenzenden Straßenteilstücken nicht nachvollziehbar hergeleitet sind. Das ist auch erlaubt; man kann eine Einwendung machen und sagen: Das ist einfach unverständlich; das konntet ihr nicht ordentlich erläutern, selbst wenn hier Leute dabei sind, die natürlich Verkehrsplanung studiert haben.

Dennoch möchte ich nachfragen: Die Einwendung müsste doch auch irgendwie einen Verdacht äußern, und der müsste lauten: Entweder sind eure Verkehrszahlen zu nied-

rig, oder eure Verkehrszahlen sind zu hoch. Welche von diesen beiden Einwendungsvarianten erheben Sie?

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Beide, ganz einfach, weil das unterschiedliche Auswirkungen hat. Das haben wir doch vorhin schon gehört.

VL Herr Losch: Beide an unterschiedlichen Stellen, nehme ich aber an.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Beide an unterschiedlichen Stellen.

Wenn ich die Zahlen nicht verstehe, dann hat das zweierlei Auswirkungen. Einerseits hat es die Auswirkung, dass mir möglicherweise jemand eine Straße vor die Nase setzen will, die so groß gar nicht sein müsste, die diese Belastungen gar nicht mit sich bringen müsste, die vielleicht aber auch über kleinere straßenbauliche Maßnahmen gut realisierbar wäre. Wir reden ja über ein Straßenbauvorhaben, das sich überhaupt nicht in diesen Raum einpasst. Da ist kein städtebauliches Muster erkennbar. Es ist ein ganz komischer Kringel, der sich über die Felder schlängelt und irgendwie gar nicht zu dem Muster, das ich als Grundmuster habe, passen will.

Also, auf der einen Seite will ich nichts haben, was nicht mit dem hinreichenden Gewicht zu rechtfertigen ist. Auf der anderen Seite ist aber immer die Skepsis dabei: wenn ich in den Zahlen zum Beispiel eine hohe Ausgangsbelastung habe, Stichwort Straße 69 mit 1.500 Fahrten am Stummelende, und in Ihrer Zeichnung ist das ein Stummel, da entstehen am Stummelende 1.500 Fahrzeuge im Nullfall. Aber Sie wollen ja nur die Differenz als Belastung aus dem Vorhaben gewertet wissen. Dann ist natürlich die Differenz das Entscheidende, und wenn der Nullfall besonders hoch und der Planfall nicht viel höher ist, was ist die Folge? Weniger Lärmschutz. Deswegen interessiert es uns einfach von beiden Seiten. Wie wir es im Ergebnis sehen werden, können wir erst beurteilen, wenn jemand darüber entschieden hat.

VL Herr Losch: Oder wenn man es denn verstanden hat. Die Kollegen von der Verkehrsabteilung in der ersten Reihe haben jetzt heftig diskutiert, ob sie zur Straßenplanung etwas Erläuterndes beitragen wollen.

Herr Genow (SenUVK, Abt. IV): Offensichtlich ist es mir noch nicht ganz geglückt, den Zusammenhang zwischen Null- und Planfall zu erklären. Beiden Zuständen, egal ob Null- oder Planfall, liegt das gleiche prognostizierte Verkehrsaufkommen zugrunde. Das heißt, es ist eine Matrix, in der sämtliche Entwicklungspotenziale, soweit diese absehbar sind, in Verkehr umgerechnet worden. Sie liegen in der entsprechenden räumlichen Relation vor, also: Von A nach B wollen soundso viele tausend Autos fahren. Diese Matrix ist identisch sowohl für den Planfall als auch für den Nullfall. Beide Zustände unterscheiden sich nur darin, dass der Nullfall dieses prognostizierte Verkehrsaufkommen auf die Infrastruktur umlegt und wir dadurch eine Aussage haben, wie viele hundert oder tausend neue Autos über die Infrastruktur fahren würden ohne diese neue Stadtstraße. Diese gleiche Matrix in dem anderen Planfall umgelegt, in dem Netzmodell, wo diese neue Stadtstraße drin ist, führt dann zu der anderen Zahl.

Deswegen sage ich: Es ist für mich nachvollziehbar, weshalb in diesem Stummel, in dieser Sackgasse, die 1.000 oder 1.500 Fahrzeuge sind. Denn das ist das Verkehrsaufkommen, das aus dem B-Plan resultierte, das sind die heute dort Wohnenden und die, die sich zukünftig auf diesem Acker ihr Einfamilienhaus oder Zweifamilienhaus

errichten. Das sind die 1.000, und diese verteilen sich im Netz, wenn diese Straße nicht vorhanden ist, wie es Herr Gumz vorgestellt hat. Und wenn diese Infrastrukturmaßnahme einmal umgesetzt wird, verteilen sie sich eben anders im Netz. Aber das hinterlegte Verkehrsaufkommen ist in beiden Zuständen identisch.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Nur ganz kurz: Herr Genow, Sie wurden, glaube ich, in der Vergangenheit perfekt verstanden. Das hat, glaube ich, keiner hier anders verstanden. Wir haben nur ein Kommunikationsproblem. Wir wollen das in den Planunterlagen verstehen. Wir wollen, dass die Planunterlagen aus sich heraus verständlich sind.

Stellen Sie sich doch einmal vor, Sie haben eine solche Straßenplanung vor der Nase und müssen als Betroffener hingehen und das Ganze von vorn bis hinten verstehen. Sie haben nicht eine andere Abteilung, die irgendetwas zugearbeitet hat, worauf Sie sich verlassen, wo Sie sagen: „Passt schon, die haben immer gut gearbeitet, das haben sie auch diesmal, das nehme ich, das setze ich um“, sondern Sie sind Betroffener, Sie fangen bei A an und gehen bis Z durch, und das alles wollen Sie plausibel verstanden haben. Aber das haben wir hier einfach nicht, weil wir es nicht können, weil sich das aus unterschiedlichen Quellen zusammensetzt, die nicht alle so in den Unterlagen dargestellt sind, dass man sagen könnte: Am Ende, wenn ich 134 Seiten gelesen habe, habe ich auch das Gefühl, ich habe einen echten Erkenntnisfortschritt und weiß, das ist ein Papier, auf das ich mich verlassen kann. Ich müsste jetzt das Vertrauen in Hoffmann & Leichter haben, in Herrn Gumz, dass man das schon richtig gemacht hat. Das haben wir hier auch aus Prinzip nicht, denn die Planung stört uns.

(Vereinzelt Beifall bei den Einwendern)

VL Herr Losch: Der Vorhabenträger darf noch einmal sagen, wie er das in seine konkrete Planung umgesetzt hat, was Herr Genow für die Gesamtplanung des Straßennetzes und für diese Straße angesetzt hat, mit dem Ergebnis, warum er glaubt, dass seine Unterlage ausreichend für sich verständlich ist. Es muss natürlich nicht alles perfekt sein, aber ausreichend verständlich sein muss es schon.

Wir sollten jetzt eine kurze Pause machen.

(Unterbrechung: 18:05 – 18:17 Uhr)

Die Erörterung wird fortgesetzt. Jetzt sagt der Vorhabenträger noch einmal, warum seine Unterlage ausreichend verständlich ist.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Herr Sommer, auch wenn die Antwort für Sie vielleicht unbefriedigend ist: Es gibt die gemeinsame Verkehrsprognose der Länder Berlin und Brandenburg 2025, zukünftig 2030. Das ist eine Unterlage, die als allgemein anerkannt gilt. Der Vorhabenträger bekommt die Daten dieser Unterlage und muss diese Unterlage nicht hinterfragen, woraus zum Beispiel auch hervorgeht, wie viel tausend Einwohner in dieses Gebiet einfließen. Diese Angaben in dem Modell sind enthalten, das der Vorhabenträger regelmäßig, bei jedem Projekt, übergeben bekommt. Das gilt als eingeführt und hat Gerichtsbestand. Mit dieser Unterlage arbeiten wir und kommen auf unsere Zahlen.

Das heißt, wir können nicht bis zum Punkt Null darlegen, wie wir auf diese Zahlen gekommen sind. Das ist nicht unsere Aufgabe als Vorhabenträger, sondern wir übernehmen Daten und arbeiten mit ihnen weiter.

Der Abteilung IV steht es frei, sich dazu noch zu äußern, wenn ich das missverständlich gesagt haben sollte. Aber im Prinzip ist es das, was ich aus der Diskussion, die wir hier geführt haben, mitgenommen habe.

VL Herr Losch: Herr Gumz, wollen Sie noch ergänzen?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Danke, Herr Losch. Ich möchte an dieser Stelle ergänzend noch einmal darauf hinweisen, dass alles, was da an Informationen sinnvoll ist, die Methodik, wie man es verwendet, vorhin schon zwei- oder dreimal gezeigt worden ist. Vielleicht können wir die Folie mit den Links noch einmal aufrufen.

(Projektion: Links)

Es geht hier immer wieder um die Frage: Wie ist es erfolgt? Wie hat man es gemacht? Was ist die Methodik? Wie funktionieren Verkehrsprognosen? All das ist über diese Linkadressen öffentlich anschaubar. Ich kann nur empfehlen, das alles durchzulesen. Ich kenne alle diese Dokumente und habe sie selbst auch gelesen. Ich halte sie für von Laien nachvollziehbar und für vom Fachmann nachprüfbar. Das ist der Leitspruch für uns Gutachter, und so sind sie auch verfasst. Ich meine, es kann jeder, der sich die Mühe macht – aber das macht wirklich viel Mühe -, durcharbeiten und sich entsprechend informieren und wird dann auch verstehen, wie diese Zahlen in den Prognosen entstehen.

VL Herr Losch: Wollen Sie dazu noch etwas sagen, Herr Genow? – Sie schließen sich dem an. Dann bitte Herr Ulrich.

Herr Ulrich (Einwender): Zu dem Computerprogramm, das Sie erwähnt haben, möchte ich noch etwas sagen. Ich gehe davon aus, dass Sie dort Hin- und Rückverkehr eingeben. Wenn dem so ist, dann wäre es doch möglich, dass Sie zumindest an den Knotenpunkten je einen Pfeil mit einer Zahl, wer dort hin- oder rückfährt, anbringen. Das müsste doch Ihr Computer automatisch ausweisen können. Der Knoten muss in sich geschlossen sein. Daraus kann man erkennen, welche Ströme hoch- und welche runtergehen oder raus- und reingehen. Erst dann kann man kontrollieren, ob Ihre Annahmen mit der Praxis halbwegs übereinstimmen. Wenn Sie irgendwelche Verkehrsflüsse, irgendwelche Zahlen annehmen, kann das kein Mensch nachkontrollieren. Es ist wie bei der Rohrleitung: Was hineingeht, muss auch wieder herausgehen; das ist ganz simpel.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Es ist so, dass wir für alle relevanten Knotenpunkte auch die Lichtsignalanlagen mit daraufhin untersucht haben, ob es so funktioniert und leistungsfähig abwickelbar ist. Dementsprechend haben wir natürlich auch Strombelastungspläne für nachmittägliche Spitzenstunden an den einzelnen Knotenpunkten. Das alles ist in den Unterlagen dokumentiert und dargestellt. Wenn es Sie ganz genau interessiert: Es ist der FAR-Ordner. Dazu gibt es einen dicken Anlagenband, darin sind bei den Leistungsfähigkeitsberechnungen diese Angaben enthalten.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Ich glaube, das Grundbedürfnis ist ganz gut rübergekommen, dass man eine plausible Darstellung hat. Die Erklärungen sind wenig befriedigend, sie sind auch jetzt noch wenig befriedigend. Denn das mit der Verkehrsprognose Berlin-Brandenburg stimmt insoweit, dass sie eine Grundlage ist. Wir haben aber auch sehr gut die Planfeststellungsunterlagen gelesen. Da gibt es eine verkehrliche Begründung von Hoffmann & Leichter. Darin steht, über welche Schritte diese Verkehrsprognose auf den konkreten Planungsraum runtergebrochen wurde, welche Veränderungen vorgenommen wurden: Anpassungen für den Raum, Anpassungen aufgrund der Variantenplanung, Anpassungen aufgrund der Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen im Nordostraum Karow/Buch usw. Das heißt, da gibt es Anpassungsschritte.

Ich stelle mir das jetzt ganz simpel so vor, dass man diese Anpassungsschritte in einer Planunterlage so verarbeitet, dass am Ende eine planerische und textliche Darstellung herauskommt, die den Betroffenen die Möglichkeit gibt, zu sagen: „Okay, ich gehe aber davon aus, dass im Gebiet des Bebauungsplans XVIII-25 a nur soundso viel Wohneinheiten herauskommen“, also eine konkrete Auseinandersetzung mit der Verkehrsprognose. Das ist, glaube ich, ein bisschen das Grundproblem, dass die Planunterlagen das nicht hergeben. Dann im Erörterungstermin die Betroffenen drei Jahre nach Lektüre der Planunterlagen auf Links verweisen, die es damals noch nicht gab, ist auch ein bisschen komisch und entspricht nicht der Logik des Planungsverfahrens. Eigentlich habe ich konkrete Planfeststellungsunterlagen und prüfe sie. Als Betroffener muss ich diese auch nicht fünfmal prüfen, sondern ich prüfe sie einmal, wenn sie ausgelegt werden. Da will ich auch, dass sie plausibel sind. Das ist die Geschichte, warum wir hier so lange diskutieren.

Ich glaube auch, dass diese Diskussion vielleicht nachher bei den Be- und Entlastungen noch etwas konkreter wird; denn darauf kommt es meines Erachtens viel mehr an als auf die Einzelzahlen.

Frau Ertl (Einwenderin): Ich habe noch eine Frage zu dem Verfahren. Wie geht das jetzt weiter? Wir haben etliche Punkte eingebracht, die zum Teil hier angerissen wurden, aber bei Weitem nicht alle. Bekommen wir darauf noch einmal eine schriftliche Antwort? Oder wie funktioniert das? Mir ist die Begründung der Straße immer noch nicht klar. Karow braucht eigentlich keine Straße, sondern die Straßenanbindung ist für Karow-Nord geplant gewesen. Alt-Karow, wo die Straße hauptsächlich durchgehen soll, das in hohem Maße belastet ist, braucht diese Straße nicht, sondern das neue Wohngebiet Karow-Nord braucht sie. Das neue Wohngebiet wurde aber immer nur am Rand und so beiläufig erwähnt als Verkehrsaufkommen. Wie funktioniert das? Bekommen wir eine schriftliche Antwort auf die Fragen, die schon damals eingewendet wurden, oder müssen wir uns das hier erarbeiten?

VL Herr Losch: Zu Ihrer Nachfrage: Nein, Sie bekommen keine schriftliche Antwort auf Ihre Einwendungen. Die Einwendungen dienen dazu, dass sich der Vorhabenträger auf diese Erörterung insoweit vorbereiten kann, als dass er Arbeiten vollziehen kann, die ihm die Möglichkeit geben, Ihre Einwendungen hier zu beantworten und mit Ihnen zu erörtern. Die Erörterung als solche findet nur mündlich statt, eine zusätzliche schriftliche Beantwortung ist nicht vorgesehen.

Es geht so weiter, dass der Inhalt aller Einwendungen im späteren Planfeststellungsbeschluss tatsächlich schriftlich abgearbeitet werden muss. Das heißt, der Planfeststellungsbeschluss entscheidet über alle Einwendungen, also auch über die Einwendungen zur Verkehrsprognose, zur Planrechtfertigung, zur Einpassung in den Flächennutzungsplan, zu den Varianten, zu denen wir noch kommen, usw. Die Einwendungen, die erhoben worden sind, müssen in der Sache – nicht personenbezogen – im Planfeststellungsbeschluss nach entsprechender Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde beantwortet werden. Sie haben dann ein Recht, diesen Planfeststellungsbeschluss zu erlangen. Sie können von der Planfeststellungsbehörde jeweils ein Exemplar des Planfeststellungsbeschlusses abfordern; er liegt dann öffentlich aus. Nach dem letzten Tag dieser Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses – ich glaube, zwei Wochen lang liegt er aus – läuft eine Rechtsbehelfsfrist von einem Monat. In dieser Zeit müssen Sie den Planfeststellungsbeschluss daraufhin durchgelesen haben, ob Ihre Einwendungen dort ausreichend beantwortet worden sind und ob Sie durch das Vorhaben nachteilig betroffen sind. Wenn lediglich Anregungen von Ihnen abschlägig beschieden worden sind oder in anderer Weise aufgegriffen wurden, als Sie sich das vorstellen, dann ist es das.

Wenn es hingegen um Betroffenheiten – Grunderwerb, Schallschutzmaßnahmen oder andere erhebliche Belästigungsfaktoren – geht, dann haben Sie eine in der Juristensprache „subjektives Recht“ genannte Position.

Wenn Sie ein betroffener Grundstückseigentümer sind, dann dürfen Sie sowieso jeden Fehler des Verfahrens und des Planfeststellungsbeschlusses rügen, meinetwegen auch einen falschen Umgang mit Umwelt- oder Naturschutzbelangen. Aber die einzige Rügemöglichkeit, die Sie dann noch haben, ist die Klage beim Verwaltungsgericht Berlin gegen diesen Planfeststellungsbeschluss.

Ein einzelner Angriff auf die Antwort des Vorhabenträgers zu irgendeiner Frage ist nicht möglich, sondern man muss nach dieser Erörterung warten, bis der Planfeststellungsbeschluss da ist. Dann kann man nur den Planfeststellungsbeschluss als solchen angreifen. Ihn muss man nicht in Gänze angreifen; man kann sagen, man klagt nur gegen einen Teil oder gegen bestimmte Aussagen darin.

Aber es gibt keine schriftlichen Einzelbescheide an alle Einwender. Es ist diesem Verfahren immanent, dass eine Gesamtentscheidung getroffen wird und dass alle mit allen diskutieren. Wäre es so, müsste man ja ein ganz anderes Verfahren durchführen, nämlich mit jedem Einzelnen sprechen und für jeden Einzelnen einen Bescheid machen. Das hat sich der Gesetzgeber bei diesem Verfahren nicht so gedacht, weil er von dem guten Gedanken ausging: Wenn alle mit allen über alles reden, kommt dabei mehr heraus, als wenn alles atomisiert wird. Dieses zusammenfassende Verfahren hat eben eine schriftliche Antragsunterlage, die Sie gelesen und die Sie kritisiert haben, eine mündliche Erörterung und danach wieder einen schriftlichen Planfeststellungsbeschluss.

War noch eine Frage von Herrn Sommer unbeantwortet? – Nein.

Herr Ulrich (Einwender): Sie berufen sich beim Schallschutz auf die 16. BImSchV. Bei dieser gibt es in Artikel 1 zwei Sätze: Da sind einmal 70 dB (A) als maximal mögliche Schallimmission vorgeschrieben. Dazu habe ich eine simple Frage. Es heißt:

> Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden daher seit einiger Zeit meist als Obergrenze dessen herangezogen, was der Verordnungsgeber für offenkundig zumutbar hält.

Dazu ist die DIN 1805 herzunehmen, sodass die Tages- und Nachtwerte 49/59 dB (A) der Schutzstandard sind. Sie dürften im Prinzip bei bestehenden Straßen offiziell, weil die 16. BImSchV ja nur für Neubauten und wesentliche Änderungen gilt, zugegebenermaßen ohne Ende Krach machen.

Meine Frage ist: Wie sind denn in Berlin die Grenzwerte? Im Prinzip wären doch für Wohngebiete die Werte der 16. BImSchV einzuhalten, wenn man Gerichtsurteile, die gesprochen worden sind, als Grundlage heranzieht. Ist das bei Ihrer Planung beachtet worden? Sind Sie überhaupt einmal von den 70 dB (A) auf 59 dB (A) heruntergegangen? Das ist ein wahrscheinlich für Berlin verbindlicher Wert; aber der muss ja nicht stimmen.

VL Herr Losch: Es ist auch nicht so. Ich bitte den Vorhabenträger, sich für den morgigen Tag auf den Punkt vorzubereiten, wenn wir zur Frage Lärmauswirkungen des Vorhabens und Schallschutzmaßnahmen kommen. Das ist heute noch nicht dran. Wir haben jetzt Raumordnung/Flächennutzungsplanung, Planrechtfertigung, verkehrliche Begründung und Verkehrsprognose erörtert. Ich hatte angekündigt, dass wir die Punkte 5.1.3 und 5.1.4 tauschen wollen. Deshalb würden wir jetzt die Variantenauswahl mit in die Diskussion einbringen.

Herr Kadgien (Einwender): Ich bemerke, dass das Verkehrsproblem jetzt abebbt und wir zu einem neuen Thema gehen wollen. Ich hatte schon einmal mit dem Thema ÖPNV gestresst. Es geht hier ja auch um die Lichtsignalanlagen. Was Sie planen, kann ich so nicht nachvollziehen, in keinem Dokument. Das sollten Sie ganz dringend nachreichen, was das Thema Lichtsignalanlagen auf der ganzen Strecke, besonders Abzweig Am Hohen Feld, betrifft. An die Kreuzung Alt-Karow, meine ich, kommt eine Ampelanlage; sonst wäre das Wahnsinn.

Eine Ergänzungsfrage zur Straße Am Luchgraben: Lichtsignalanlage ja oder nein? Aber bitte mit guter Schaltung.

VL Herr Losch: Ich bitte den Vorhabenträger, sich auch diese Frage für den morgigen Tag zu notieren. Das ist im Rahmen der sogenannten technischen Planung bei uns schon der übernächste Unterpunkt. Dazu gehört nicht nur der Straßenabschnitt, sondern auch die Frage, welche Lichtsignalanlagen erwartet werden, auch wenn sie durch die Straßenverkehrsbehörde und nicht durch den Vorhabenträger angeordnet werden. Das würden wir unter dem Punkt „Technische Planung“ noch einmal abfragen.

Herr Kadgien (Einwender): Als Zusatz-Ergänzungsfrage für die technische Begründung morgen: Wie sehen die Querungen der neuen Straße zu der Wiese aus? Zurzeit sehe ich eine Querung auf 1,3 km. Bitte die Vollversion, behindertengerecht etc.!

VL Herr Losch: Nun kommen wir zur Variantenauswahl. Wer möchte sich dazu kritisch äußern?

(Zuruf)

Das kommt morgen, nachdem wir städtebauliche Belange und Denkmalschutz diskutiert haben. Die Themen Schallschutz und Lärmauswirkungen kommen noch später; das mit der technischen Planung kommt etwas früher.

Herr Kadgien (Einwender): Ich werde wahrscheinlich morgen nicht anwesend sein, aber es wäre schön, wenn Sie das dem Auditorium, auch in meiner Abwesenheit, beantworten würden.

Frau Richter (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Weil Sie morgen nicht hier sind: Wenn Sie die Unterlagen vollständig haben, schauen Sie doch bitte in die Unterlage 16.2 hinein, darin sind die Lichtsignalpläne. Nur dieses bezüglich der Anregung; den Rest machen wir morgen.

Herr Kadgien (Einwender): Ich finde in dem ZIP-Ordner kein 16.2-Dokument, das dort veröffentlicht wurde.

Frau Richter (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Wir machen das morgen, aber die Unterlagen sind an vielen Stellen damit bestückt. Wenn Sie morgen nicht hier sind, weiß ich nicht genau, wie Sie zu dem Ergebnis kommen.

Herr Kadgien (Einwender): Ich kann Ihnen das ZIP-Dokument zeigen; da gibt es kein 16.2-Dokument. Sie können es kontrollieren; ich kann es Ihnen auch zeigen. So entsteht die Verunsicherung: Sie erzählen immer was von Dokumenten, und ich habe das gar nicht.

Frau Richter (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Um welche ZIP-Datei geht es da genau? – Dann prüfen wir das.

Das, was auf der Tagesordnung drauf ist, sind ausschließlich die geänderten Planunterlagen, die Sie aktuell runterladen können. Die Unterlage, von der ich rede, ist die, die 2014 ausgelegen hat und hier noch einmal einsehbar ist. Damals wurde die Gesamtunterlage auch als Download zur Verfügung gestellt. Deshalb war die Frage, von welchen zwei Dateien wir gerade reden. Deshalb war das jetzt wichtig für uns.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Die damalige Unterlage endet bei 15.5. Das heißt, es gibt keine 16.2, es gibt auch keinen Teil C.

Herr Kadgien (Einwender): Können Sie einmal protokollieren, dass es dieses Dokument nicht gibt – auf Hinweis von Herrn Sommer. Ich kann es nicht kontrollieren.

VL Herr Losch: Das wundert uns. Wir haben auch 16.2, Teil C, LSA-Pläne.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Ich sage es noch einmal kurz fürs Protokoll: Es gibt eine Unterlage 12.2, LSA-Pläne, in den Unterlagen, die ich mir damals heruntergeladen habe.

Frau Richter (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Ich sagte: Unterlage 16.2!

(RA Sommer: Aber das stimmt nicht überein!)

VL Herr Losch: Offensichtlich hat sich die Nummerierung nachträglich geändert. Wenn Herr Sommer eine Unterlage LSA-Pläne unter 12.2 hat, was soll das denn sein?

Frau Richter (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Die kenne ich aber nicht. Darüber können wir uns aber gern morgen verständigen.

VL Herr Losch: Diese wird Herr Sommer damals während der Auslegung heruntergeladen haben.

Herr Preußner (Planungsbüro SP Consult, VHT): Ich meine, Herr Losch, die ausgelegte Papierunterlage ist die für das Verfahren maßgebliche Unterlage. Bei dieser ausgelegten Papierunterlage hat auch die Unterlage mit der Lichtsignalanlage ausgelegen. Ich kann jetzt ad hoc nicht entscheiden und auch nicht feststellen, was damals als ZIP-Datei zur Verfügung gestellt worden ist. Aus meiner Sicht ist es aber rechtlich nicht von Belang.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Ich kann es vielleicht klarstellen: Ich habe den Unterlagenordner 12.2, der heißt LSA-Pläne. Darin ist aber die Unterlage 16.2. Die Nummerierung der Ordner ist offensichtlich eine andere als die Nummerierung der Unterlagen, jedenfalls bei der Fassung, die es damals herunterzuladen gab. Es ist aber vorhanden.

Frau Ertl (Einwenderin): Ich möchte noch etwas nachfragen, weil es offensichtlich so ist: Wenn man jetzt diese Chance nicht wahrnimmt, dann hat man sie nicht mehr, und es wird auch nicht beantwortet, wenn es vorher schon einmal schriftlich angefragt wurde.

Meine konkrete Frage geht in Richtung der ersten Variante, die so schräg rübergeht zum Blankenburger Pflasterweg. Wie soll man darauf vertrauen, dass diese Trasse, die freigehalten werden soll, nicht doch eines Tages noch kommt und ein erhöhtes Verkehrsaufkommen produziert?

Die andere Frage ist: Da die Notwendigkeit der Straße hier nicht ausreichend dargelegt wurde, kann man von der Kategorie „Landesstraße II. Ordnung – Tangentialverbindung“ abrücken, ja oder nein, und diese nur als Erschließungsstraße für das neu entstehende Wohngebiet deklarieren?

VL Herr Losch: Wir haben inzwischen noch einmal die ausgelegte Unterlage geprüft. Dort ist tatsächlich die Unterlage LSA-Pläne mit der Bezeichnung 16.2 enthalten. – Wollen Sie antworten?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Diese Fragen gehören zwar nicht direkt zu dem Themenkomplex, ich versuche es trotzdem. Wir hatten das meines Erachtens auch schon kundgetan.

Wenn Sie Bedenken haben, dass ein Stückchen, das von Westen nach Osten verläuft, noch hinzutreten würde, dann kann man das ausschließen. Wenn die FNP-Trasse zu einem Zeitpunkt verwirklicht werden würde, der uns allen noch nicht klar ist, dann maximal das Stück, das von Süden nach Norden geht und irgendwo einen An-

bindungspunkt an die jetzt gerade in Rede stehende Variante bekommen würde. Aber noch eine zweite, quasi parallele Straße zu dem Knotenpunkt Alt-Karow wird es nicht geben.

Frau Ertl (Einwenderin): Da ist doch aber die Frage, warum Münzen diese Trasse nicht überhaupt berücksichtigt hat. Sie war niemals mit drin als Variante; aber das liegt ja eigentlich auf der Hand. Warum wurde diese nicht genommen?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Meinen Sie das südliche Abknicken über den Teichberg, oder was meinen Sie jetzt konkret?

Frau Ertl (Einwenderin): Nein, ich meine die Straße, die von der Bahnhofstraße schräg rübergeht; sie geht, glaube ich, bis zum Blankenburger Pflasterweg, es ist die Straße 52. Im Zuge der Straße 52 hatten Sie dargestellt, dass Sie diese Trasse in der Flächennutzungsplanung freihalten müssten.

Die Frage ist: Wie lange wollen Sie diese freihalten? Kann sie überhaupt noch realisiert werden? Und warum wurde sie niemals mit in der Variantenbetrachtung zur Erschließung von Karow-Nord berücksichtigt?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Hier ist das Bild noch einmal dargestellt.

(Projektion)

Das ist die Freihaltetrasse, die im Flächennutzungsplan vorgesehen ist. Das Straßenstück, das wir betrachten, geht hier entlang und schließt hier herüber an.

Sie fragten, warum man das nicht mitberücksichtigt hat. Es ist so, dass wir bei den Varianten natürlich darauf geachtet haben, dass es keine grundsätzlichen Ausschlusskriterien gibt, die ein späteres Anschließen dieser FNP-Trasse an unsere Straße nicht möglich machen. Dazu sind wir der Meinung, dass sie nachträglich an alle Varianten angeschlossen werden kann.

Es ist natürlich richtig, dass wir das bei den Prognosenetzberechnungen nicht mitberücksichtigt haben. Die Trasse, die hier eingetragen ist, existiert bei uns nicht, ganz einfach deswegen, weil der zeitliche Horizont so weit in der Zukunft liegt und auch die Frage, ob sie kommt oder nicht, so ungewiss ist, dass es nicht sinnvoll wäre, diese Trasse schon mit zu berücksichtigen. Wenn sie kommen sollte, dann wird sie auch planfestgestellt oder die Realisierung über ein anderes Verfahren gesichert werden. Die Planer, die diese Straße dann planen, müssen nachweisen, welche Auswirkungen das hat, sodass wir das aus unserer Planung so weit heraushalten konnten, als dass wir nur darauf geachtet haben, dass grundsätzlich eine Integrierbarkeit besteht.

Herr Springer (Einwender): Ich habe eine Frage zur Trassenführung. Die Trassenführung ist für mich die zweitschlechteste Variante, die es überhaupt nur geben kann. Ich begründe das wie folgt: Wenn diese Trasse so kommen sollte, wird mein Grundstück dauerhaft entwertet.

Die Zuwegung zu dem einem Grundstück ist ebenfalls nicht gegeben. Die landwirtschaftlichen Fahrzeuge, die ich besitze und einsetze, haben eine Länge von ca. 12 m,

und das mit nur einem Anhänger. Ich besitze einen Wald, sodass ich öfter mit diesen Fahrzeugen unterwegs bin. Weiterhin benutze ich auch Fahrzeuge, die nicht straßenzugelassen sind. Wenn jetzt diese Variante kommt, wird die Fläche bei mir vorn durchschnitten. Ich müsste jedes Mal dieses nicht straßenzugelassene Fahrzeug auf meinen Hänger verladen, über die Straße bringen und drüben wieder abladen. Das ist ein Punkt unter anderen.

Zweitens ist die Befahrbarkeit meines Grundstücks nicht gegeben. Wenn ich von der Kreuzung käme und mein Grundstück befahren wollte, müsste ich dort irgendwie stehen, den Warnblinker anmachen, rübergehen, öffnen und dann versuchen, mein Grundstück zu befahren. Ich merke es bei der Straße 52, dass ich schon bei der jetzigen Situation große Probleme habe, mein Grundstück zu verlassen oder zu befahren. Dieser Punkt ist überhaupt nicht geregelt.

Ein weiteres Problem ist die Nutzbarkeit meines Gartens. Die Straße geht so dicht daran vorbei, dass ich diesen nicht mehr für Erholungszwecke nutzen kann. Da ich jetzt schon an dem stark befahrenen Knotenpunkt lebe, muss ich mich mal hinten im Garten ein wenig erholen können. Das ist jetzt schon sehr schwierig, ja kaum gegeben. Wenn diese Straße so dicht bei mir am Garten vorbeigeht, dann ist dies ganz hin. Vielleicht sollte der Denkmalschutz noch einmal in sich gehen; denn es ist im Denkmalschutz verankert, dass die Gärten, Wiesen und Äcker zum Flächendenkmalschutz gehören.

Dann müsste man sich einmal überlegen, wenn diese Straße überhaupt kommt, das Vorhaben weiter nach Süden zu verschieben. Meine Vorstellung wäre: Man könnte auch die vorhandenen Straßen, die Straßen 69, 73, nutzen und auch die ehemalige Baustraße aktivieren, um den Verkehr in Absprache mit Ahrensfelde – leider ist heute niemand aus Ahrensfelde hier – hinter den vorhandenen Schutzwall, der immer noch besteht, in das Neubaugebiet zu führen. Dann würden die Leute Am Hohen Feld diese starke Belastung nicht haben. Warum hat man dies nie ins Auge gefasst? Wenn der Bebauungsplan XVIII-34 irgendwann einmal realisiert werden würde, könnte man unten eine Sammelstraße machen und alle von mir eben genannten Straßen da hinaufführen. Das wäre eine logische und sinnvolle Maßnahme, um den Verkehr nicht zu zentrieren, sondern auseinanderzunehmen, damit die Leute nur dahin fahren, wohin sie fahren wollen oder müssen. Das sollte man sich vielleicht noch überlegen, diese Sache noch einmal aufnehmen und sagen: Diese Variante war damals nicht gegeben, weil die Bebauung noch nicht so weit vorangetrieben war.

VL Herr Losch: Vielen Dank, Herr Springer. – Nehmen wir doch den Denkmalschutz gleich zur Variantenbetrachtung hinzu.

Herr Schröer (Landesdenkmalamt): Wir haben uns natürlich nur mit den Varianten beschäftigt, die uns vorgelegen haben. Alles, was sonst noch gerade im Raum stand – Achillesstraße und weitere Trassen -, konnten wir natürlich nicht bewerten.

Von den Varianten, die uns 2014 vorgelegen haben, gab es im Grunde drei Typen. Die ersten hätten direkt ins Ensemble hineingeschnitten. Diese sind natürlich bei uns herausgefallen. Die zweiten Varianten, darunter die Vorzugsvariante 7, sind sehr eng am Ensemble vorbeigegangen, und die dritten sind ein Stück weiter südlich auf der Straße 69 mehr oder weniger entlanggeführt worden.

Wir hatten damals geäußert, dass wir diese enge Führung für problematisch halten, und haben eine Verlegung nach Süden gefordert. Ich habe in den Unterlagen für den heutigen Termin gesehen, dass das offensichtlich nicht in die Variantenprüfung und auch nicht in die damit zusammenhängende UVP aufgenommen wurde. Da sind also sowohl die engen Varianten als auch die weiter südlich vorgesehenen Varianten mit „gut“ bewertet worden. Das entspricht nicht der Sicht des Denkmalamts, sowohl was den Belang Denkmalschutz in der Variantenprüfung angeht, als auch was das Schutzgut Kultur- und Sachgüter in der UVP angeht. Das müsste anders bewertet werden. Ob das unterm Strich zu einem anderen Ergebnis führt, das wissen Sie besser. Sie haben Ihre Matrix, nach der Sie das beurteilen. Ich kann nur sagen: Für unseren Belang ist das nicht korrekt gewürdigt worden.

Ich möchte jetzt noch zwei andere Punkte anführen, weil ich morgen nicht dabei sein kann, wenn der Punkt Städtebau und Denkmalpflege erörtert wird. Ich werde das zur Not noch einmal schriftlich nachreichen. Aber im Grunde ist es relativ einfach. Jedes weitere Entfernen vom Kreuzungsbereich, vom Ensemble und damit vom Grundstück Alt-Karow 1, ist aus unserer Sicht sinnvoll.

Es ist natürlich so: Wir haben nur die eine Variante in der Detailliertheit bewerten können, die Variante 7. Ich weiß nicht, wie es aussähe, wenn andere Varianten in derselben Detailliertheit auch vorgelegen hätten. Aber so ist es aus unserer Sicht sehr eng; jeder Meter Entfernung tut uns sehr gut. Man könnte überlegen, ob wirklich die Linksabbiegerspur, die Aufweitung usw. nötig sind. Das alles können wir, meine ich, noch im Detail besprechen, genauso wie die Frage der Bushaltestelle. Ich meine, dazu werden wir zu einem späteren Zeitpunkt noch ins Gespräch kommen.

Jetzt erst einmal zurück zur Variantenprüfung. Wie gesagt, unsere Einwendung von damals sehe ich nicht ausreichend berücksichtigt.

Ich möchte noch etwas anmerken, weil ich morgen nicht hier bin. Herr Springer, ich fand interessant, dass Sie Schwierigkeiten bei der Erschließung Ihres Grundstücks angemeldet hatten. Das ist tatsächlich auch für uns ein wichtiger Belang. Ich hatte gesagt, das Grundstück, das ja ein Teil des Flächendenkmals ist, sollte nach wie vor nutzbar bleiben. Diese Gebäude sind als landwirtschaftliche Gebäude erbaut und sollten auch als solche weiterhin nutzbar bleiben. Wenn sie das nicht mehr sind, weil die Erschließung gefährdet ist, ist das natürlich für uns ein Problem.

VL Herr Losch: Jetzt sollte erst einmal der Vorhabenträger zu den beiden vorgebrachten Einwendungen sprechen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Dazu muss man ein Stück weit in die Abwägungssystematik einsteigen, die wir hier angelegt haben. Dazu würde ich Sie bitten, noch einmal wenige Minuten zu verfolgen, was wir getan haben. Wir haben versucht, das, was wir als Abwägungsvorgang bezeichnen, so weit wie möglich objektiv zu gestalten, und haben auf das formalisierte Abwägungs- und Rangordnungsverfahren (FAR) zurückgegriffen. Darin müssen wir Sie ein Stück weit einführen, damit Sie nachverfolgen können, warum wir genau zu dieser Entscheidung gekommen sind, in der Hoffnung, dass es die richtige Entscheidung ist.

Die vielen Seiten, die dafür gefüllt wurden, stammen maßgeblich aus der Feder von Frau Richter. Deshalb darf sie auch das FAR dem Grunde nach vorstellen.

Frau Richter (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Es ist ein sehr umfassendes Verfahren; ich versuche es mit wenigen Folien darzustellen.

(Projektion: FAR)

Das formalisierte Abwägungs- und Rangordnungsverfahren, das ich im Folgenden mit „FAR“ abkürzen werde, hat folgenden Anspruch: Es ist ein Handlungskonzept, das die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zur Folge haben muss, das unterschiedliche Lösungsansätze in Form von Varianten untersucht mit Blick darauf, dass die Untersuchung auf die Eignung zur Problemlösung gegeben ist.

Klar ist, dass Varianten sowohl erwünschte Auswirkungen, sogenannte Vorteile, als auch unerwünschte Auswirkungen, sogenannte Nachteile, mit sich bringen. Ziel des gesamten FAR ist es, die Anforderungen an die Vorzugsvariante hinsichtlich ihrer Auswirkungen als akzeptabelste Lösung aller abgewogenen Kriterien herauszuarbeiten. Die Vorzugsvariante muss die geforderten Mindeststandards erfüllen und so weit wie möglich unerwünschte Auswirkungen vermeiden.

Die Methodik: Die Auswirkungen werden anhand von aussagekräftigen Kriterien beurteilt. Mit der Anzahl der Kriterien in Verbindung mit der Anzahl der Varianten steigt die Komplexität der vergleichbaren Beurteilungen. Wir haben zwölf Varianten im Untersuchungsraum gehabt und haben acht Bewertungskriterien ermittelt.

Das Prinzip des FAR ist: Es erfolgt immer ein paarweiser Vergleich. Das heißt, eine Variante wird in allen Kriterien mit der zweiten Variante verglichen. Wenn man das konsequent macht, führt das im Abschluss zu einer eindeutigen Rangordnung. Damit ist der Entscheidungsprozess zumindest nachvollziehbar und nachprüfbar. Deshalb mussten wir ihn auch dokumentieren. Das lag 2014 als beigestellte Unterlage 21.1 vor.

Für alle möglichen Variantenpaarungen werden Entscheidungen getroffen. Daraus folgen eine Gesamtrangordnung und die Bestimmung der Vorzugsvariante. Die Abwägung ist bei logisch korrekter Abwägung auch widerspruchsfrei.

(Verweis auf die Projektion)

Hinweis zu dieser Folie: Natürlich sind, wenn man andere Schwerpunkte setzt, auch andere Rangordnungen denkbar. Deshalb sind wir jetzt im Verfahren auch gefordert, unsere getroffenen Entscheidungen und die ausschlaggebenden Gründe darzulegen, in unserem Fall:

– die objektkonkrete Vorgehensweise

– zwölf Varianten der Linien im Untersuchungsraum

– acht Kriterien

– die Bewertung der Auswirkungen

– dann der paarweise Variantenvergleich.

Dann erfolgt die Begründung der Abwägungsentscheidung mit Protokoll, um danach die Rangfolge der Vorzugsvarianten vorzulegen.

Wer das alles im Detail nachvollziehen will, muss 105 Seiten zumindest durchblättern und kann sich auch noch 308 Anlagen dazu anschauen.

Die zwölf Varianten, hier einmal schematisch stilisiert dargestellt, und alle übereinandergelegt:

(Projektion: 12 Varianten)

Die Varianten kann ich Ihnen in einer Folgepräsentation auch noch alle einzeln zeigen; hier geht es erst einmal nur um das Vorgehen.

Die acht Kriterien, die unserer Planung zugrunde liegen, sind im Bereich der Verkehrswirksamkeit also eine gewünschte Auswirkung, zum einen die Verbindungs- und Erschließungsqualität und zum anderen auch die Leistungsfähigkeit.

Im Bereich der Stadtplanung sind es zwei Kriterien: der Denkmalschutz und die städtebauliche Planung. Darin ist die FNP-Trasse sinngemäß mit enthalten, aber letztlich die städtebauliche Entwicklung innerhalb des Untersuchungsgebiets.

Es sind drei weitere Kriterien aus dem Bereich Umwelt- und Landschaftsplanung eingeflossen, zum einen der Immissionsschutz, das Schutzgut Mensch und die Beeinträchtigung bedeutsamer Naturhaushaltsfunktionen und als letztes Kriterium die Kosten, hier auszugsweise einmal tabellarisch dargestellt.

(Projektion)

Lesen können Sie das jetzt nicht mehr, das ist mir bewusst. Das würde jetzt auch zu weit führen. Aber ich möchte Ihnen damit aufzeigen, wie die Dokumentation aufgebaut ist. Hier sehen Sie die Bewertung der Auswirkungen der zwölf Varianten, der acht vorgestellten Kriterien, und das ist der Bewertungsablauf.

Der paarweise Vergleich ist auch dokumentiert, hier das Beispiel eines paarweisen Vergleichs. Um alle zwölf Varianten paarweise zu vergleichen, muss man also 12 x 11 / 2 = 66 paarweise Vergleiche vornehmen; diese sind in dem Ordner enthalten.

(Projektion: Abwägungsentscheidung)

Hier die Abwägungsentscheidung, die Begründung und das Protokoll dazu.

Dieses FAR-Verfahren hat die eindeutige Rangfolge ergeben, dass die Variante 7, so wie sie hier abgebildet ist, nach Abgleich aller Kriterien und paarweisen Vergleiche die Vorzugsvariante ist. Das wäre Vortrag 1 dazu.

Ich meine, wir müssen anschließend gleich in die einzelnen Varianten einsteigen, es sei denn, dazu gibt es noch Fragen.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Sogar eine ganze Menge Fragen, aber hier die, die sich am meisten aufdrängt: Wo kommen die Anfangs- und Endpunkte her? Alle Varianten enden auf der Bahnhofstraße oder Am Luchgraben. Die FNP-Straße wird, glaube ich, ausgeschlossen, aber auch jede Verkehrsverteilung wird dadurch ausgeschlossen. Da findet ja schon einmal der erste Trichter statt.

Frau Richter (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Eingangs hat es der Verkehr deutlich gemacht, wo unser Anfangs- und wo unser Endpunkt bei der Variantenuntersuchung zu sein hat. Das ist die Aufgabenstellung. Das heißt, wir untersuchen vom Knotenpunkt bis zur Straße Am Luchgraben, in diesem Untersuchungsraum.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Vielleicht noch einen sachlichen Grund? „StEP Verkehr“ ist ein Begriff, ausgesprochen: Stadtentwicklungsplan Verkehr; aber das ist den Betroffenen ziemlich egal. Welchen sachlichen Grund gibt es, da anzufangen und da aufzuhören? Sie haben den FNP, darin gibt es eine Trasse. Warum nehmen Sie nicht diese? Warum Am Luchgraben?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wir reden jetzt also nur noch über den einen Knotenpunkt. Der Knotenpunkt Alt-Karow, meine ich, erschließt sich. Sie hatten zuletzt auch nur noch den einen Knotenpunkt angesprochen. Dazu sei noch einmal gesagt: Ein Ziel ist ja die Entlastung der Ortslage. Deswegen beginnt man entweder am Anfang des Ortes oder am Ende des Ortes. Da der Knotenpunkt Alt-Karow am Anfang des Ortes ist, aus Süden kommend, steht der für uns schon einmal fest.

Um eine Verbindung zur B 2 herzustellen, müssen wir natürlich an allererster Stelle dem Vermeidungsgedanken folgen, das heißt, eine Straße zu bauen, die mit so wenig Eingriffen wie möglich einhergeht. Wenn es also dort eine kurze Verbindung zu einem bereits bestehenden Stück Straße gibt, dann kann man nicht ohne Weiteres eine Straße, die viel mehr an Versiegelung, an Vernichtung von Grund und Boden, von Natur und Landschaft und von Landschaftsbild erzeugen würde, ins Auge fassen. Diese Straße ist an sich gewidmet und stellt für uns einen legitimen Anfangs- und Endpunkt dar.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Noch einmal die Frage: Wir haben aber in diesem Raum eine Menge Straßen, die gar nicht in die Variantenprüfung einbezogen sind, beispielsweise die Straße 52 – auch wenn ich mich damit bei einigen Anwohnern nicht beliebt mache. Aber Sie machen sich damit auch nicht beliebt.

Die Frage ist einfach: Was ist das Optimale? Das ist es ja offenbar nicht. Sie haben Straßen, und der kürzeste Weg, ohne Fläche in Anspruch zu nehmen – das können wir ausmessen –, ist es nicht.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Diese neue Straße soll ja zwei Funktionen erfüllen. Die eine, das ist die vordringliche, ist die Verbindungsfunktion zwischen einem bestehenden Knotenpunkt und einem bestehenden Stück Straße, und die andere ist die Erschließungsfunktion. Die Erschließungsfunktion soll eben nicht an der Straße 52 realisiert werden, auch nicht in der Achillesstraße, sondern sie soll in dem Gebiet realisiert werden, das bislang unbebaut ist, nach den Planungen des Bezirksamts und des Senats aber demnächst bebaut werden soll. Deswegen grenzt sich Gebiet an sich, wo eine Variantenuntersuchung durchzuführen ist, ein.

Herr Rosenwald (Einwender): Ich habe auch noch einmal eine Frage. Zum Zeitpunkt der Neuauslegung 2014 ist die Variante 3 von vornherein ausgeschlossen worden, weil zwischenzeitlich Baurecht geschaffen wurde für ein Grundstück in Alt-Karow, das hinter der Dorfschmiede liegt. Dort ist eine Baugenehmigung für mehrere Häuser erteilt worden, die nach meinem Rechtsverständnis nicht hätte erteilt werden dürfen. Die Frage ist: Warum ist das geschehen? Das wäre, wie Herr Sommer sagte, eine sehr kurze Straßenverbindung gewesen, die durch bisher nicht bebautes Gebiet geführt hätte. Aber die Variante konnte zum Zeitpunkt der Auslegung der Pläne 2014 nicht mehr umgesetzt werden.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Sie meinen jetzt unsere Variante, die als Variante 3 dargestellt ist?

Herr Rosenwald (Einwender): Die grüne Variante 3, genau. Sie mündet nicht in den Knotenpunkt, sondern in Alt-Karow.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Alle diese Varianten sind durch dieses komplizierte Verfahren gegangen und haben verschiedene Bewertungen erfahren. Der erste große Nachteil dieser Variante ist, dass sie gar nicht den Zweck der Entlastung eines Teils der Ortslage erfüllte, weil sie diesen mitbeansprucht. Sie biegt nach Norden hin ab und kann an dieser Stelle nicht entlasten, sondern würde mehr belasten.

Zum Zweiten schaffen wir mit dieser Variante einen sogenannten Versatzknoten, der dazu führt, dass man auf diesem Weg aus dem Stadtzentrum heraus oder umgekehrt nicht stetig fortfahren kann, sondern einen zweimaligen Richtungswechsel in Kauf nehmen muss. Das heißt, die Begreifbarkeit dieser Variante ist deutlich schlechter. Zudem müsste ein neuerlicher Knotenpunkt in einem relativ kurzen Abstand zum bestehenden Knotenpunkt geschaffen werden, was die Leistungsfähigkeit wieder einschränken würde. Wir würden mit dieser Variante obendrein in massivster Art und Weise in das Denkmal eingreifen, indem dort wir in relativ zentraler Lage durchgehen.

In der Summe dieser Negativbewertungen haben sich eben andere Varianten als insgesamt vorteilhafter dargestellt.

VL Herr Losch: Sie wissen aber, dass Herr Springer und das Landesdenkmalamt noch keine direkte Antwort von Ihnen bekommen haben. Sie haben zwar das Modell und das Ergebnis des Modells vorgestellt; aber das ist ja keine Antwort auf die Einwendungen. Insofern sind die Fragen von Herrn Springer und des Kollegen vom Landesdenkmalamt noch vorrangig zu beantworten, weil sie einfach früher gesprochen haben.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Dann bitte ich um etwas Geduld. Man kann sich natürlich um die Bewertung, die wir vorgenommen haben, trefflich streiten. Sicherlich ist es auch nicht ganz abwegig, zu behaupten, dass die Varianten, die nah am Denkmal vorbeiführen, schlechter einzustufen sind als die anderen.

VL Herr Losch: Blenden Sie bitte die Varianten – sonst ist es schwer, darüber zu reden – noch einmal ein.

Frau Richter (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Wir sehen noch einmal alle Varianten im FAR.

(Projektion: Flächennutzung – Analyse)

Ich versuche, an der einen oder anderen Stelle, wenn ich der Meinung bin, dass das nicht Thema sei, ein wenig schneller vorzugehen. Aber wenn Sie entsprechendes Interesse haben, heben Sie die Hand, und wir schauen das im Einzelnen durch.

Grundsätzlich haben wir die Flächennutzung natürlich als Erstes durchgesehen. Auch wenn es freies Feld ist, haben wir hier hinten eine vorhandene Wohnbebauung, hier eine Siedlungsstraße und hier die Kleingärten mit der temporären Nutzung. Das sind die Ergebnisse aus der Analyse. Zusätzlich sehen Sie da, wo ein gelbes Paragrafenzeichen ist, geschützte Biotope. Das ist das, was innerhalb des Untersuchungsraums zu finden ist.

Was ich hier noch einmal erwähnen muss, ist, dass wir das denkmalgeschützte Ensemble, den denkmalgeschützten Dorfkern, natürlich auch darin haben – aus planerischer Sicht bei uns mit den Grenzen des ausgewiesenen Denkmalschutzbereichs. Das nehmen wir erst einmal als Fakt hin.

(Projektion: Varianten der Linienführung)

Wenn da gar nichts im Gebiet wäre – da gebe ich Ihnen vollkommen recht -, wäre die kürzeste Straßenverbindung von hier zur Straße Am Luchgraben, wie sie im Bestand ist, natürlich eine gerade Linie und dazu passend die Anbindung der Straße Am Hohen Feld. Aber so einfach ist es nicht; denn wir haben Dinge zu berücksichtigen. Damit geht es los: vorhandene Straßen im Gebiet, hier die Straße 52. Hier der Knotenpunkt Blankenburger Chaussee/Alt-Karow, Bahnhofstraße und der denkmalgeschützte Dorfkern mit der dreieckigen Wendefläche bieten uns zunächst einmal rein optisch, wenn ich die dunklen Flächen als besonders schützenswert ansehe, die Möglichkeit, den vierten Knotenpunkt hier anzubinden.

Die Weiterführung in der Variante 1 ist auf Höhe der Straße 69 gedacht. In dem Augenblick, wo ich eine vorhandene Erschließungsstraße umfunktionieren will, ist auch klar, dass die Betroffenen hier eine deutliche Verkehrszunahme erfahren werden, sodass wir bei der Voruntersuchung bereits gesagt haben: Hier muss aktiver Lärmschutz hin, anders würde es gar nicht gehen. Das heißt, untersucht wurde die Variante bereits mit einer Lärmschutzwand. Dann führt sie also weiter, geht dann hier herüber, berücksichtigt also das geschützte Biotop und bindet hier an die vorhandene Straße an. Die Anbindung der Straße Am Hohen Feld erfolgt hier.

Variante 2 war jetzt gerade nicht Thema, ich würde nicht näher darauf eingehen. Die Frage war die nach Variante 3.

(Projektion: Variante 3)

Variante 3 geht durch den denkmalgeschützten Dorfkern, geht dann übers Feld, berücksichtigt auch das Biotop und schließt dort hinten an.

Ich gehe die anderen Varianten kurz durch, aber ich würde die Varianten 1 und 3 sowie unsere Vorzugsvariante 7 noch etwas vertiefen.

Variante 4 sieht so aus:

(Projektion: Variante 4)

Es ist aus verkehrsplanerischer Sicht ein Knotenpunkt, der relativ senkrecht zueinanderstehende Verkehrsarme hat – ganz interessant. Aber der Denkmalschutz schließt diese Variante mit einem bestehenden Wohngebäude dahingehend aus, dass sie ganz hinten landet.

Über die Varianten wurde schon im Vorfeld, schon in den 90er-Jahren, diskutiert. Mit Beginn der ersten Vorplanung sind vielzählige Hinweise gekommen. Es gab auch Bürgerinitiativen, die Varianten eingebracht haben. Daher haben wir eine große Vielzahl von Varianten innerhalb dieses Untersuchungsraums zusammengetragen.

Variante 7 hat diesen Schwenk

(Projektion: Variante 7)

nach dem Prinzip „Vermeidung schlechter Auswirkungen“, sprich: Das Erfordernis aktiver Lärmschutzwände hier gar nicht erst für den gesamten Bereich der Straße 69 aufzubringen, hätte ein Abrücken der Trasse von der vorhandenen Wohnbebauung zur Folge. Das war eine Sache, die noch einmal intensiv diskutiert wurde.

Wir hatten 2002 noch ein Kriterium, dass wir das orthogonale Straßenraster in diesem Gebiet zu berücksichtigen hätten. Deshalb wurde damals eine solche Variante auch deutlich schlechter bewertet, weil sie dieses orthogonale Straßenraster nicht aufgreift. Nur, mit der Begründung eines orthogonalen Straßenrasters automatisch vorhandene Wohnbebauung, wenn wir die Möglichkeit haben abzurücken, mit Verkehr zu belegen, wurde noch einmal auf den Prüfstand gestellt. Die Orthogonalität, die damals von der übergeordneten Senatsverwaltung vorgegeben wurde, war auf Abfrage dann nicht mehr notwendig. Das heißt, dieses Kriterium ist mit Beginn der Planung 2009 weggefallen.

Warum das manchmal geht und manchmal nicht geht, erschließt sich mir auch nicht ganz.

(Projektion: Varianten 10 und 11)

Natürlich haben wir auch einmal nachgesehen, wie es in Randlage aussieht. Das ist auch mit aufgenommen worden.

(Projektion: Variante 12)

Variante 12 ist im Nachgang dahingehend geprüft worden, ob man die Kleingärten hier gegebenenfalls doch noch weitestgehend berücksichtigen kann. Aber die Vorgabe war auch hier ganz klar: Diese Kleingärten unterliegen nur einer temporären Nutzung. Wenn im nachgelagerten B-Plan-Verfahren hier eine geordnete Bebauung vorgenommen wird, dann sind diese Kleingärten an dieser Stelle nicht mehr vorgesehen. Diese Information haben wir auf Basis des Bezirkes zu Beginn unserer Planung bekommen. Daher war aus stadtplanerischer Sicht eine solche Variante, wie sie hier

aufgezeigt worden ist, für die weitere Gebietsentwicklung in diesem Bereich auch nicht die Vorzugsvariante.

(Projektion: Verbindungs- und Erschließungsqualität)

Nun zu den Kriterien:

Kriterium K 01, Verkehrswirksamkeit, wo also die Verbindungs- und Erschließungsqualität untersucht wurde: Wir haben seinerzeit tatsächlich für alle zwölf Varianten der Linie zwölf objektkonkrete Prognosen berechnet, um auch die Verkehrswirksamkeit jeder einzelnen Variante darzulegen. Es sind bei den Verkehrsbelegungen vielleicht aus Sicht des einen oder anderen keine großen Unterschiede; aber große Unterschiede dürfen es auch nicht sein, wenn sie innerhalb des Untersuchungsraums liegen. Aber es gibt Unterschiede. Von daher ist schon auch die Entscheidung gefällt worden, dass die Varianten mit der größten Verkehrsnachfrage, das heißt die, die am leistungsfähigsten und funktionsfähigsten sind, mit „sehr gut“ bewertet werden. Wenn Varianten herausgekommen sind, die eine Verkehrsnachfrage um 2.000 geringer aufgezeigt haben, sind sie in der Bewertungsskala eine Stufe heruntergerutscht.

Kriterium K 02, Leistungsfähigkeit: Das ist das, was der eine Einwender eingangs gefordert hatte: Wir müssen doch aufzeigen können, welche Fahrzeuge wohin fahren. Die Knotenpunkte von allen zwölf Varianten wurden nach dem HBS-Verfahren untersucht. Wenn sich ausreichende Qualitätsstufen (von A bis D) ermitteln ließen und sich die Rückstaulängen baulich realisieren lassen, können alle Varianten mit „sehr gut“ bewertet werden. Im Ergebnis ist das natürlich etwas, was geht.

Noch ein Unterkriterium war aber die Begreifbarkeit der Verkehrsführung. Ich hoffe, diese Projektion veranschaulicht das.

(Projektion: Leistungsfähigkeit)

Ein vierarmiger Knotenpunkt: Wenn ich also diese Verkehrsbeziehung, egal in welche Richtung, ob Hin- oder Rückrichtung, als Verkehrsteilnehmer wahrnehmen möchte, dann ist natürlich eine direkte Verkehrsführung von Vorteil. Wenn ich von hier nach da möchte, aber über einen Versatz fahren muss, muss ich mich zunächst aufstellen und links abbiegen, um dann als Nächstes rechts abzubiegen. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist das ein Nachteil gegenüber den sogenannten direkten Führungen.

Kriterium K 03, Stadtplanung, Denkmalschutz:

(Projektion: Denkmalschutz)

Wir haben den denkmalgeschützten Dorfkern in seinen Grenzen zugrunde gelegt und haben überlegt, wie wir dieses Kriterium behandeln. Aufgrund der weitgehend erhaltenen märkischen Dorfstruktur mit Wohn- und Wirtschaftsgebäuden ist uns auch als Verkehrsplanern klar, dass wir, wenn wir eine Variante mit indirekter Verkehrsführung wählen – das heißt, wir brauchen die Straße Alt-Karow und müssen sie aufweiten –, mitten durch den Dorfkern gehen müssen.

(Verweis auf die Projektion)

Das ist die Straße Alt-Karow, die brauchen wir, da brauchen wir auch einen dritten Fahrstreifen, damit wir den Verkehr leistungsfähig abwickeln können, weil ja die zusätzlichen Abbiegebeziehungen hier gegeben sind. Das heißt, dieser ganze Bereich in der Straße Alt-Karow hätte baulich noch breiter werden müssen. Daher werden alle diese Varianten, die diesen Versatz-Knotenpunkt enthalten, mit „mangelhaft“ bewertet.

Alle Varianten, die hier blau gekennzeichnet sind, schaffen es zwar nicht, diesen denkmalgeschützten Dorfkern komplett in Ruhe zu lassen – wir brauchen etwa 5 m² der Hoffläche –, aber im Vergleich dazu sind alle gleich mit „gut“ bewertet worden.

Kriterium K 04, Stadtplanung: Hier ging es darum, zu untersuchen, wie die Chancen der Entwicklung des geplanten Wohngebiets in Abhängigkeit von der Variante sind.

(Projektion: Zusammenfassung)

Zusammengefasst: Varianten 1 bis 10, die zumindest in irgendeiner Form mittig durchs freie Feld gehen, sind mit „gut“ bewertet worden, Variante 11 aufgrund ihrer Randlage eine Stufe schlechter und diese Variante auch nach Rücksprache mit der Stadtplanung seinerzeit noch eine Stufe schlechter aufgrund der Tatsache, dass diese Eckgrundstücke in dieser Lage, in diesem Riesenradius, nur schwer entwickelbare Restflächen gewesen wären.

Kriterium K 05, Umwelt- und Landschaftsplanung, Immissionsschutz: Wie eingangs gesagt, wurden für alle zwölf Varianten auch die objektkonkreten Verkehrsprognosen gerechnet. Jetzt schließt sich der Kreis zur Umweltverträglichkeitsstudie. Für alle Varianten wurden auch im Modell die Auswirkungen des Schalls untersucht. Das heißt, die Prognoseberechnungen wurden auf die Varianten umgelegt, und es wurden schalltechnische Vorberechnungen dazu gemacht. Diese sind inhaltlich dann im Rahmen der UVS ausgewertet worden. Das heißt, unser Partnerbüro hat diese Dateien bekommen, und in der Umweltverträglichkeitsstudie sehen Sie dann – das ist das entsprechende Blatt der Unterlage – die Auswirkungen hinsichtlich des Lärms zu jeder Variante. Das wird im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie auf Basis der Vorgaben der DIN 18005 gemacht, um eine Flächenvergleichbarkeit zu haben, welche Lärmbetroffenen es hier gibt.

(Projektion: Immissionsschutz)

Bei den Varianten, die den Dorfkern entlasten, wie wir es eingangs in der objektkonkreten Verkehrsprognose aufgezeigt haben, ist positiv zu vermerken, dass eine Entlastung des Dorfkerns stattfindet. Die anderen Varianten haben keine nennenswerte Entlastung des Dorfkerns. In der Größenordnung sind sie hier in Hektar angegeben. Es ist ein Flächenvergleich der betroffenen Flächen erfolgt. In Summe sehen Sie, dass sich zumindest alle Varianten in den Betroffenheiten der Größenordnung zwischen 4 und 5 ha bewegt haben.

Wir sind uns natürlich darüber im Klaren, dass eine neue Straße, die im Jahr 2025 die Verkehrsnachfrage wie ausgewiesen haben wird, dann auch Lärm erzeugt. Aber die Straße selbst erzeugt natürlich keinen neuen Verkehr, es sind nur die Entwicklungen im Umfeld, die nachher den Verkehr auf der Straße erzeugen.

(Projektion)

Kriterium K 6, Schutzgut Mensch: Ich hätte noch mehr Folien, wo die einzelnen Unteraspekte weiter aufgeführt sind. Es ging darum, Verlust von Siedlungsflächen im Bereich der Wohngebiete aufzuzeigen. Die Kleingärten wurden mit berücksichtigt. Die Zerschneidung von Siedlungsflächen wurde hier bewertet. All das ging in den Aspekt „Schutzgut Mensch“ mit ein.

In Summe ergibt sich nach diesem Abgleich aus Umweltsicht die Variante 1 als günstigste Variante. Die Rangfolge für das FAR ist hier farblich gekennzeichnet. Alles, was rot ist, ist besonders belastet. Alles, was grün ist, ist besonders schön.

(Projektion: Beeinträchtigung bedeutender Naturhaushaltsfunktionen)

Kriterium K 07, Umwelt- und Landschaftsplanung, Beeinträchtigung bedeutender Naturhaushaltsfunktionen: Hier ging es im Variantenvergleich darum, aus naturschutzfachlicher Sicht diese aufgeführten Beeinträchtigungen zu bewerten. Auch hier war Variante 1 aus Umweltsicht die günstigste Variante unter Berücksichtigung des aktiven Lärmschutzes für die Straße 69.

Kriterium K 08, Kosten:

(Projektion: Baukosten)

Hier sind die Kosten noch einmal in der Bewertung aufgeschlüsselt. Je länger die Straße wird, umso teurer wird sie. Die Kosten für den Lärmschutz muss man natürlich auch berücksichtigen. Variante 1 enthält den aktiven Lärmschutz, Variante 7 kommt ohne aktiven Lärmschutz aus und ist daher finanziell etwas günstiger. Das ist aber nur eines von acht Kriterien.

(Projektion: Folie 38)

Ich zeige noch einmal die Nachteile der einzelnen Varianten auf. Wir sind bei Folie 38 von 50; ich gehe zügig weiter. Städtebaulich ist dies ein Riesennachteil. Lärmschutzwände in Wohngebieten führen letztendlich dazu, dass die Bereiche zwischen Wohnen und Straßenraum komplett voneinander getrennt werden. Das kann man vielleicht im Einzelfall nicht so nachvollziehen; aber wenn man künftig möglicherweise auf einem Gehweg läuft, der auf einer Seite komplett dichtgemacht ist, fühlt man sich als Fußgänger in einem solchen Straßenraum auf Dauer nicht wohl. Es gibt keine Sozialkontrolle mehr, es gibt keine Nachbarschaftskontrolle mehr. Es kann nicht das Ziel einer städtebaulichen Entwicklung sein, dass man mit Lärmschutzwänden entlang von berlintypischen Stadtstraßen mit Tempo 50 arbeitet, zumal diese Straße auch immer noch Erschließung erfordert. Das heißt, ich kann die Wand auch nicht durchgehend bauen; für jede Grundstückszufahrt muss also auch noch ein Tor geschaffen werden. Das setzt für die Folgevarianten auch immer noch ein Ausrufezeichen: Das sind die Maßnahmen, die zusätzlich hätten getroffen werden müssen, bzw. die Verluste von Eigentum in Form von Wohngebäuden. In dem Augenblick, da wir durch ein geschütztes Biotop gehen, ist dies auch ein Nachteil, den wir so lange wie möglich vermeiden sollten. von daher ist hier noch einmal exemplarisch aufgezeigt, wo die Nachteile liegen.

Das war das FAR, hier relativ kurz dargestellt. Es ist ein sehr komplexes System, 108 Seiten.

VL Herr Losch: Das war jetzt sozusagen die Erklärung. Herr Springer, haben Sie dem aufmerksam zugehört? Würden Sie auf dieser Grundlage für sich eine der anderen untersuchten Varianten besser finden als die Vorzugsvariante?

Herr Springer (Einwender): Gegenstand der ersten Untersuchung im Planfeststellungsverfahren war die Variante 1 a, die als Vorzugsvariante genannt wurde. Sie ging entlang der Straße 69. Sie hat sich auch in dem Bebauungsplan des Bezirkes identisch abgebildet. Man könnte aber auch nur einen Teil davon nehmen, indem man sagt, man geht ein Teilstück der Straße 69 hoch und trifft dort Schallschutzmaßnahmen. Das müssen keine undurchsichtigen Betonwände sein, wie es die Mauer einmal war, sondern es gibt ja andere Lösungen. Dann würde dort auch im Einklang mit dem Denkmalschutz gehandelt werden.

Wenn die Variante so an meinem Grundstück vorbeigeht, kann ich Ihnen hier und jetzt hundertprozentig sagen: Dann müssen Sie mich enteignen; da stimme ich nicht zu. Das ist ganz eindeutig, weil das zur Folge hätte, dass mein Grundstück komplett entwertet würde, weil nämlich durch diese Straße, die dann da ist, unter anderem die BSR riesige Begehrlichkeiten bekäme, links und rechts Straßenreinigungsgebühren zu fordern. Nehmen sie einmal die Späth-Schule, die soll 85.000 Euro nachzahlen. Damit würden Sie das Grundstück wirtschaftlich auf Null bringen und mich im Nachhinein zwingen, dieses Grundstück fast zu verschenken.

Da es unter Denkmalschutz steht und ich bisher ausschließlich private Mittel investiert habe, um das Wohnhaus wieder unter dem Gesichtspunkt des Denkmalschutzes herzurichten, bin ich auch bemüht, die weiteren Gebäude, die unter Denkmalschutz stehen, baulich wieder in einem ansehnlichen Zustand herstellen zu lassen. Dazu bedarf es aber einer wirtschaftlichen Sicherheit, die eine Perspektive für die Zukunft ist. Aber diese ist dadurch komplett genommen.

Deswegen kann ich die Variante, die Sie jetzt vorschlagen, die Variante 7, nur ablehnen. Dazu können Sie eine andere Sichtweise haben, das ist Ihr gutes Recht. Ich kann Ihre vielen Zahlen sowieso nicht nachvollziehen. Dazu müsste ich einen Fachmann an der Seite haben und müsste mehrere Jahre darüber brüten, um alles auszutüfteln. Das geht überhaupt nicht.

Über die anderen Varianten, die tangentialen Straßen, die vorhanden sind, wurde schon oft geredet. Ich habe nichts dazu gehört, warum man diese nicht in den Fokus nimmt. Damit würde man eine Zentrierung des Verkehrs doch vermeiden. Warum nehmen Sie diese Variante nicht einmal in den Fokus und sagen: „Ja, das wäre eine Variante in Abstimmung mit der Stadtplanung, die diese Region entwickeln möchte“? Dann könnte man alle diese Rasterstraßen wunderbar einbinden, die Sie auch ansprachen. Dann würde niemand mehr Verkehr haben als die Leute, die dorthin fahren.

Noch einmal zu Ahrensfelde, zur Achillesstraße. Die Länder Berlin und Brandenburg arbeiten planungsmäßig zusammen. Warum nutzen Sie nicht die Baustraße, die weggenommen wurde? Das war wieder ein Fehler vom Stadtplanungsamt, das etwas bescheinigt hatte, was nicht richtig war. Würden Sie diese Verbindung zur Achillesstraße nutzen, wäre schon eine ganze Menge Verkehr weg, der hundertprozentig durch die

Straße Am Hohen Feld fließt. Das wäre, wie man immer so schön sagt, eine Vermeidung.

Abschließend eine Frage, die leider von Ihnen nicht beantwortet werden kann; dazu müsste ein Vertreter des Bezirks hier sitzen: Auf welcher Rechtsgrundlage ist dieser nicht im Planfeststellungsverfahren befindliche Stummel von der B 2 bis zum Luchgraben entstanden? Hat das jemand einfach kraft seiner Erbsensuppe für fünf Millionen Euro – der Name ist Baustadtrat Hartrampf – dahingehauen? Das muss doch einmal geklärt werden: Auf welcher Rechtsgrundlage ist dieser Stummel dort entstanden? Kann man denn Unrecht mit Unrecht fortsetzen, oder muss man einmal darüber nachdenken, dass es hier einen Fehler gab, den man korrigieren müsste?

VL Herr Losch: Herr Schröer, was sagen Sie aus Denkmalsicht dazu?

Herr Schröer (Landesdenkmalamt): Eine konkrete Frage: Wie würde sich Ihre Prioritätenliste verändern, wenn Sie die Varianten 7 und 12 mit „mangelhaft“ und die anderen mit „gut“ bewerteten? Wenn sich hier eine Prioritätenverschiebung ergeben würde, wäre das für uns von großer Wichtigkeit.

Ein Satz in Klammern: Ich weiß, dass es bei der Variante 1 ein Problem mit dem Schallschutz gibt. Ich könnte mir aber vorstellen, dass in der Tat Lärmschutzwände nicht die einzige technische Möglichkeit wären, das in den Griff zu bekommen. Es gibt auch noch begrünte Wälle usw. Man muss einfach sehen, wie man das schaffen kann.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Vielleicht können wir das Variantenpaar 1 und 7 auf die Leinwand projizieren.

(Projektion)

Nach unserer Meinung – diese Frage hatten wir auch auf dem Tisch – würde sich an der Reihenfolge nichts ändern. Die Anzahl und die Gewichtung der Vor- und Nachteile, die sich dann gegenüberstehen würden, würden nicht dazu führen, dass sich die Rangfolge ändert. Darüber hinaus wären wir allerdings auch der Meinung, dass die Variante südlich aus Denkmalschutzgesichtspunkten nicht genauso schlecht bewertet werden kann wie solche Varianten, die genau zentral durch die Anlagen führen. Das können wir jedenfalls als Vorhabenträger nicht nachvollziehen, da jede Variante südlicher außerhalb eines ausgewiesenen Schutzgebiets ist. Das heißt, es muss noch einen Unterschied geben zu Maßnahmen, die direkt da hindurchführen. Es müsste also eine Differenzierung stattfinden. Das könnte nicht „mangelhaft“ sein, weil wir immer den Vergleich sehen müssen zu den Maßnahmen, die wir bewertet haben.

Darüber hinaus ändert sich dann aber unsere Feinjustierung. Wir haben auch bei anderen Kriterien auf zu große Differenzierung verzichtet. Das heißt, wir müssten dann überprüfen, ob wir zum Beispiel bei der Verkehrswirksamkeit nicht in Zweitausender-Schritten, sondern in Tausender-Schritten agieren. Wenn wir das machen würden, würde automatisch ein Vorteil bei der Variante 7 gegenüber der Variante 1 entstehen. Wir können Ihnen das aber zeigen. Selbst ohne eine andere Bewertung an einer Stelle würde sich die Reihenfolge aus unserer Sicht erst einmal nur in Bezug auf diesen Denkmalbelang nicht ändern.

(Projektion: Vorgehensweise – paarweiser Variantenvergleich)

Beim ersten Kriterium hat die Variante 1 gegenüber der Variante 7 einen Nachteil. In den nachfolgenden Kriterien steht ein „G“ für „gleich“. Die Variante 1 hat einen Vorteil gegenüber der Variante 7 beim Schutzgut Mensch. Genau da geht es um die Zerschneidung dieser Flächen.

VL Herr Losch: Können Sie es noch einmal für das Schutzgut Mensch sagen? Wofür steht die Fünf?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Die Fünf weist im Prinzip die höchste Punktzahl auf, die man erreichen kann. Fünf ist sehr gut, und die Variante 7 schneidet hier nur ausreichend ab. Der Vorteil, der hier ohnehin schon aufseiten der Variante 1 liegt, würde sich quasi nur noch mehr ausprägen.

Es folgen zwei weitere Nachteile, nämlich bei der Berücksichtigung bedeutsamer Naturhaushaltsfunktionen und bei den Gesamtkosten. Sie sehen also, dass es auch bei dieser Änderung, ohne das Gesamtsystem zu ändern, was wir unserer Meinung nach aber machen müssten, keine Änderung in der Rangreihenfolge gäbe – jetzt nur die Antwort auf Sie bezogen.

Was Herrn Springer angeht, so sind es viele Aspekte, die da zusammenkommen. Wir sind durchaus schon im Gespräch miteinander, dass die Wahl der Einfahrt auf das Hofgrundstück geändert werden kann und dass sie durchaus auch breiter hergestellt werden kann, um Ihnen zu ermöglichen, Ihren Wirtschaftsbetrieb auszuüben.

Bei all dem anderen kann man nicht einfach so sagen: Wir nehmen jetzt einmal die Variante 1, weil es vielleicht dann leichter durchsetzbar ist; es sind auch nicht mehr so viele Leute da, sondern wir haben uns Kriterien und deren Bewertung vorgegeben. Möglicherweise haben wir nicht alle eingestellt, und möglicherweise haben wir die, die wir eingestellt haben, nicht richtig gewichtet. Das müsste man vielleicht noch einmal ganz detailliert nachschauen.

VL Herr Losch: Bleibt Herr Springer bei der Variante 1 vom Grunderwerb völlig verschont?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Nein, auch nicht. Trotz der Minimierung des Straßenquerschnitts, die wir schon vorgenommen haben, müssten wir bei allen Varianten, die den kleinen Schlenker Richtung Südosten machen, vorgegeben durch zwei Grundstücke, nämlich einmal Herrn Springers Grundstück auf der nördlichen Seite und einmal das Grundstück südlich davon, mit Eingriffen arbeiten. Ohne diese kommen wir nicht aus, wobei die Eingriffe auf südlicher Seite viel größer sind. Aber es geht um das Abrücken von Herrn Springer und um die Zerschneidung der unmittelbar angrenzenden Wiesenfläche.

Herr Springer (Einwender): Südlich? Welche Grundstücke meinen Sie damit?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Bei Ihnen gegenüber.

Herr Springer (Einwender): Was zur Straße 69 geneigt ist? Da kommen Sie jetzt gar nicht ran.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Es betrifft Ihre Nachbarn, die älteren Herrschaften.

Herr Springer (Einwender): Der ältere Herr sitzt hier hinten. Er hat immer Probleme, sich in der Öffentlichkeit zu outen. Aber ich mache einmal den Einstieg für ihn. Seine Frau ist schwerbehindert und er befindet sich schon in etwas fortgeschrittenem Alter. Für ihn käme diese Variante angesichts von Lebensqualität etc. überhaupt nicht infrage. Diese Fragen sind schon einmal vom Stadtbezirk an ihn herangetragen worden. Er wurde gefragt, ob er sich eine Veräußerung seines Grundstücks vorstellen könnte. Das wurde zurückgezogen, weil angeblich die Bebauung der anderen Freiflächen dort nicht aktuell sei. Jetzt ist das aber wieder aktuell. Vielleicht hat man dann einmal überlegt, an Familie Siefert heranzutreten und zu fragen, wie das aussieht. Da könnte man diese Kreuzung insofern verschieben. Das würde mir auch Luft verschaffen, und man müsste mir nicht so auf die Pelle rücken. Wenn bis an die Ecke Straße 52/69 diese Tangentiale ein kurzes Stück hochgehen würde und dieses Stück mit Schallschutz versehen würde, dann würde der gesamte Komplex, der nach Ihrer Meinung verändert werden müsste, nicht verändert. Es würde nur der Winkel des Abknickens etwas verändert, es würde von der ganzen Sache her in der Bewertung keine negativen Auswirkungen für die Planung, die Sie jetzt darstellen, haben.

Die Probleme, mein Grundstück zu befahren, haben nicht nur etwas mit der Breite der Zufahrt, sondern auch mit den Aufstellflächen zu tun. Das heißt, dass ich dort mit meinen Fahrzeugen stehen muss. Im Ortskern haben alle Bauernhöfe auf ca. 20 m öffentlichem Straßenraum die Möglichkeit, sich aufzustellen, ohne die Hauptverkehrsstraße in Anspruch zu nehmen. Mir will man aber nicht zubilligen, dass ich mir auf meinem eigenen Grundstück diese Möglichkeit schaffe. Das ist der Irrtum, den ich nicht verstehen kann. Auf meinem eigenen Grundstück kann man mir im Prinzip diese 20 m nicht zur Verfügung stellen, wo ich mich aufstelle, um dann auf mein Grundstück rauffahren zu können.

Außerdem gibt es noch sicherheitsrelevante Dinge. Wenn ich mein Grundstück nachher nach bautechnischer oder Denkmalschutzgrundlage modernisiere, gibt es die Begierde von anderen Leuten, da einmal einzusteigen und zu sagen: Das ist etwas Neues hier, da könnte man was holen. Ich muss also darüber nachdenken: Wie sieht es denn mit Sicherheit, mit Einfriedungen, Bewegungsmeldern etc. aus, um das zu überwachen? Die kann ich nicht installieren, weil sie in den öffentlichen Straßenraum eingreifen würden. Das alles geht also nicht. Wenn das Vorhaben aber weit genug von diesem Grundstück entfernt ist, kann ich das wohl machen und kann mein Eigentum wirklich schützen. Das hat auch eine große Gewichtung, nämlich dass es mir in Zukunft möglich ist, auf diesem Grundstück weiterhin halbwegs sicher leben zu können. Auf meinem Grundstück war man schon öfter; aber ich habe Gott sei Dank einen großen Hund; das hat wohl abgeschreckt. Weil das Grundstück jetzt ringsum begehbar ist, ist Sicherung ein ganz großes Thema, danach auch der Erholungszweck des Gartens. Sie haben sich das neulich einmal angesehen. Vielleicht werden Sie daher nachvollziehen können, dass ich meine Kirschen und meine Himbeeren essen möchte, ohne erst einmal das Blei abschütteln zu müssen. Sie müssen einmal versuchen, das nachzuvollziehen und eine Lösung herbeizuführen. Ich meine, eine Lösung wäre auch möglich, wenn man denn will.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wir nehmen erst einmal zur Kenntnis, Herr Siefert, dass Sie durchaus bereit wären, mit uns darüber zu reden, dass wir einen Teil Ihres Grundstücks übernehmen.

Herr Siefert (Einwender): Wenn Sie die Straße so bauen, wie sie da ist, dann müssen Sie von mir eine ganze Menge Land bekommen. Dann würde das bedeuten, dass ich praktisch von drei Seiten umfahren werde, aber in einem ganz geringen Abstand zum Haus. Wenn Sie mit dem Auto weiterfahren, so ist hinten unsere Ecke, wo wir sitzen. Meine Frau ist schwerkrank, hundert Prozent schwerbeschädigt. Da sitzt sie eigentlich immer. Aber sie hat dann keine Chance mehr, da zu sitzen. Also, das geht nicht. Wir können doch nicht auf einer Verkehrsinsel leben! Das ist das Problem, das wir haben.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Das ist sehr gut nachvollziehbar. Wir würden eingedenk dieser neuen Information, dass es Bereitschaft gäbe, mit uns in Verhandlungen zu treten, uns dazu noch einmal bedenken wollen.

VL Herr Losch: War es erst einmal von Ihrer Seite zum Denkmalschutz? – Ja.

Herr Rosenwald (Einwender): Noch einmal zur Variantenauswahl: Sie wollen eine Straße für die Einwohner von Karow bauen. Meines Wissens wohnen die meisten Einwohner in Karow-Nord, ich würde schätzen, zwei Drittel. Es macht doch überhaupt keinen Sinn, eine Straße nicht dort zu bauen, wo sie gebraucht wird. Die Straße wird in Karow-Nord gebraucht. Warum planen Sie eine Straße zum Knotenpunkt Alt-Karow, dort, wo sie nicht benötigt wird?

Sie haben zwölf Varianten zur Auswahl gestellt, unter anderem die Variante 3, die ich ansprach, die zum Zeitpunkt der Planauslegung gar nicht mehr machbar gewesen wäre. Aber Sie haben keine anderen Varianten betrachtet und beispielsweise nicht darüber nachgedacht, ob man nicht vom Anschlusspunkt Am Luchgraben einfach nordwärts gehen kann, um an die Achillesstraße anzuschließen – mit dem nötigen Abstand zu der vorhandenen Wohnbebauung über Brandenburger Land. Wie ich es aus früheren Verfahren kenne, wäre Brandenburg sogar dazu bereit gewesen. Aber Sie schließen so etwas von vornherein aus! Das würde den Anwohnern von Karow, den Anwohnern von Karow-Nord und dem Denkmalschutz guttun. Alle wären zufrieden mit dieser Variante. Wenn denn irgendwann einmal ein Wohngebiet auf diesen Äckern errichtet wird, dann kann man das mit dem normalen Straßensystem an die vorhandenen Straßen anschließen. Dafür braucht man aber nicht eine tangentiale Straße; sie ist dafür nicht notwendig.

(Stellenweise Beifall bei den Einwendern)

VL Herr Losch: Bitte, Herr Sommer.

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Eine Frage von Herrn Springer möchte ich noch einmal aufgreifen, die noch nicht beantwortet ist: Was ist die planungsrechtliche Grundlage für die Straße Am Luchgraben, an die Sie anbinden? Gibt es eine?

Die zweite Frage: Welche Rolle spielt der Bebauungsplan XVIII-25 a? Er deckt ja das gesamte Gebiet ab, durch das Sie gehen. Dieser Bebauungsplan – das finde ich seltsam an dieser Variantenprüfung – spielt in der Variantenprüfung gar keine Rolle. Es

spielt also gar keine Rolle, wie viele Bauflächen eigentlich Ihre Straßentrasse wegnimmt, wie gut oder schlecht sie die Erschließung der künftigen Bebauung in diesem Gebiet sichert. Das hat mich sehr verwundert. Denn es gibt das Kriterium „Erschließungsqualität“, wo man mutmaßen könnte, dass das auch etwas mit dem Bebauungsplan zu tun hat. Aber wenn man sich die Kriterien und Ihre Variantenuntersuchungen durchschaut, dann taucht dieser Bebauungsplan nirgendwo auf. Welche Rolle spielt er?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Nicht an herausragender Stelle, aber es taucht auf, und zwar dergestalt – möglicherweise ist es im Vortrag untergegangen, den Frau Richter gehalten hat -, dass all die Varianten, die eine relativ zentrale Lage haben, besser bewertet worden sind als die, die in Randlage des Gebiets verlaufen. Das ist quasi der Tatsache geschuldet, dass klar ist, dass gebaut werden soll, aber noch keine konkrete Ausgestaltung vorliegt. Deswegen haben wir uns in Abstimmung mit dem zuständigen Bezirksamt und der dortigen Stadtplanung darauf verständigt, diese Vorgehensweise zu wählen.

Die Straße Am Luchgraben – die Planrechtfertigung steht ja heute nicht zur Debatte – ist eine Straße, die existiert, sie hat einen Namen, sie ist gewidmet und für uns als Vorhabenträger deshalb objektiv vorhanden und zur Verfügung.

Was war Ihre dritte Frage, Herr Sommer?

Herr RA Sommer (Einwendervertreter): Ich hatte nur diese zwei Fragen gestellt. Die Frage nach der Straße Am Luchgraben hat den schlichten Hintergrund, dass sich, wenn diese Straße keine planungsrechtliche Grundlage hat, die Frage stellt, ob Sie die Planrechtfertigung nicht auf diese Straße erstrecken müssten. Es stellt sich auch die Frage, wenn keine planungsrechtliche Grundlage da ist, wenn es straßenrechtlich ein Schwarzbau ist – das hatten wir in dieser Gegend schon vor einigen Jahren, sodass wir uns auch darüber streiten müssen, was mit einem solchen Schwarzbau eigentlich passiert, damals noch für die BLN –, ob dann der Eingriff eventuell noch mit kompensiert werden müsste. Das war der Hintergrund dessen.

Beim Bebauungsplan wundere ich mich; er taucht in der Variantenuntersuchung nicht auf. Ich kann deswegen auch Ihre Aussage nicht nachvollziehen, wo da irgendwo ein Kriterium ist. Auch wenn ich mit einer Suchfunktion durch Ihre Variantenuntersuchung gehe, finde ich, dass einmal der Bebauungsplan erwähnt wird, aber nicht als Kriterium. Es gibt keine Erschließungsqualität als Kriterium, das irgendwie auf diesen Bebauungsplan angewandt wird, sondern die Erschließungsqualität – das hatten Sie, Frau Richter, ja erläutert – bemisst sich in Verkehrszahlen, die dann ausdrücken, wie gut erschlossen wird. Aber wo ist hier der Bebauungsplan?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Kriterium 04, dort S 2, städtebauliche Entwicklungschancen: Dort gibt es die einzigen notwendigen Unterscheidungen innerhalb der Varianten. Zentral angeordnete Varianten werden besser bewertet als Varianten in Randlage, um von dieser Straße ausgehend eine Erschließung zu ermöglichen.

Frau Keding (Einwenderin): Wir sind jetzt beim Punkt Variantenauswahl und Auswirkungen auf das angrenzende Straßennetz. Da morgen andere Themen drankommen, muss ich jetzt doch noch einmal ans Mikro treten, weil mir heute im Laufe der Anhörung etwas zu Ohr gekommen ist, was mich doch etwas stutzig macht.

Ich finde es toll, dass man sich hier so viele Gedanken über den Anschluss eines noch nicht gebauten Wohngebiets macht. Ich hätte mir gewünscht, dass sich diese Gedanken auch in den 90er-Jahren gemacht worden wären, als das Wohngebiet Karow-Nord gebaut wurde. Denn alle Dinge, die wir heute hier diskutieren, hängen damit zusammen. Ich finde es gut, dass es jetzt gemacht wird.

Ich lebe in der Straße Am Hohen Feld. Damit ist vielleicht schon einiges klar. Es ist diese kleine Verbindungsstraße zwischen dem jetzt schon bestehenden und dem wann auch immer entstehenden Wohngebiet. Heute wurde gesagt, dass die neugebaute Straße eine berlintypische Straße mit Tempo 50 sein soll. Die Straße, wo ich jetzt lebe und die es schon gab, als ich dorthin gezogen bin, ist aber eine Tempo-30-Straße. Die Achillesstraße und die neue Straße Am Hohen Feld, die an meine Straße heranführt, haben Tempo 50 am Anfang, dann kommt die kleine Straße mit Tempo 30, dann geht es weiter mit Tempo 50. Ist das wirklich so gedacht, werden wir dann auch Tempo-50-Zone, oder ist perspektivisch etwas anderes gedacht? Das sind Fragen, die bei mir heute ganz aktuell aufgekommen sind.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Ich musste mich gerade noch einmal rückversichern, dass wir im Schallschutzgutachten mit Tempo 30 gerechnet haben. Wir müssten ganz andere Auswirkungen prognostizieren, wenn dort Tempo 50 zugelassen werden sollte. Anders ausgedrückt: Es gibt keinen Anlass für uns, davon auszugehen, dass nicht mehr Tempo 30, sondern 50 gültig sein sollte.

Frau Keding (Einwenderin): Wer kontrolliert, dass dort auch Tempo 30 gefahren wird, wenn vorher und nachher Tempo 50 vorgesehen ist? Es wird jetzt schon viel schneller gefahren. Gibt es Möglichkeiten, etwas zu tun, dass das eingehalten wird?

VL Herr Losch: Herr Franke hat es doch gerade gesagt, dass das schalltechnische Gutachten in der Straße Am Hohen Feld mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 30 km/h gerechnet wurde. Das heißt, eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung, dort irgendwann wieder Tempo 50 zuzulassen, wäre gar nicht mehr möglich. Wenn das hier so planfestgestellt wird, wäre das nur möglich, wenn nachträglich erneute Schallschutzansprüche entstehen würden. Deshalb bleibt es bei Tempo 30. Dass die Autofahrer nicht immer genau die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit einhalten, ist ein anderes Thema.

Frau Keding (Einwenderin): In dieser Straße parken jetzt auch Autos. Wenn es eine Durchgangsstraße sein wird, gibt es dann Parkverbot? Sind dann anderswo Parkflächen als Ersatzparkflächen angedacht?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Damit haben Sie tatsächlich recht: Der Querschnitt gestaltet sich ja augenblicklich anders. Es ist auch nicht vorgesehen, dass dort Parkraum zuungunsten des vorhandenen Gehwegs oder der Grundstücke geschaffen wird, was nichts anderes bedeutet, als dass keine Parkplätze in diesem Bereich mehr zur Verfügung stehen werden. Aber wir schaffen mit der neuen Verbindungsstraße Parkplätze.

VL Herr Losch: Das war's für heute, meine Damen und Herren. Es ist 20:00 Uhr. Wir beenden die Erörterung am heutigen Tag und setzen sie morgen um 11:30 Uhr fort.

Wir beginnen morgen mit dem Punkt „Städtebauliche Planung und Denkmalschutz“.

(Ende des ersten Erörterungstages: 20:00 Uhr)

Dienstag, 28.11.2017, Beginn: 11:40 Uhr

Versammlungsleiter Herr Losch: Guten Tag, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich begrüße Sie zur Fortsetzung der gestern begonnenen Erörterungsveranstaltung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für das Straßenbauvorhaben „Neubau einer Straßenverbindung vom vorhandenen Anschluss an die Bundesstraße B 2 bis zum Knotenpunkt Alt-Karow/Bahnhofstraße in Karow im Bezirk Pankow von Berlin“.

Wir haben gestern die Projektvorstellung durch den Vorhabenträger, anschließend die Erörterung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange erlebt und haben dann den Komplex der eigentlichen Einwendungen zu erörtern begonnen. Das setzen wir heute fort.

Wir haben uns gestern über die Frage unterhalten, wie sich dieses Straßenbauvorhaben in die Flächennutzungsplanung des Landes Berlin einfügt oder auch nicht einfügt. Dann haben wir die verkehrliche Notwendigkeit des Vorhabens, die sogenannte Planrechtfertigung, erörtert, die verkehrliche Begründung des Vorhabenträgers und die entgegenstehenden Argumente von Ihnen ausgetauscht und dies dann mit einer intensiven Erörterung der Verkehrsprognose untersetzt, die der Vorhabenträger aus seiner Berechnung dem Vorhaben zugrunde gelegt hat. Schließlich sind wir auf die Variantenauswahl – der Vorhabenträger hat zwölf Varianten untersucht – zu sprechen gekommen. Der Vorhabenträger hat diese Varianten erläutert, in eine Hierarchie gebracht und seine Vorzugsvariante 7 begründet. Dagegen sind Einwendungen aus Sicht der Grundstücksbetroffenheiten, aus Sicht einer verkehrlichen Umzingelung einzelner Gebäude und der damit zusammenhängenden künftigen Belastungen sowie zur Frage des Schutzes des Denkmalensembles in diesem Bereich vorgebracht worden.

Ich wiederhole die Vorstellung für diejenigen, die heute neu gekommen sind. Mein Name ist Michael Losch; ich bin Abteilungsleiter in der Senatsverwaltung von Frau Senatorin Lompscher, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, in dieser Eigenschaft auch Leiter der an diesem Tisch sitzenden Anhörungsbehörde. An dem anderen Tisch sitzt der Vorhabenträger; das ist die Abteilung Tiefbau der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Weiterhin sitzen hier Fachexperten von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, aus der dortigen Verkehrsabteilung, die die Gesamtverkehrsplanung des Landes Berlin, soweit sie nicht bezirklich ist, verantworten.

Von dieser Veranstaltung wird durch Frau Wichmann und ihre Mitarbeiter ein Protokoll gefertigt. Wir können die Einwendung, die erhoben wird, nur dann den schriftlich vorliegenden Einwendungen zuordnen, wenn Sie jeweils mit Ihrem Namen beginnen, und zwar nicht nur einmal, sondern jedes Mal, wenn Sie zum Mikrofon treten, damit wir hinterher nachvollziehen können, welche Person welche Betroffenheit durch das Vorhaben hat und welche Position sie dazu bezogen hat.

Ich möchte an dieser Stelle die Erörterung mit der Frage fortsetzen, ob zu der Variantenauswahl des Vorhabenträgers weiterer Erörterungsbedarf besteht und erteile Ihnen das Wort.

Frau Holtz (BUND): Ich habe Einwendungen zu den Punkten 5.1.2, 5.1.4 und 5.1.6. Es sind insgesamt drei Punkte, die ich gern einzeln vortragen möchte. Ich bitte um jeweils einzelne Beantwortungen.

Der erste Punkt betrifft die Planrechtfertigung. Das ist die Frage: Warum soll diese Straße gebaut werden. Dazu wird in der verkehrlichen Begründung auf einen städtebaulichen Vertrag von 1992 verwiesen, der in seinem § 9 diese Straße enthält. Es wird gleichfalls dargestellt, dass dieser Vertrag in diesem Punkt gescheitert ist, weil diese Straße bislang nicht gebaut werden konnte. Außerdem ist sie nach 25 Jahren obsolet, weil sich Karow ja auch ohne diese Straße entwickelt hat.

Zum Zweiten wird auf einen B-Planentwurf von 1997 verwiesen. Dieser ist nach zehn Jahren immer noch nicht festgesetzt. Er enthält zwar die Straße, aber keinerlei Begründung für ihre Notwendigkeit. Was also soll diese Straße leisten? Sie soll die Anbindung des Ortskerns Karow an das übergeordnete Straßennetz herstellen. Derzeit gibt es drei dieser Anbindungen. Das ist zum einen der Blankenburger Pflasterweg, der auf die B 2 führt, dann ist es der Straßenzug Bahnhofstraße/Pankgrafenstraße/Bucher Straße, der zur A 114 führt und im Norden die Schwanebecker Chaussee, die auch zur B 2 führt.

Die geplante Straße erzeugt massive Konflikte in 13 Bereichen laut dem Plan U19, der hier vorn hängt. Das betrifft Lärm- und Schadstoffimmissionen, Gewässer, Wasserhaushalt, Boden, Vegetation und Tierwelt. Es werden das Landschafts- und Ortsbild und das Lokalklima beeinträchtigt.

Die negativen Folgen dieser Konflikte können nicht ausgeglichen werden, sondern führen zu Entschädigungsansprüchen. Hat ein Verzicht auf das Vorhaben auch so negative Folgen? Wäre eine Führung des im Jahr 2025 zu erwartenden Kfz-Verkehrs über das vorhandene und bis dahin entstandene Straßennetz, z. B. den Vollanschluss Bucher Straße an die A 114, schlimmer? Wären mehr Anwohner stärker verlärmt? Wäre mehr Natur zerstört? Würde nicht erst ein Ja auf diese Fragen das Vorhaben begründen?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Dieser Punkt ist gestern abschließend diskutiert worden, und der Vorhabenträger sieht keine Veranlassung, das jetzt zu wiederholen.

Frau Holtz (BUND): Ich aber!

VL Herr Losch: Das ist zutreffend. Ich hatte eben referiert, was wir gestern erörtert haben. Wir haben diesen Tagesordnungspunkt gestern diskutiert und können natürlich nicht an allen Tagen etwas aufrufen, was wir schon zu Ende erörtert haben. Denn sonst wäre die Erörterung ganz ohne ein Ende. Sie müssten es so formulieren, dass Sie Ihre Frage in den jetzigen Diskussionspunkt hineinfügen, und das ist die Variantenauswahl. Die Frage so zu stellen kann doch nicht so schwierig sein.

Frau Holtz (BUND): Dann stelle ich die Frage so, ob die Variantenuntersuchung nicht auch in verstärktem Maße Varianten über das bestehende bzw. bis 2025 auszubauende Straßennetz hätte beinhalten müssen, um als Begründung für dieses Vorhaben zu dienen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Obwohl auch das gestern schon Diskussionsgegenstand war, wiederholen wir uns eben noch einmal an dieser Stelle. Die Ebene dieser Diskussion ist nicht das konkrete Einzelprojekt. Die Diskussionsebene dazu ist in Berlin der sogenannte Stadtentwicklungsplan Verkehr. Auf dieser Ebene wird der Verkehrsmix an sich diskutiert, auch zum Beispiel die einzelnen Straßenbauvorhaben in ihren einzelnen Kategorien. Innerhalb dieser unterhalb der Flächennutzungsplanebene befindlichen speziellen Planebene werden Vorhaben entsprechend ihrer Notwendigkeit ausgewählt, festgelegt und hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen, ihrer Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit untersucht. Im Ausfluss dessen sind wir beauftragt, eine Straßenverbindung vom Knotenpunkt Alt-Karow bis zur B 2 herzustellen. Dieser Aufgabe sind wir nachgegangen und haben deshalb in dem Gebiet, das wir gestern vorgestellt haben, zwölf Varianten innerhalb eines Korridors, der 300 m breit ist, untersucht, also sehr umfänglich.

Wenn Sie dagegen etwas einwenden möchten, können wir Ihnen das auch gern noch einmal erklären. Darüber hinaus bitte ich Sie, sich mit dem StEP Verkehr auseinanderzusetzen.

Frau Holtz (BUND): Der StEP Verkehr beinhaltet keine Variantenuntersuchung zu dieser Straße, sondern es werden lediglich Szenarien dargestellt. Einzelne Vorhaben wegzulassen oder zu bauen, ist nicht Gegenstand der Variantenuntersuchung des StEP Verkehr. Insofern ist es meiner Ansicht nach nicht zulässig, im Rahmen dieses Vorhabens auf eine Variantenuntersuchung des StEP Verkehr zu verweisen, sondern natürlich muss auch dieses Vorhaben ordentlich begründet werden und muss eine ordentliche Variantenuntersuchung vorhanden sein, die vollumfänglich alle interessanten Punkte betrifft.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Tatsächlich haben wir eine ordentliche Variantenuntersuchung angestellt, und zwar von dem Ausgangspunkt dessen, was uns als Ziel an die Hand gegeben wurde. Das Ziel war die Entlastung der Bahnhofstraße; ein weiteres Ziel war die Erschließung des Gebietes, in dem sich die Variantenschar befindet, und die Ergänzung des fehlenden Netzelements. Wenn man diese Ziele vor Augen hat, kommt man gar nicht auf die Idee, in Buch zu gucken, ob man da eine Straße hinbauen könnte, sondern wenn man diesen Zielen, der Grundlage dieser Planung, folgt, kann man tatsächlich nur zwischen dem Anfangspunkt Knotenpunkt Karow und dem Endpunkt Am Luchgraben/B 2 nach Varianten suchen.

Zusammengefasst: Ziel einer Untersuchung und des Baues dieser Straße war nicht, im Norden Berlins irgendwie eine Straße zu bauen, die noch fehlt, sondern ganz konkret eine Straße, die sowohl Erschließungsfunktionen für das in Rede stehende Gebiet erfüllt als auch die fehlende Verbindung zwischen dem Bereich Karow und der B 2 herstellt, um die Ortslage Alt-Karow zu entlasten.

Frau Holtz (BUND): Jetzt haben Sie als Ziel genannt, die Bahnhofstraße zu entlasten. Diese Straße wird ja nun mal gerade um 500 Fahrzeuge pro Tag entlastet.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Entschuldigung, ich meinte Alt-Karow, nicht die Bahnhofstraße – mein Fehler.

Frau Holtz (BUND): Alt-Karow ist ja ähnlich. Die einzige Straße, die durch dieses Vorhaben nennenswert entlastet wird, ist der Blankenburger Pflasterweg, und da wohnt niemand.

Damit kommen wir aber zu einem weiteren Punkt, der direkt zum Thema Variantenauswahl führt. Es wird in der Verkehrsuntersuchung dargestellt, dass ein Großteil des stadteinwärtigen Verkehrs nach Weißensee und Hohenschönhausen fließt, und dann brechen die entsprechenden Darstellungen ab. Ich gehe einmal davon aus, dass diese 5.400 Fahrzeuge, die auf der B 3 weiter stadteinwärts fahren, von der neuen Straße, nicht alle nach Weißensee wollen. Sie wollen vermutlich Richtung Innenstadt.

Laut Verkehrsuntersuchung entlastet die neue Straße auch die Verbindung von Karow zur A 114 über die Pankgrafenstraße. Werden also vermehrt Kfz durch Weißensee durchfahren, über die Berliner Allee, dahin, wo bereits Luftschadstoffgrenzwerte überschritten werden und der Lärm im 24-Stunden-Durchschnitt mehr als 70 dB (A) beträgt? Die Folgen dieser Verkehrsverlagerung sind weder untersucht noch in eine Variantenentscheidung eingeflossen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Ich weise erneut darauf hin, dass wir uns jetzt mit Punkten befassen, die wir gestern diskutiert haben. Gleichwohl wird Herr Gumz in der Lage sein, darauf zu erwidern.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Was man hier auf der Karte sieht,

(Projektion)

ist der Prognose-Planfall mit den entsprechenden Belastungswerten, wie er auch in den ausgelegten Unterlagen enthalten ist.

Wir haben auf der nächsten Karte noch einmal die beiden Fälle, zum einen den von Ihnen eingeforderten Prognose-Nullfall, also was passiert, wenn man nichts macht, und zum anderen den Prognose-Planfall, dargestellt. Was man dann auf der nächsten Karte sieht, ist eine Differenznetzdarstellung, wo man die Veränderungen im Straßennetz in Bezug auf den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr sehr schön erkennen kann. Was man dabei sieht, ist, dass die Belastung im Bereich Alt-Karow um 4.500 Fahrzeuge abnimmt, hier weitere 4.500 Fahrzeuge und sogar in der Pankgrafenstraße noch einige Abnahmen. Wir haben auch deutliche Zunahmen, insbesondere auf der Straße, die hier geplant ist. Das heißt, wenn man dieser Straße im Netzmodell berücksichtigt, dann erfüllt sie zunächst einmal ihren Zweck, nämlich Verkehr anzuziehen und auch aus dem Gebiet herauszuleiten.

Wir haben uns gestern auch angeschaut, wo denn die Fahrzeuge herkommen, die diesen Streckenabschnitt der Verbindungsstraße befahren. An den Netzspinnenbildern, die wir gezeigt haben, konnte man erkennen, dass sich die verkehrliche Wirkung insbesondere auf dieses Gebiet lokal begrenzt. Das heißt, diejenigen, die hier wohnen, benutzen überwiegend die Straße, um in die Stadt oder zur Autobahn zu fahren. Das waren im Wesentlichen die Ergebnisse.

Was wir auch sagen können, ist, dass sich die verkehrlichen Belastungen auf dem Blankenburger Pflasterweg dadurch deutlich reduzieren, auch in Buch, in der Querspange, findet eine deutliche Reduzierung statt.

Frau Holtz (BUND): Das war jetzt überhaupt keine Antwort auf die Frage nach Mehrbelastungen im Bereich Berliner Allee.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Das gebe ich Ihnen recht; das ist auf dieser Karte nicht zu sehen. Dazu haben wir einen entsprechenden größeren Netzabschnitt, den wir Ihnen noch zeigen müssten. Es ist klar, dass auf der Berliner Allee eine Mehrbelastung stattfindet. Man will ja in die Innenstadt hinein.

Frau Holtz (BUND): Jetzt hat Herr Gumz zugegeben, dass es eine Mehrbelastung auf der Berliner Allee gibt, die meiner Ansicht nach Bestandteil einer Variantenuntersuchung und einer Abwägung durch die Anhörungsbehörde sein müsste, weil diese Straße schon hoch belastet ist. Es sind dort schon Luftschadstoffgrenzwerte überschritten. Auch der Lärm ist jenseits der Zumutbarkeit.

VL Herr Losch: Frau Holtz, wir sind uns aber einig, dass der Vorhabenträger Lärmberechnungen und Lärmschutzmaßnahmen, wenn die Zumutbarkeitsgrenzen überschritten sind, nur im Bereich seines baulichen Eingriffs schuldet. So ist einfach die Rechtslage. Es gibt andere Instrumente, um Fernwirkungen, wenn sie denn eintreten, sowohl zu ermitteln als auch zu bekämpfen: Straßenverkehrsrechtliche Luftreinhaltepläne, Lärmschutzpläne der jeweiligen Stadt. Der Vorhabenträger ist nicht verantwortlich, wenn es zu einer Steigerung der Ausnutzung des vorhandenen Straßenraums kommt, außer in den unmittelbaren Anschlussstücken, immer bis zum nächsten Knoten. Aber diese Fernwirkung ist dem Vorhabenträger nicht zuzurechnen. Es ist auch durch Verkehrslenkungsmaßnahmen in der Stadt üblich und geschieht immerzu, dass Straßen, die früher schwächer belastet waren, heute durch bestimmte Maßnahmen der Verkehrslenkung stärker belastet sind und umgekehrt andere entlastet werden. Es werden aus ehemals stärker belastete Straßen heute Fahrradstraßen, Spielstraßen usw. Das jetzt darauf herunterzubrechen, dass irgendwo ein Straßenbaulastträger auch irgendwo baut, das geht rechtlich nicht.

Frau Holtz (BUND): Herr Losch, ich stimme Ihnen vollkommen zu. Nur, man hätte diese Dinge entweder im Rahmen des StEP Verkehr untersuchen müssen, oder man müsste in diesem Vorhaben eine Variante einfügen: Abwicklung auf dem bestehenden Netz, und zwar vermehrt Richtung A 114 über die Pankgrafenstraße. Diese Variante fehlt in dieser Untersuchung; denn meine These ist jetzt, dass bei dieser Variante weniger Menschen mit zusätzlichem Lärm und zusätzlichen Luftschadstoffen belastet werden als bei der jetzt geplanten Führung über die B 2 und Weißensee.

VL Herr Losch: Letztendlich nehmen Sie dem Vorhabenträger nicht ab, dass die Nullvariante zu schlechteren Bedingungen führt als seine Vorzugsvariante.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Wir sind gerade dabei, die entsprechende Folie auszusuchen.

(Projektion: Anlage 6 der verkehrlichen Begründung)

Es ist jetzt einmal in einem großräumigeren Netz dargestellt, was sich hier an Differenzbelastungen jeweils im Vergleich von Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall ergibt. Grün dargestellt sind die Entlastungswirkungen, die sich mit dem Vorhaben begründen. Rot dargestellt sind die Zunahmen. Im südlichen Bereich, wo es in die Berliner Innenstadt geht, sind die Zunahmen deutlich geringer, als es im Knotenpunktbereich ist. Das hängt auch damit zusammen, dass sich die Verkehre dann im Stadtgebiet weiter verteilen. So viel dazu.

Die Methode, wie sich das berechnet, hatten wir gestern schon erläutert. Darauf verzichte ich jetzt. Die Antwort, wie sich das in Weißensee darstellt: Geringe Auswirkungen.

VL Herr Losch: Was dort ist die Berliner Allee?

(Zuruf: Die Fortführung der B 2!)

Sie beginnt also erst nach dieser Bahnstrecke.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Sie kommt erst südlich davon. Das ist die Verlängerung, das ist die gleiche Straße. Sie heißt dort noch anders. Sie kommt südlich davon, ist hier aber nicht mehr mit abgebildet, weil das dann wirklich schon so weit vom Gebiet entfernt ist. Man sieht es auch an den Auswirkungen. Dass sie irgendwann gering sind, haben wir nicht mehr mit dargestellt.

VL Herr Losch: Also, Sie sagen: Da verdrücken sich die Auswirkungen schon sozusagen in einen Regelbetrieb, in eine schwankende Belastung, die es immer geben kann; aber sie ist nicht signifikant.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Vielen Dank, das haben Sie sehr schön formuliert. Genau so kann ich es mittragen. Wir haben ja die Situation, dass wir schon in den tageszeitlichen Belastungsschwankungen durchaus einmal plus-minus 10 % drin haben. Bei den Belastungen, die wir hier haben, liegen wir deutlich unter 10%igen Auswirkungen, sodass es letzten Endes aus dem Betrachtungsfeld herausfällt.

VL Herr Losch: Aber Frau Holtz glaubt Ihnen das nicht. Warum nicht?

Frau Holtz (BUND): Allein schon dieses Bild ist ja geradezu absurd, dass diese fette rote Linie dann immer dünner wird und plötzlich am unteren Bildrand verschwindet bzw. sich grün färbt. In der verkehrlichen Begründung wird ja dargestellt anhand einzelner Streckenbeispiele, dass ein wesentlicher Effekt, mit dem auch die Straße begründet wird, die Beschleunigung des Autoverkehrs ist. Also, man kommt mit dem Auto schneller von A nach B. Solche Beschleunigungsmaßnahmen induzieren in der Regel Verkehr. In seiner ersten Antwort auf diese Frage, die ich gestellt hatte, hat Herr Gumz auch, wie jeder Fachmann völlig logisch annimmt, gesagt: Natürlich wird der Verkehr dort auch zunehmen. Nun kann man natürlich am Computer alles Mögliche darstellen und kann entsprechend, wie der Auftraggeber es wünscht, auch solche Bildchen produzieren. Ich will das Herrn Gumz gar nicht vorwerfen, aber abnehmen tue ich ihm das nicht.

Herr Springer (Einwender): Ich möchte mich meiner Vorrednerin anschließen. Ich glaube auch nicht den Ausführungen von Herrn Gumz, der sagte, dass 1992 im städtebaulichen Vertrag im Zusammenhang mit Karow-Nord diese Straße schon angedacht war. Mir liegen Unterlagen vom Bausenator Herwig Haase vom Jahr 1993 vor; das kann ich Ihnen gern zur Verfügung stellen. Seien Sie doch bitte so ehrlich und sagen Sie, dass die Mittel, die damals im städtebaulichen Vertrag verankert wurden, objektbezogen sind und Ihnen dadurch eigentlich die Hände gebunden sind, überhaupt andere Varianten umsetzen zu können. Das wäre ein ehrliches Statement den Leuten gegenüber, wenn Sie sagen würden: Wir können gar nicht anders. Damit, wie sich der Verkehr dann auflöst, können Sie argumentieren, wie Sie wollen, und Zahlen hin- und herschieben, damit werden sie nicht richtiger. Wir als Laien können diese Zahlen auch nicht so widerlegen. Aber wir wohnen dort und kennen die Gegend viel besser als jeder Planer, der hier im Raum ist.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Vielleicht nur ganz kurz, um dieses Thema von gestern nun hoffentlich abzuschließen: Der Haushalt wird in Berlin zweijährig aufgestellt nach Gesetzen, die sich der Bund gegeben hat und die die Länder übernommen haben, mehr oder weniger identisch. Das heißt, das Geld, das wir als Straßenbauabteilung dort einstellen, kommt nirgendwo anders her, sondern nur vom Straßenbau. Es wird in der Investitionsplanung des Landes Berlin mit entsprechenden Begründungen und über eine Haushaltsunterlage schließlich in den Haushalt eingestellt. Es gibt also keine Verschleppungen oder Übertragungen von Mitteln aus dem ehemaligen Gebiet Karow-Nord.

Herr Springer (Einwender): Noch eine Nachfrage. Ich weiß, dass für das Neubaugebiet Karow 180 Millionen Euro im Prinzip als Umlagekosten von den Entwicklern dort getätigt wurden. Sie können mir hundertprozentig zusichern, dass von diesen Mitteln, diesen 180 Millionen Euro, nicht diese Straße finanziert werden soll?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Ja. Das Land Berlin hat kein Geldvermögen, sondern bedient sich bei seiner Haushaltsführung der Kreditaufnahme am Markt, jeweils frisch, und dementsprechend schöpft es nicht aus irgendwelchen 180 Millionen Euro, die ich nicht kenne.

VL Herr Losch: Es hat sich Herr Ulrich gemeldet.

Herr Ulrich (Einwender): Könnten Sie mir den Knotenpunkt Bahnhofstraße/Verbindungsstraße noch einmal zeigen, und zwar Null- und Planfall? Kann ich davon eine Kopie haben mit den Angaben des DTV?

Ich bin der Meinung, dass hier mit einem Taschenspielertrick gearbeitet wird. Ich bleibe bei meiner Meinung von gestern. Das System ist vollkommen unbestimmt an dieser Stelle. Sie müssten doch Eingabewerte haben. Auf der Verbindungsstraße kommen 12.000 DTV an. Morgens muss das entweder in die Blankenburger Chaussee oder in die Bahnhofstraße abbiegen; das muss doch irgendwie festgelegt sein. Das sehe ich überhaupt nicht. Diese DTV spielt lediglich bei der Lärmbestimmung eine Rolle. Aber Sie müssen doch erst einmal diese Verkehrsbewegung hineinbringen, und das sehe ich überhaupt nicht. Ich sehe nur eine Glättung über den ganzen Tag, 6 bis 22 Uhr, da schieben Sie alles Mögliche hinein. Morgens kommt aber der Verkehr von außen, und er wird abbiegen in die Bahnhofstraße oder in den Blankenburger Weg. Dort ist jetzt schon Stau, riesig.

Ich bitte Sie nochmals, das anzugucken, mir die Bedingungen zu nennen, mit denen Sie die Verkehrsströme festgelegt haben. Dann bitte ich Sie um die Übergabe der Kopie.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Herr Ulrich, darauf möchte ich gern direkt antworten. Wir haben Verständnis für Ihre Sorgen, Ihre Fragen und Probleme. Ich möchte mich an dieser Stelle aber ausdrücklich dagegen verwehren – Sie haben das schon mehrfach getan -, uns Taschenspielertricks oder andere Sachen vorzuwerfen. Wenn wir hier weiter diskutieren wollen und Sie Antworten haben wollen, dann bitte nicht in dieser Art.

Herr Ulrich (Einwender): Das war's dann, danke.

VL Herr Losch: Herr Ulrich hatte noch einmal nachgefragt, ob die ausgewählte Vorzugsvariante auch in Spitzenlastzeiten ausreichend leistungsfähig ist. Herr Gumz, sagen Sie einmal etwas dazu.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Es gibt ja für dieses Planverfahren eine verkehrliche Begründung; sie liegt hier auch aus. In den weißen Ordnern sind auch jeweils für die Spitzenstunden die von Ihnen, Herr Ulrich, eingeforderten Strombelastungspläne, die auch als Grundlage genommen worden sind, um die Kreuzung entsprechend zu dimensionieren. Es geht dabei immer um die Frage der Länge der Abbiegefahrstreifen, darum, ob das überhaupt in der nachmittäglichen Spitzenstunde funktioniert. Wir haben entsprechende Signalprogramme, zumindest für den Knotenpunkt Alt-Karow/Bahnhofstraße/neue Verbindungsstraße, durchgeführt, die Strombelastungspläne, die Sie gerade einfordern, die sich auf der Basis dieser Netzplots dann ergeben. Es ist ja nicht so, dass wir uns die Daten ausdenken und dranmalen, sondern das ist ein Ergebnis dessen, was im Umlegungsmodell passiert. Das Umlegungsmodell betrachtet sehr genau an jedem einzelnen Kreuzungspunkt, wer von wo nach wo fährt. Nur ist es so, dass man diese Information in so großräumigen Abbildungen ja gar nicht darstellen kann, weswegen man das letzten Endes etwas kleiner abbilden muss.

(Projektion)

Hier die Spitzenstunde Prognose 2025 für die Vorzugsvariante, was an der Kreuzung zu erwarten ist. Da sehen Sie genau die von Ihnen eingeforderten Strombelastungspläne.

(Herr Ulrich: Kann man davon eine Kopie haben?)

Das liegt dort vorn aus. Ich glaube, Sie können es abfotografieren.

Herr Ulrich (Einwender): … Man kann nicht erkennen, was dahintersteckt. Der Knoten geht ja gar nicht auf!

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wenn wir die Adresse von Herrn Ulrich haben, können wir ihm das gern zuschicken.

VL Herr Losch: Herr Ulrich, möchten Sie es zugesandt bekommen, oder fotografieren Sie es ab? Frau Schute sagt, dass die Gaststätte einen Kopierer hat.

Herr Holst (Einwender): Ich möchte nur eine kurze Bemerkung zu dem städtebaulichen Vertrag machen. Wenn ich gewusst hätte, dass das heute hier erwähnt wird, hätte ich ihn mitgebracht. Ich habe eine Kopie zu Hause. Mir ist nichts davon gekannt, dass eine Straße, wo auch immer, vorgesehen ist. Es gab damals eine Vereinbarung mit dem Senat, dass die innere Erschließung des Wohngebiets vom Investträger Groth & Graalfs und die äußere Erschließung durch den Senat durchgeführt wird.

Ich kann nur sagen: Im Zusammenhang mit dem Bau des Autobahnanschlusses habe ich mit Groth & Graalfs gesprochen. Diese bestehen überhaupt nicht auf dieser Straße. Das alles ist an den Haaren herbeigezogen und dient jetzt zur Begründung. Das ist einer der Tricks, die wir Ihnen vorwerfen. Ich habe mit denen gesprochen, und sie hätten auch den Autobahnanschluss als äußere Erschließung anerkannt. Ich kann Ihnen den Tag sagen und kann auch sagen, mit wem ich gesprochen habe. Ich muss nur in meinen Akten nachsehen.

VL Herr Losch: Herr Holst stellt die Erschließungsfunktion der Straße, die ja einen Teil der Planrechtfertigung ausmacht, infrage.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Ich kann auch hier keinen Trick erkennen. Wir haben jetzt zum gefühlt zehnten Mal erzählt, warum wir diese Straße bauen. Ich wiederhole es aber gern noch einmal: Wir wollen die Straße Alt-Karow mit dem denkmalgeschützten Ortskern entlasten.

(Zuruf: Quatsch!)

Ich habe die Antwort verstanden. Dann verzichte ich auf weitere Ausführungen.

Frau Keding (Einwenderin): Ich war gestern schon hier und habe mir jetzt noch einige Gedanken gemacht. Meine Frage geht auch dahin, ob diese Straße wirklich für die zu erwartenden Verkehrsströme ausreichend ist. Wir haben gestern von vielen Gebieten, die rundherum neu gebaut werden, sowohl in Karow als auch im angrenzenden Brandenburger Umland.

Meine Bedenken gehen eher dahin, dass zwar die Straße jetzt gut geplant ist, vielleicht auch für die Belange, die wir jetzt haben, jetzt bei den Staus entlasten könnte, aber dass das in 10, 15 Jahren vielleicht ganz anders aussieht. Müsste nicht daran gedacht werden, wenn wir Alt-Karow wirklich entlasten wollen, im südlichen und im nördlichen Bereich eine Entlastung zu schaffen. Ich denke dabei an die Kreuzung Achillesstraße/Bucher Chaussee, daran, auch von dort in Verlängerung der Achillesstraße vielleicht eine zweite Straße zu planen, um wirklich den Verkehrsstrom der Zukunft aufnehmen zu können, dann in Verlängerung der Achillesstraße vielleicht eine zweite Tangente oder was auch immer. Das waren Gedanken, die mir kamen: Ist das wirklich ausreichend? Ich habe dabei sicher auch den BER im Hinterkopf, wo gesagt wird: Damals ist das projektiert worden, und jetzt reicht es schon nicht mehr aus. Was kann da getan werden?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Ich meine, es ist jetzt vielleicht noch einmal die Gelegenheit, zu erklären, wie das auf der Ebene des Stadtentwicklungsplans Verkehr funk-

tioniert. Das ist das Instrument, das die Berliner Verwaltung in der Hand hat, um sich im Rahmen einer 15 Jahre vorausschauenden Planung Gedanken darüber zu machen, wie der Verkehr gestaltet werden soll, und zwar auch unter politischen Einflüssen. Frau Junge ist heute anwesend. Vielleicht kann sie kurz noch etwas dazu erklären, wie der StEP Verkehr gestaltet wird, welche Überlegungen dem zugrunde liegen.

Frau Fronzke (SenUVK): Wir sind gerade wieder dabei, den StEP Verkehr neu aufzulegen. Dabei ist es so, dass wirklich die Gesamtstadt und alle Belange auf gesamtstädtischer Ebene betrachtet werden, also: Wie entwickeln sich die Wohnbaupotenziale, wie die Bevölkerung, wie die Arbeitsplätze? Daraus ergeben sich dann Überlegungen, wie man so ein Netz gestaltet. Das StEP-Netz ist sozusagen das übergeordnete Netz für die Stadt, das dann alle diese Punkte abbildet. Für die Kategorisierung dieses Netzes ist Frau Junge der Fachmann und könnte kurz darauf eingehen, welche Netzfunktion die Achillesstraße hat.

Frau Junge (SenUVK): Ich bin in der Gruppe von Frau Fronzke. Bei uns laufen die Grundsatzfragen für die Stadt hinsichtlich Straßennetz, Netz des ÖPNV und Radverkehr zusammen.

Meine Antwort ist: Eine Verlängerung der Achillesstraße ist nicht vorgesehen. Denn diese würde voraussetzen, dass auch auf Brandenburger Seite eine städtebauliche Entwicklung stattfindet. Wir bauen keine Verbindungsstraßen, nur um Verbindungsstraße herzustellen. Die städtebauliche Entwicklung in Berlin geht ja Richtung Süden von Karow, wie gestern schon angesprochen wurde. Aber aus dem Land Brandenburg sind uns keine Planungen bekannt, die das Wohngebiet um die Achillesstraße nach Osten fortsetzen oder die diese Fläche entwickeln würden. Nur dann wäre das für uns eine sinnvoll zu prüfende Variante, die dann auch im Stadtentwicklungsplan Verkehr zu prüfen wäre. Dort ist ja die gesamte Entwicklung des Landes Brandenburg mit enthalten. Wir alle wissen, dass wir Berlin nicht nur an sich betrachten können. Die Brandenburger Kollegen werden auch beteiligt, sie sind immer informiert und sitzen mit am Tisch. Wir haben keine Signale, dass dort irgendetwas vorgesehen ist. Deswegen ist dies für uns auch heute keine Alternative, die wir irgendwo prüfen wollen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wir gehen davon aus, dass die Straße in ihrer Dimension ausreichen wird, um den Verkehr zu bewältigen. Wir haben mit all den Mühen und auch Schwierigkeiten versucht, vorauszuschauen, was für ein Verkehr in den nächsten 15 Jahren dort wohl stattfinden wird. Wir sehen die Belastung der Straße; sie ist also in ihrer Auslastung selbst dann noch weit davon entfernt, etwa vierspurig werden zu müssen.

Darüber hinaus haben wir gestern auch gehört, dass sich das Nutzerverhalten ändern wird. Zumindest in städtischen Gebieten ist nachgewiesen und über Zählungen verifiziert, dass immer weniger Leute Autos nutzen oder dass die Zahl der Autos relativ gesehen sinkt, dass mehrere Leute sich ein Auto teilen, dass auf andere Verkehrsmittel umgestiegen wird. Zudem wird es zu dieser Maßnahme andere flankierende Maßnahmen geben, die diesen Bereich beeinflussen. Zum Beispiel haben wir die Berliner Allee selbst in der Investitionsplanung; die werden wir verändern. Die Ortsumgehung der Ortslage Malchow ist im vordringlichen Bedarf des Bundes. All das sind Maßnahmen, die auch den Verkehr dort so beeinflussen, dass wir zu diesem Zeitpunkt mit bestem Wissen und Gewissen davon ausgehen, dass eine sowohl stadtverträgliche als auch eine ausreichende Dimensionierung der Straße stattgefunden hat.

Frau Keding (Einwenderin): Noch einmal ganz kurz zu Frau Junge vom Senat: Ich bin auch Karower Anwohnerin und Alt-Karowerin. Wenn ich jetzt höre, dass eine Verlängerung der Achillesstraße nicht vorgesehen ist, weil in Brandenburg nicht gebaut wird, muss ich sagen: In Berlin ist aber in den 90er-Jahren gebaut worden. Bis jetzt ist nichts passiert, um dieses Neubaugebiet anzubinden, und jetzt wird die Anbindung des Neubaugebiets auf den Schultern der Alt-Karower ausgetragen. Es wird zwar schön gesagt: „Wir wollen Alt-Karow entlasten“, aber wird vielleicht nur die eine Straße ein Stück weit entlastet, und das gewachsene Wohngebiet wird belastet. Jetzt wird gesagt, dass an Anbindung nicht gedacht wurde, weil in Brandenburg nicht gebaut wurde. In Berlin ist vor über 20 Jahren gebaut worden, und daran kranken wir jetzt daran, dass damals nicht geplant wurde, wie die Anbindung gemacht wird.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wir verstehen Sie: Jeder, der sich in die Lage hineinversetzt, wird feststellen, dass hier etwas passieren soll, was man nicht als angenehm empfindet. Es ist allerdings auch so, dass die Belastungen – Sie wohnen ja Am Hohen Feld –, die Sie erwarten, vertretbar sind. Wenn Sie im Rahmen einer ganz normalen Wohnstraße liegen würden und sich jetzt entscheiden müssten, wieder zu bauen, würden Sie wahrscheinlich auch diese Bedingungen akzeptieren können; denn es führt zu keinen unzumutbaren Belastungen.

Versammlungsleiter Herr Losch: Ich habe Sie gestern so verstanden, Herr Franke, dass für die Straße Am Hohen Feld mit diesem Planfeststellungsbeschluss auch eine positive Botschaft verbunden ist, nämlich die Tempo-30-Ausweisung dort dauerhaft abzusichern, was gegenwärtig ja nur ein straßenverkehrsbehördlicher Zufall ist. Tempo 30 in der Straße Am Hohen Feld wird dann durch den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss quasi unüberwindbar. Das kann man dann den Anwohnern nicht mehr wegnehmen. Das ist ein kleiner positiver Nebeneffekt.

Frau Holtz (BUND): Es ist schon auffällig, wenn man die Prognosebildchen vergleicht, Abbildung 14 und 16 in der verkehrlichen Begründung, dass das Straßennetz östlich des Ortskerns Alt-Karow im Nullfall mit Werten weit über 1000 Fahrzeuge belastet wird. Es sind weit über 1000 Fahrzeuge pro Straße in diesem kleinen Wohnsträßchen östlich des Ortskerns. Offenbar nur dadurch steht die Verkehrsentlastung im weiteren Verlauf der Ortsdurchfahrt. Im Prognose-Nullfall sind es 12.000 und im Prognose-Planfall 11.500, die außerhalb des denkmalgeschützten Ortskerns weiter nach Norden fahren. Das ist im Rahmen der Prognosegenauigkeit.

Die eigentliche Entlastung im direkten Ortskern Alt-Karow passiert offenbar dadurch, dass man Verkehr nach Osten ins Wohngebiet verlagert. Ich kenne das VISUM-Programm nicht gut genug, um zu wissen, wie man so etwas bewerkstelligen kann. Logisch finde ich es aber ehrlich gesagt nicht.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Sie hatten zwei Themenbereiche angesprochen. Zum einen haben Sie die Frage gestellt, warum auf den kleinen Erschließungsstraßen im Bereich, wo die neue Straße entlangführt, Belastungen sind. Das hängt einfach damit zusammen, dass wir dort einen sauberen Prognose-Nullfall definiert haben. Prognose-Nullfall ist ja etwas, wo man alle entstehenden Entwicklungsmaßnahmen schon einmal ansetzt, aber die Straße, um die es eigentlich geht, deren Auswirkungen man untersuchen möchte, nicht angesetzt wird. Das haben wir gestern auch schon umfangreich erläutert. Es ist so, dass sich in diesem Gebiet eine

ganze Menge entwickelt, sodass wir dort für die gegenwärtig noch freien Wiesen links und rechts der Verbindungsstraße eine komplette Wohnbebauung angesetzt haben. Das führt auch dazu, dass im Prognose-Nullfall auf den kleinen Erschließungsstraßen, wo im Moment eigentlich überhaupt kein Verkehr ist, auch schon eine Belastung angesetzt ist. Diese Belastung müssen Sie ja in beiden Fällen ansetzen.

Frau Holtz (BUND): Das dürfte aber unabhängig von dieser Straße sein. Die Belastung durch die neue Wohnbebauung müssten Sie ja in beiden Fällen ansetzen.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Genau so haben wir es auch gemacht. Das erklärt auch im Prognose-Nullfall die Belastungen, die auf diesen Straßen sind.

Frau Holtz (BUND): Straße 73 und 74 erklärt das nicht. Wieso fahren da plötzlich 4000 Autos, während es im Planfall unter 1000 sind?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Das hängt ganz einfach damit zusammen, dass diese Fläche hier

(Verweis auf die Projektion)

beispielsweise letzten Endes aus einer oder mehreren Verkehrszellen besteht und jeweils hier an die Straßen angeschlossen wird. Wenn dann die Straße vorhanden ist, werden die Verkehrszellen natürlich auch an diese neue Verbindungsstraße angeschlossen. Das ist klar: Wenn dort jemand an der Straße wohnt, dann benutzt er sie ja. Daher ist das an dieser Stelle relativ trivial nachzuvollziehen.

Frau Holtz (BUND): Also, allein durch den Abgriff Am Hohen Feld entsteht diese Belegung. Wenn Sie diesen Durchstich nicht machen würden, gäbe es das nicht, oder wie?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Diese Frage kann ich nicht richtig verstehen. Können Sie etwas näher erläutern, was Sie gerade meinen?

Frau Holtz (BUND): Es gibt zur Straße 73 diese Durchbindung, heißt das nicht Am Hohen Feld? Das ist so eine Spezialität, die Sie sich ausgedacht haben. Die macht es also, dass dieses Wohngebiet mit Verkehr belastet wird.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Was da Grundsatz ist – auch das haben wir gestern schon ausführlich erläutert –, das geht im Wesentlichen in diese Richtung: Geht durch die Straße Am Hohen Feld ein Riesendurchgangsverkehr, oder ist das gegebenenfalls eher ein Quell- und Zielverkehrsanteil? Das habe ich gestern schon einmal umfassend erläutert. Es ist so, dass man, wenn man sich die Netzspinne für die Verbindungsstraße anschaut, ganz deutlich erkennen kann, dass kein Durchgangsverkehr durch die Straße Am Hohen Feld geht, sondern dass die Belastungen, die in der Straße Am Hohen Feld hier entstehen werden, im Wesentlichen daraus resultieren, dass diejenigen, die in diesem Bereich wohnen und in Richtung Berlin möchten, die Verbindungsstraße nutzen.

Frau Holtz (BUND): Okay, danke.

Herr Springer (Einwender): Eine Frage dazu: Ich habe gerade gehört, dass die Straße Am Hohen Feld dauerhaft auf Tempo 30 begrenzt werden soll, auch rechtlich abgesichert. Mein Grundstück befindet sich zum größten Teil an der Straße 52. Das ganze Karree ist Tempo-30-Zone. Würde das komplett wegfallen, oder garantiert man mir dort auch, dass die Geschwindigkeit auf 30 gesenkt und somit auch die Lärm- und Immissionsbelastung reduziert wird? Oder sagen Sie einfach: Nein, der fließende Verkehr muss so sein.

Noch einmal zu Ihrem Bild von der Nullvariante. Ich habe gestern mit der Dame vom Bezirk gesprochen, die straßenverkehrstechnisch etwas zu sagen hat. Sie haben da 1000 Fahrzeuge über die Straße 42 dargestellt. Das ist die erste von der Kreuzung in Richtung Blankenburg gehend. Es ist nicht angedacht, diese Straße auszubauen. Zurzeit ist es so, dass öffentlicher Straßenraum privaten Nutzern zum Abstellen von Pkws zur Verfügung gestellt wird. Sie operieren hier also mit Gegebenheiten, die gar nicht da sind. Da müsste man sich doch etwas besser mit dem Bezirk abstimmen. Oder macht jeder hier seins und ist keine Verknüpfung gegeben?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Speziell bei der Straße 42 ist es so, dass das eine ganz normale öffentliche Straße ist, sie ist asphaltiert und öffentlich gewidmet. Sie kann von jedem frei benutzt werden. Die Belastung, die sich darauf ergibt, ist im heutigen Zustand nicht zu finden. Sie resultiert aus der weiteren Verdichtung des Wohngebiets dort.

Herr Springer (Einwender): Herr Gumz, ich muss Ihnen leider widersprechen. Ich bin fast täglich auf dieser Straße. Gehen Sie bitte einmal raus und gucken Sie sich das an! Es ist öffentlicher Straßenraum, er wird bis zur Straße 48 halbseitig privat genutzt - geduldet. Sprechen Sie sich doch bitte mit dem Tiefbauamt ab! Herr Kirchner, der heute nach oben gefallen ist, hat vollmundig versprochen: Beim Ausbau der Blankenburger Chaussee wird anschließend sofort die Straße 42 bautechnisch ausgebaut. Die Fertigstellung der Blankenburger Chaussee liegt mindestens fünf Jahre zurück. Wir wollen jetzt keine Zeitschiene zum BER aufbauen. Aber ich meine, in dieser kleinen Straße warten Fahrzeuge. Wenn einer von der Blankenburger Chaussee hochfährt, muss man warten, bis dieser oben ist, weil sich zwei Fahrzeuge hier nicht begegnen können. Dann reden Sie doch bitte nicht von einer Anliegerstraße! Das ist vielleicht eine kleine Stichstraße, privat von der Nutzung her gesehen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Die Sondernutzung, die möglicherweise gegenwärtig gewährt wird, ob erlaubt oder unerlaubt, kann hier keine Rolle spielen. Sie kann zunehmen, sie kann aber auch wieder vollkommen aufgehoben werden. Jedenfalls ist da eine Straße, die als Straßenland gewidmet ist und dazu dient, die Gebiete zu erschließen. Wir hatten gestern gesagt, dass es sich bei den Zahlen in diesem Bereich um gerundete Zahlen handelt, sowohl nach oben als auch nach unten.

Herr Springer (Einwender): Es geht mir darum: Es kann doch nicht sein, dass öffentlicher Straßenraum einfach mal so liegen gelassen wird und nicht effektiv nutzbar ist; aber von privaten Leuten möchte man Privatgrundstücke für den Straßenbau haben. Das kann ich nicht nachvollziehen und auch nicht verstehen. Wenn Sie dazu eine andere Schiene haben, dann mag das Ihre Denkweise sein. Bei mir ist das anders: Man soll erst einmal öffentlichen Straßenraum, der vorhanden ist, wie die Straße 52, effektiv nutzen. Wenn dann noch ein Bedarf ist, dann kann ich mir vorstellen, dass man Straßen weiter bauen muss, das ist ganz klar. Wenn dort Wohngebiete entstehen,

braucht man Straßen. Aber man kann doch nicht vorhandene Straßen, die schon immer da waren, reduzieren in der Durchfahrtsmöglichkeit. Da gibt es keine Gehwege, da ist gar nichts. Man muss das im Fokus haben.

Wenn Sie dann von gestandenen Leuten hören, die schon lange in Karow wohnen, dass die Straßen früher besser nutzbar waren als jetzt, dann muss man doch damit beginnen, vorhandene Straßen in einen baulichen Zustand zu versetzen, dass sie den jetzigen Bedürfnissen entsprechen. Dann ist man auch einverstanden, wenn gesagt wird: Das reicht nicht, wir brauchen neue Straßen. Aber erst neue Straßen bauen und andere zurückbauen, das ist eine Sache, die sich mir so nicht erschließt.

VL Herr Losch: Das Argument erschließt sich aber auch nicht wirklich vollständig. Denn diese kleine Straße 42 können Sie doch nicht als Argument dafür nehmen, zu sagen, dass es keine Planrechtfertigung für diese Verbindungsstraße gibt. Diese Straße verknüpft ja nur einen ganz winzigen Teilausschnitt. Die Funktion, die diese Verbindungsstraße übernehmen würde, könnte man auch bei voller Ausnutzung damit nicht ersetzen. Der Planfall fällt dadurch dann nicht weg.

Herr Springer (Einwender): Entschuldigen Sie, wenn ich mich nicht ganz korrekt ausgedrückt habe. Ich habe schon gestern gesagt: Die vorhandenen Straßen 69, 70 und 73 sind die Längstangenten. Wenn man diese in einen vernünftigen Querschnitt versetzt und auch die im Flächennutzungsplan angedachte Querverbindung, aktivieren würde, macht die Straße 42 sehr wohl einen Sinn, weil dann die Verbindung über die Rasterstraßen, und zwar die Straße 58 quasi rüber auf die Straße 42 zur Blankenburger Chaussee die Kreuzung vorn entlasten würde. Verkehr, der schon von stadtauswärts kommen würde, könnte dort abbiegen und ins Wohngebiet fahren. Er müsste nicht über den Kreuzungsknotenpunkt fahren. Das ist im Gesamtkontext sehr wohl verbunden mit der angedachten Straße, weil argumentiert wird: Die muss unbedingt kommen. Deswegen bin ich der Meinung, dass im Nullfall mit der Aktivierung der vorhandenen Straßen-Längstangenten durchaus der Verkehr aufgenommen werden könnte.

VL Herr Losch: Aber der Vorhabenträger will mit seiner Planung – das ist ja sein gutes Recht – Am Luchgraben ankommen. Ich verstehe Sie so, dass Sie als Alternativvariante fordern, dass er nur die östliche Hälfte der Verbindungsstraße baut und den westlichen Teil bis zu dem Knoten, wo Ihr Grundstück ist, nicht bauen muss, sondern das dann über die Straße 42, Straße 69 usw. führt und nur den östlichen Teil braucht und da wieder eine Verbindung nach oben schafft.

Herr Springer (Einwender): Herr Losch, ich möchte nachbessern. Ich habe immer für Folgendes plädiert: Für das Gebiet der neuen Wiesen, für das es einen Bebauungsplan gibt – das wurde gestern bestätigt –, wird Verkehr neu entstehen und wird dort hinzukommen. Der aus dem Bebauungsplan XVIII-34 hinzukommende Verkehr, der jetzt auf dem Gebiet der neuen Wiesen liegt, würde in den Ortskern einfließen. Hätte man dort unten eine Sammelstraße, könnte man den Verkehr auf die Längsachsen verteilen. Darum geht es mir, den Verkehr nicht immer nur zu zentrieren, sondern die Belastungen zu verteilen. Die Verkehrsströme könnten dadurch für die Anlieger durchaus zu respektieren sein.

VL Herr Losch: In der Tat haben Sie eine sehr starke Position in dieser Erörterung. Das ist den Vertretern des Vorhabenträgers auch bewusst. Denn der Eingriff in das

Eigentum ist bei Ihnen ganz erheblich. Wenn es tatsächlich eine funktionierende Variante gibt, die aber auch die Planziele befriedigen kann, hätten Sie in der Tat – wir sind hier in der Variantendiskussion – ein starkes Argument. Der Vorhabenträger müsste noch einmal sagen, warum er nicht glaubt, dass diese Lösung mit der Verteilung auf die vorhandenen Straßen jedenfalls im westlichen Abschnitt dessen, was hier zu planen ist, nicht funktioniert, oder warum er dann diese Variante nicht nimmt.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Wenn ich es richtig verstanden habe, war die Frage, warum wir die Straßenführung nicht über die Straße 42 geführt haben. Ich meine, dass die Straße 42 viel zu schmal ist, um dort ohne massiven Grundstücks - -

VL Herr Losch: Nicht nur die Straße 42, aber auch!

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Das heißt, im Zweifelsfall den Verkehr möglichst breit in den Wohngebieten zu verteilen. Das widerspricht irgendwie meiner planerischen Grundauffassung. Von jeher vertreten Verkehrsplaner im Sinn einer umweltschädlichen Verkehrsplanung immer die Devise, nach Möglichkeit Trassen und Verkehre zu bündeln, um die negativen Auswirkungen des Verkehrs so gering wie möglich zu halten.

Ich würde daher an dieser Stelle überhaupt nichts davon halten, dass man sagt: Man presst den Verkehr großflächig in Wohngebiete hinein. Dann macht man lieber eine Straße, die einen vernünftigen Ausbaustandard hat und die auch mit Tempo 50 durchgängig befahrbar ist. Sie hatten gefragt, ob bei Ihnen vor der Tür nicht auch Tempo 30 vorgesehen ist. Nein, dort ist eindeutig Tempo 50 vorgesehen, weil diese Straße genau diese Funktion übernehmen soll, einerseits das Gebiet zu erschließen, zum anderen aber auch die klassische Tangentialverbindungsfunktion erfüllen soll in Verlängerung des Straßenzugs Pankgrafenstraße/Bahnhofstraße/Verbindungsstraße zur B 2.

Herr Springer (Einwender): Herr Gumz, Sie sind leider Meister im Ausklammern der wirklich dort anstehenden Probleme. Ich habe die Längstangenten erwähnt. Diese sind im Prinzip flankierend zu dem anstehenden Bau im XVIII-25a. Also reden Sie doch nicht nur von dem, was jetzt schon Baugebiete sind! Es kommen ja neue hinzu. Wenn ein neues Baugebiet kommt, muss man neue Straßen bauen. In der Straße 52 und 67 gibt es auch noch ein Bauprojekt. Die Leute würden über die anderen Straßen wie die Straße 45 oder die Sellheimbrücke fahren, die würden auch über eine Sammelstraße, die unten entlangführt und genau zum Luchgraben kommt, fahren, um auf die B 2, aufs Autobahnkreuz zu kommen, und würden dann wegfahren können. Das, was Sie zu unterdrücken versuchen, ist die Tatsache, dass Sie das von Hause aus nicht akzeptieren wollen. Dann müssen Sie es bitte auch so sagen.

Hinzu kommt: Topographisch ist es so, dass es bis zum Stummel der Straße 69 geht, danach kommt das Gefälle. Der Bauträger hat mir auch ganz klar signalisiert, dass er auch mein Grundstück haben möchte; denn unten muss eine Querstraße gebaut werden, also etwa Am Luchgraben, rüber zur Straße 73, um die Abwasser entsprechend leiten zu können, weil diese als Freispiegelleitungen gebaut werden sollen. Sonst muss ein sehr teures Pumpwerk gebaut werden, um über die Straße 69 in Richtung Straße 52 die Abwässer zu pumpen. Diese Straße unten wird so oder so kommen. Warum nutzen Sie diese nicht im Verkehrsverbund, wogegen Sie sich vehement

sträuben? Ich kann es nur so sehen, dass eine Zielrichtung vom Senat oder wem auch immer vorgegeben wurde, und diese haben Sie hier fachlich so zu vertreten, dass gar nichts anderes anzudenken ist.

Herr Gumz, bevor Sie eingestiegen sind, 2001, waren wir zusammen mit Frau Vietzke bei der Präsentation. Man hat Ihnen bei der BVV gefühlte fünf Minuten gewährt, um einmal darzustellen, was da passieren soll. Da sehe ich schon, dass es überhaupt kein Interesse an Schnittstellen zwischen Bezirk und Senat gibt. Der Bezirk delegiert etwas an den Senat, damit der etwas durchziehen soll – nach dem Motto „der wird es schon hinkriegen“. Dieses Prinzip ist für die Strukturentwicklung in Karow total unproduktiv. Die Leute dort sollen dort weiter wohnen, und die alten Karower möchten da auch weiter wohnen. Junge Familien mit Fahrrädern und Kindern möchte hier nicht an einer Hauptstraße entlangradeln. Es werden wunderbare Radwege gemacht. Lassen Sie diese doch meinetwegen im Grünen fahren, aber nicht neben einer so starken Tangente. Versuchen Sie, einmal von dieser Warte aus heranzugehen. Vielleicht wäre das eine Frage an Herrn Franke. Das ist ein wirklich hochexplosives Thema in Karow generell.

Herr Franke, ich richte die Bitte an Sie: Reden Sie doch einmal mit Ihrer Chefin Frau Günther und fragen Sie sie, ob sie nicht bereit wäre, in diesen Disput einzusteigen, um mit ausgewählten Karowern, die Interesse an Lebensqualität haben, diese Sache noch einmal zu erörtern. Jetzt haben wir Vertreter der Grünen, der Umweltpartei, die jeden Vogel und jeden Falter schützen wollen, an dieser Schnittstelle Stadtentwicklung und Verkehr. Wenn die das nicht gebacken bekommen, dort eine vernünftige Lösung hinzubekommen, dann gute Nacht. Dann passiert gar nichts mehr. Die anderen Parteien, SPD und CDU, wollten immer diese Straße „durchhacken“. Wenn die Grünen das genauso machen, werde ich das medial schön aufarbeiten und ihnen zeigen, was ihre grünen Gedanken sind.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Herr Springer, es steht Ihnen natürlich frei – meines Wissens ist es auch gar kein Problem -, mit der Führung unseres Hauses Kontakt aufzunehmen und ins Gespräch zu kommen. Wir als Vorhabenträger haben natürlich eine klar umrissene Aufgabe, an die wir uns halten müssen. Wir sind da nicht so frei, wie Sie sich das vielleicht wünschen. Aber begeben wir uns noch einmal, Ihrer Idee folgend, in den Knotenpunkt Alt-Karow: Der Verkehr, der in Richtung Süden bzw. Südosten abgewickelt werden muss, stößt überhaupt auf vorhandene oder noch zu bauende Straßen, die aber dann durch vor allem vorhandene oder durch neue Wohngebiete gehen würden. Die einzige Lücke, die sich da topografisch bietet, ist die Schneise der zum großen Teil Ihnen gehörenden Ackerflur. Alle anderen Straßen, die Sie auch genannt haben, sind bestehende Erschließungsstraßen. Da wären sehr viel mehr Menschen betroffen, wenn wir darüber Verkehr ableiten würden.

Unser Ziel ist es, Verkehr zu konzentrieren, um Wohngebiete nicht über Maß zu belasten und die Folgen des Verkehrs an einer Straße auch bewältigen zu können.

VL Herr Losch: Man muss Herrn Springer zurechnen, dass er immens von diesem Vorhaben betroffen ist als benachbarter Bewohner und notfalls von Enteignungsmaßnahmen hart betroffener Grundstückseigentümer. Natürlich wäre es dann, wenn es tatsächlich eine verkehrliche Lösung geben würde, die ohne Enteignung auskäme, schon einer besonderen Begründung wert, warum man eine Lösung mit Enteignung wählt.

Ich habe jenseits von dem, was Herr Gumz gesagt hat, dass es immer ein schönes Ziel sei, Verkehre zu bündeln, Sie aber auch so verstanden, dass Sie nicht glauben, dass die Planziele der Suche nach der richtigen Variante damit überhaupt lösbar sind. Oder wären sie lösbar?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Nein, die Planziele wären mit einer diffusen Führung durch die Wohngebiete nicht lösbar, weil wir ja nicht nur eine Erschließungsfunktion, sondern auch eine Verbindungsfunktion haben möchten. Dazu hatte ich auch schon in meinem Vortrag gesagt, dass natürlich dieses Argument der Verlängerung über die Bahnhofstraße in die Verbindungstraße zur B 2 ein ganz wichtiges Argument ist.

VL Herr Losch: Also könnte man das so zusammenfassen, dass der Vorschlag von Herrn Springer mit der Sammelstraße – Straße 42, Straße 69, Straße 52 und wie sie alle heißen – nicht die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straßenverbindung erzeugen würde.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Das kann ich an dieser Stelle so bestätigen; das ist so. Das hängt im Wesentlichen auch damit zusammen, dass letzten Endes in den Straßen die Querschnittsbreiten überhaupt nicht vorhanden sind. Wenn man dort eine entsprechende Straße realisieren wollte, die vergleichbar ist mit der Straße, über die wir heute reden, hätte man erhebliche Eingriffe in private Grundstücke an ganz vielen Stellen. Da betreiben wir letzten Endes immer der Eingriffsminimierung und sagen: Wir möchten so wenig wie möglich in Bestandsgrundstücke eingreifen. Es wäre nicht möglich, beispielsweise in der Straße 42 diesen Straßenquerschnitt, den wir hier vorgesehen haben, mit einer vernünftigen Führung für den Radverkehr, für den Autoverkehr, für die Fußgänger und den ruhenden Verkehr zu realisieren.

Daher meinen wir, dass sich die Straße, die hier als Vorzugsvariante zur Diskussion steht, in Summe als günstigste Variante darstellt, mit den geringsten Eingriffen.

VL Herr Losch: Herr Gumz, Sie sagen, auch die von Herrn Springer vorgeschlagene Variante mit dem Sammeln der Verkehre innerhalb des Wohngebiets wäre nicht leistungsfähig genug; man müsste die Straße ausbauen, und stände man dann wieder vor der Notwendigkeit, Grunderwerb und notfalls Entscheidung betreiben zu müssen. Nur, Herr Springer wäre damit entlastet, aber andere wären auch eigentumsmäßig betroffen.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Das ist richtig dargestellt.

Herr Springer (Einwender): Ich muss Ihnen leider widersprechen, Herr Gumz. Sie reiten auf Straße 42 usw. herum. Ich habe nur davon gesprochen, dass in diesen Straßen der Nutzbarkeitsquerschnitt wiederhergestellt werden soll, nicht, dass sie all den Verkehr aufnehmen sollen. Diese Erschließungsstraße geht zum größten Teil über das Bebauungspotenzial, das liegt zwischen Straße 70 und Straße 73. Damit kommt man gar nicht auf Straße 70, sondern liegt im Baufeld. Insofern gibt es über den größten Teil dieser Tangente noch keine Flächeninanspruchnahme von Privatleuten, sondern er wird integriert in diesen Bebauungsplan. Dann sind da die Quertan-

genten, die breit genug sind, die Straße 59 hat eine so große Breite, ist als Rasterstraße angedacht und könnte rübergeführt werden.

Man könnte überlegen, was auf dem Baufeld passiert, das zwischen Straße 69 und der Kleingartenanlage, sprich: meinem Grundstück und dem der GESOBAU liegt. Über diese Schiene kann man nachdenken. Man kommt doch zielführend, zumindest in diesem Bereich, auch wieder an dem Knotenpunkt an, und zwar über die Straße 52. Es werden auch manche gleich linksherum fahren, aber im Prinzip ist es aber so, dass die Verbindung im Zusammenhang mit der Sammelstraße, die meines Erachtens notwendig ist, so oder so, zur Erschließung des Baufelds unabdingbar ist. Hier kommt man im Prinzip auf dieselben Ergebnisse ohne Wegnahme von Eigentum. Die Straße 69 hat eine Breite von 6 m. Selbst als Anliegerstraße ist sie viel zu schmal. Ich sage hier und jetzt: Ich werde, wenn überhaupt, nur einmal Land zur Verfügung stellen für den Straßenbau. Ich weiß genau, der Bezirk wird auf mich losgehen wie eine Tarantel, denn man will Straßenland für die Straße 69 haben, die einfach zu schmal ist mit 6 m. Da werde ich aber nicht zustimmen. Deswegen soll man sich überlegen, was man dort macht. Baut man die Straße 69 als eine Erschließungsstraße unter anderem für dieses Baupotenzial auf einen vernünftigen Querschnitt aus, dann bin ich sofort mit dabei, runter auf die Sammelstraße!

Versuchen Sie nicht immer, hier etwas zu abstrahieren, was ich jedenfalls so nicht sehe. Sie versuchen immer etwas zu begründen mit Ihren fachlichen Kenntnissen. Ich versuche es mit meinem jahrzehntelangen Wohnen dort zu begründen. Ich weiß, wie sich Verkehr entwickelt, wie die Leute sich verhalten. Sie bringen hier immer einen theoretischen Wert an. Ich wiederum kann mit praktischen Erfahrungen dienen. Sie sagen, auf dieser Straße, auf der jetzt Tempo 30 ist, wird mit Tempo 50 langgeballert. Tempo 50 ist ein theoretischer Weg. Heute ist es ein 30er-Gebiet, man fährt minimal 30 pro Achse, manche haben eine gute Beschleunigung und fahren das sogar pro Rad. Wenn man das nicht überprüft und kontrolliert, kann man Schilder hinstellen, aber darüber lachen die nur.

Die Leidtragenden all der Immissionswerte sind nicht die Planer, sondern die Anwohner. Das muss man wirklich einmal im Fokus haben: Wie kann man dem vorbeugen, dass sich so etwas entwickelt? Nennen Sie mir einmal Sachen, die man machen kann, damit die Leute dort nicht rasen. Auf den Schallschutz kommen wir nachher noch zu sprechen. Auch da geht es um theoretische Werte und darum, wie es in der Praxis aussieht.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Um ein Missverständnis aufzuklären, Herr Springer: Wenn wir die Straße 69 nehmen würden, dann funktioniert das nicht, weil die Verbindungsfunktion durch die vielen Grundstückszufahrten aufgehoben würde. Wir müssten also noch eine Straße daneben bauen. Es würde so aussehen: Wir könnten die Straße 69, wie Sie gesagt haben, gar nicht nutzen. Dann würde die Straße 69, wie sie ist, sein, dann kommt eine Lärmschutzwand, dann die neue Straße. Also, durch Inanspruchnahme der bestehenden Straße könnten wir nicht Eingriffe in Natur und Landschaft ersetzen. Es käme also trotzdem zum Flächenverbrauch.

Herr Springer (Einwender): Ich glaube, wir reden hier immer aneinander vorbei. Mir geht es gar nicht darum, dass diese riesengroße Straße auf die Straße 69 oder neben die Straße 69 gelegt wird. Ich habe doch ganz klar zum Ausdruck gebracht, dass man den Verkehr verteilen soll. Man kann den Verkehr verteilen, indem man die angedach-

te Straße über das Baufeld parallel zur 73 fortführt, die Querverbindung nutzt und die 69 nur als ergänzende Straße, die verbreitert werden muss für das Baufeld, auch noch nutzt. Dann hat man erreicht, dass man nicht alles bis dahin zentriert.

Außerdem ist Folgendes immer noch nicht im Fokus: Ich habe gehört, der Verbund zwischen Brandenburg und Berlin funktioniere. Mir scheint es so, dass die Abstimmung überhaupt nicht funktioniert. Im Panketal, im Speckgürtel, entstehen laufend neue Wohngebiete. Aber den ganzen Verkehr haben die Karower, die Blankenburger zu ertragen, wenn er hier durchfließt. In Panketal ist über die Autobahn eine neue Brücke entstanden, gerade so, dass mit Müh und Not zwei Autos aneinander vorbeikommen. Die Gemeinde hat sich dagegen gesperrt, die Brücke breiter zu machen, und den Verkehr nach Buch, dem Wissenschaftsstandort, der viel anzieht, hat man einfach ignoriert. Aber Wohngebiete werden ausgewiesen. Hier sehen Sie schon, dass die Schnittstelle in der Zusammenarbeit von Berlin mit Brandenburg noch nicht einmal im Speckgürtel funktioniert. Wie wollen Sie dort jemals mit der notwendigen Zusammenarbeit klarkommen?

Man könnte mit Ahrensfelde – aus Ahrensfelde ist leider niemand hier – reden, ob die alte Baustraße wieder aufgebaut werden kann. Da ist ein schöner, großer Erdwall, der schon Schallschutz für die Anwohner macht. Wenn Sie diese Straße dort machen und dort anbinden, wo die Busschleife ist, dann kommen Sie wieder über die Achillesstraße. Eine Vorrednerin fragte nach der Achillesstraße. Das ganze neue Wohngebiet ist an diese Straße angebunden und muss nicht dort und nicht Am Hohen Feld vorbei. Das ist eine Entlastung für das entstandene Wohngebiet. Darüber sollte man einmal nachdenken. Das ist eine Variante, aber das wird einfach ignoriert, wird einfach weggedrückt, es ist „nicht da“.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Diese Variante haben wir natürlich auch einmal mit angedacht und sofern wieder verworfen, weil sie im Grunde gar keine Variante darstellt. Wir hatten als Ausgangspunkt die Situation, dass wir zum einen von der Straße Am Luchgraben und zum anderen von der Bahnhofstraße aus eine Tangentialverbindungsstraße schaffen möchten. Wenn wir vom Luchgraben aus nördlich über Brandenburger Gebiet an die Achillesstraße anschließen würden, frage ich Sie: Wie kommen Sie denn von da zur Bahnhofstraße? Sie kommen dann nur zur Bahnhofstraße, wenn Sie die Straße Alt-Karow mehr belasten. Dann hätten wir eine deutliche Mehrbelastung auf der Straße Alt-Karow, und genau das ist etwas, was wir mit dieser Planung vermeiden wollten. Wir wollten gerade erreichen, dass mit der Planung zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden, zum einen Reduzierung der verkehrlichen Belastung auf der Blankenburger Chaussee und Alt-Karow und zum anderen eine Tangentialverbindung von der Bahnhofstraße zur Straße Am Luchgraben.

Herr Springer (Einwender): Auch dem muss ich leider widersprechen. Die Leute, die vom Neubaugebiet zur Bahn fahren oder Pankgrafenstraße oder wo auch immer, fahren nicht durch Alt-Karow, sondern fahren einfach weiter. Sie kommen über den Hubertusdamm, so kommen sie über die Querverbindung. Sie sagen, die würden durch den Ortskern fahren. Das ist eine Sache, die Sie ihren Raum stellen, die aber nicht stimmt. Genau die Leute, die in die andere Richtung wollen, entweder zur Autobahn oder zur B 2, aus dem Neugebiet, würden über diese ehemalige Baustraße fahren. Sie waren richtig fuchtig, dass man diese Baustraße weggenommen hat. Es war wieder ein Fehler, der am Bezirk lag. Der Bezirk hat diese Straße verschlampt, indem er

einem Bauweilligen schriftlich gegeben hat, dass diese Baustraße nur temporär besteht. Dagegen, dass sie bestehen bleiben könnte, hat er geklagt und Recht bekommen. Wenn man sich jetzt mit Ahrensfelde in Verbindung mit dem angedachten Bebauungsplan XVIII-34a ins Benehmen setzt, damit sie dort auch ihre Fläche entwickeln können, dann kann ich mir vorstellen, dass sie gewillt sind, eine Verbindung zum Neubaugebiet oder nach Buch oder wie auch immer, zu haben. Überlegen Sie das doch einmal im Komplex, nicht nur immer diese Tangente. Das ist mir einfach zu eng gefasst und nicht perspektivisch, was Sie uns hier immer einreden wollen. Ich sehe das so nicht.

Frau Ertl (Einwenderin): Ich möchte ergänzend fragen: Sie sagen, die Straße 69 könnte nicht als die Funktionsstraße, die Sie geplant haben, dienen, weil Anlieger auf diese Straße auf- und abfahren. Inwiefern ist die geplante Verbindungsstraße anbaufähig? Es müssten auch Knotenpunkte in das neue Baugebiet hinein neu geschaffen werden, oder wir haben einen sehr breiten Straßenraum mit der dann anliegenden Bebauung. Wie ist das gedacht?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Die Gebietserschließung ist bei unserer Planung nur insoweit berücksichtigt, dass sie grundsätzlich von dieser Straße aus möglich sein wird. Dabei muss man natürlich beachten, dass die eigentliche Funktion dieser Straße als Hauptverkehrsstraße erhalten bleibt. Das heißt, die Zahl der Einbindungen wird reglementiert sein.

Frau Ertl (Einwenderin): Wir haben aber auch in der Bahnhofstraße, wo die Straße ja weitergeht, überall Ausfahrten und Auffahrten. Wie soll das in der Verbindungsstraße zwischen Luchgraben und Bahnhofstraße dann geschehen? Wird man da noch eine Nebenstraße machen? Wie denken Sie sich das?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Davon gehen wir aus, ja.

Frau Ertl (Einwenderin): Das kann ja wohl nicht wahr sein, so ein breiter Straßenraum! Das wird ja immer schlimmer.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Nicht parallel. Es wird eine Unterverteilung geben. Es wird Anbindungen geben.

Frau Ertl (Einwenderin): Können Sie diese Unterverteilung nicht so machen, wie gerade gesagt wurde, dass man parallel zum Luchgraben eine Sammelstraße einrichtet und diese dann mit dem vorhandenen Straßennetz, mit dem neuen Feld und mit der Straße 69 verbindet? Das muss genauso gehen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Es gibt sicherlich mehrere Möglichkeiten, dieses Gebiet zu erschließen. Wir sind aber nicht Träger der Planungshoheit dafür. Das ist Ihr Bezirk. Er gebot die Bebauungsmöglichkeiten in diesem Feld. Zu einer Bebauung gehört immer auch eine Erschließung. Wir haben mit unserer Straße sichergestellt, dass der Bezirk diese Funktion ausüben kann. Es wird also möglich sein, mit dieser Straße in der Lage, wie wir sie geplant haben, das Gebiet zu entwickeln. Es wird sicherlich dazu kommen, dass an der einen oder anderen Stelle eine Anbindung kommt. Aber generell werden die verbleibenden Gebiete nördlich und südlich eine Untererschließung benötigen.

Frau Ertl (Einwenderin): Das heißt also, dass diese Knotenpunkte Am Hohen Feld höher belastet werden, weil das ja dann die einzigen Knotenpunkte sind, die das verteilen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Nein, wir haben alle Zahlen, die uns gegenwärtig bekannt sein können, in unsere Betrachtung eingestellt. Gestern hatten wir diese auch speziell benannt.

Herr Springer (Einwender): Ich kann das wirklich nicht nachvollziehen. Sie sagten: Es geht nicht um die Verknüpfung mit der Innenerschließung, sondern Sie haben mit dieser Straße nur die äußere Erschließung vorzunehmen. Es ist schon so viel Zeit ins Land gegangen. Der Bezirk hätte Ihnen eine Vorplanung hinlegen müssen, damit Sie dies sinnvoll im Gesamtkonzept begründen können.

Faktum ist erst einmal: Beim Verlauf der Variante 7 ist das Baufeld zwischen der Kleingartensiedlung und der Straße 69 überhaupt nicht anzubinden, weil dort keine Schnittstellen zu diesem Baufeld sind. Ich bin nicht bereit – dabei geht es mir nicht um Geld -, hier eine Zuwegung zuzulassen. Dann soll sich der Bezirk einmal positionieren, wie er dieses Baufeld anschließen will. Das ist letztendlich nur machbar, wenn man die Straße 69, egal, ob Sie das machen oder ob das der Bezirk macht, auf einen vernünftigen Querschnitt bringt. Ich habe vorhin schon gesagt und wiederhole das gern: Ich bin nur bereit, einmal Straßenland zur Verfügung zu stellen. Wenn Sie das im Bezirk oder wo auch immer nicht begreifen wollen, dann können Sie meinetwegen die 6 m Breite als Piste für Rollatoren nehmen, damit die alten Leute, die dort vielleicht wohnen, einmal unten an die große Straße kommen können, um mit dem Bus zu fahren. Ob das Sinn und Zweck der Planung ist, daran mache ich ein ganz großes Fragezeichen.

Frau Ertl (Einwenderin): Ich möchte ergänzen: In Karow haben wir eigentlich ein rechtwinkliges Straßennetz. Hier planen Sie mehr oder weniger eine Diagonale über dieses Baufeld. Das lässt sich für die Wohngebiete sehr schwer erschließen und mit Karow-Nord verknüpfen. Es ist wohl auch geplant, dass es mit dem bestehenden Siedlungsnetz verknüpft werden soll. Diese Anschlüsse zu bringen, damit man das beurteilen oder abwägen kann, das ist ja wohl nicht zu viel verlangt.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wir hatten Ihnen gestern aufgezeigt, welche Kriterien wir bei der Auswahl unserer Vorzugsvariante zugrunde gelegt haben.

Frau Ertl (Einwenderin): Diese Kriterien reichen nicht!

Herr Franke (SenUVK, VHT): Aus unserer Sicht waren es eine ganze Menge Kriterien, die wir versammelt haben. Sie haben gesehen, dass es durchaus schwierig ist, sie alle überschaubar auszuwerten.

Diese Straße, die wir bauen, vereint zwei Funktionen, aber in erster Linie eine Verbindungsfunktion. Deshalb ist der stetige Verlauf der Straße zur Erfüllung dieser Funktion besser geeignet. Trotzdem – da befanden und befinden wir uns im Abstimmungsprozess mit dem Bezirk, der dort die Wohnbebauung entwickeln wird – ist es gut möglich, Wohnquartiere mit ihrer zugehörigen inneren Erschließung einzugliedern.

Ich meine, dieses Thema können wir hier abschließen. Ich kann nicht erkennen, welches Interesse besteht, weiter zu diskutieren, ob hier eine gute Erschließung möglich ist oder nicht.

VL Herr Losch: Herr Springer hat seine Variante vorgestellt, auch sehr detailliert. Dieses Recht hat er natürlich. Das hätte für ihn tatsächlich ganz andere Folgen, auch für andere Betroffene dieses Vorhabens, das wäre dann ein ganz anderes Vorhaben und eine ganz neue Planung. Ich meine, dass genug Abwägungsmaterial vorhanden ist, die Vorteile und Nachteile der Varianten vergleichbar zu machen. – Aber vielleicht gibt es noch andere Varianten von Frau Holtz?

Frau Holtz (BUND): Allein die Tatsache, dass wir hier eine Variantendiskussion führen, zeigt doch, dass die vorgelegte Planfeststellungsunterlage unvollständig ist, weil eben genau die Variante, die Herr Springer ganz laienhaft, aber mit viel Verve hier entwickelt und immer weiter verfeinert hier vorträgt, nicht untersucht wurde.

Alle diese zwölf Varianten in der Variantenuntersuchung sind mehr oder weniger dasselbe, mit dem gleichen Start- und Zielpunkt. Die alternativen Varianten, zu denen ich auch schon vorgetragen habe, zum Beispiel Richtung A 114 oder auch Herrn Springers Lösung über die bestehenden Straßen, sind nicht untersucht worden. Es ist insofern ein Mangel der vorgelegten Unterlage, dass hier keine ordentliche Abwägung mangels vertiefter Variantenuntersuchung möglich ist.

Herr Franke hat vorhin dargestellt, dass eine Straße mit Grundstückszufahrten ihre Verbindungsfunktion nicht wahrnehmen könnte. Nun gibt es ein Wohnbaukonzept des Bezirks Pankow, in dem die vorgesehene Bebauung schon einmal dargestellt ist. Das Gebiet nennt sich Am Teichberg. Und es sind im Verlauf der neuen Straße fünf Knotenpunkte vorgesehen, die nach Herrn Frankes Logik auch die Verbindungsfunktion beeinträchtigen, weil ein Knotenpunkt noch etwas mehr Verkehr anziehen dürfte als eine Grundstückszufahrt. Auch wenn die Straße vorfahrtberechtigt wird, ist das natürlich eine Beeinträchtigung der Verbindungsfunktion. Insofern sind wir im Endzustand gar nicht so weit weg von einer vorhandenen, bislang als reine Anliegererschließungsstraße genutzten Straße. Insofern ist es umso unverständlicher, dass solche Straßen, die es schon gibt, nicht in die Untersuchung einbezogen werden.

VL Herr Losch: Sie werden doch sicherlich auch einräumen – Herr Franke hat das betont -, dass diese Straße auch eine große Verbindungsfunktion erfüllen muss, eben nicht nur die Erschließung. Sie soll das mit Tempo 50 tun. Das Alternativkonzept von Herrn Springer oder Ihr Gedanke, einfach gar nichts zu planen, sondern dies im bestehenden Straßennetz zu lösen, würde für diese Verbindungsfunktion zwingend bedeuten, dass die Menschen mit Tempo 30 durch die Wohngebiete kurven, und das bei einer Leistungsanforderung, die für eine solche Verbindungsstraße bis 16.000 Fahrzeuge DTV ausmacht. Hätten Sie nicht doch Zweifel, dass die Leistungsfähigkeit im bestehenden Straßennetz so wäre, dass sie nicht einmal die Hälfte des Verkehrs, jedenfalls nicht die 16.000, in der Verbindungsfunktion bedienen könnte? Das scheint mir ein Stück weit auf der Hand zu liegen.

Frau Holtz (BUND): Herr Losch, ich gebe Ihnen ja recht. Deshalb ist ja unser Vorschlag, auch die Verbindung in Richtung A 114 näher zu untersuchen. Auch diese Variante wurde nicht untersucht. Aber es muss dargestellt werden. Für einigermaßen informierte und fachkundige Leute kann es relativ offensichtlicher Blödsinn sein, was

Herr Springer vorschlägt. Es wurde aber auch anderer Blödsinn Unterricht, was die Straßenführung von A nach B betrifft. Genauso hätte auch dieser Vorschlag untersucht werden müssen. Insofern ist einfach die Variantenuntersuchung mangelhaft und nachzubessern.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Die Tatsache, dass wir hier Varianten diskutieren, ist ein demokratisches Grundelement. Ich meine, wir brauchen nicht weiter darüber zu reden, dass nur die Planung eine gute Planung wäre, wo gar keine Diskussionen mehr möglich wären.

Wir haben sehr viel Arbeit in die Untersuchungen gesteckt. Wir haben allerdings Varianten, die sich nicht aufdrängen, die auch den Zweck der Verkehrsplanung des Senats und damit des Abgeordnetenhauses des Landes Berlin nicht tragen, nicht untersucht. Es ist nicht Ziel des Senats, in bestehende Wohngebiete mehr Verkehr zu bringen. Es ist auch nicht Ziel des Senats, eine vorhandene Straße wie die Achillesstraße noch weiter zu belasten, sondern es ist Ziel des Senats, Verkehr dort zu konzentrieren, wo entweder noch keine Wohnbebauung ist oder wo Wohnbebauung in ihrer baulichen Gestaltung darauf ausgestaltet werden kann. Ich weise damit den hier von Frau Holtz vorgetragenen Einwand zurück.

VL Herr Losch: Bitte, Herr Holst.

Herr Holst (Einwender): Ich habe gestern unter Berücksichtigung der Entwicklung in Blankenburg und der Mängel, die in Heinersdorf bestehen, vorgeschlagen, den alten Gedanken der TV Nord wiederzuerwecken, zwar nicht so, wie er einmal war, aber als Grundlage zu nehmen für eine Verbindung zur B 2, die sicher aus diesem Gebiet insgesamt notwendig ist.

Mit der Straße, die Sie uns einreden wollen, fühlen wir uns von Ihnen niedergeknüppelt. Ich vertrete 800 Mitglieder unseres Vereins. Es sind sicher welche dabei, die für die Straße sind. Aber wenn Sie andere Dinge in Berlin sehen, dann erwarte ich auch hier wieder – ich sage es einmal böse – Eine Missgeburt. Ihre Planung nützt den Karowern nichts und löst auch keine Verkehrsprobleme. Suchen Sie doch bitte nach Lösungen, die Verkehrsprobleme lösen. Arbeiten Sie an bitte Varianten, die nicht nur kleinkariert sind, sondern – wie ich vorgeschlagen habe – Verkehrsprobleme auch im weiteren Nordostraum betrachten.

Deshalb würde ich sagen: Alles, was Sie hier gemacht haben, ist für den Papierkorb. Schönen Dank.

Frau Ertl (Einwenderin): Ich möchte ergänzen. Sie hatten eben gesagt, der Bezirk wünsche nicht, dass die Achillesstraße mehr belastet wird, obwohl sie so breit ist. Bei der Bahnhofstraße, die auch sehr viel mehr belastet würde, haben Sie keine Skrupel? Da gibt es auch Tausende Ein- und Ausfahrten. Wir haben den Verkehr rund um den Bahnhof, ein quirliges Leben, wenig Parkplätze. Wie soll das gehen? Die Folgemaßnahmen sind hier überhaupt nicht angerissen. Das bemängele ich hier, dass nicht gesamthaft gedacht wird, sondern nur für das Stück Feld. Da kann man dann vielleicht Tempo 50 fahren, aber in der ganzen Bahnhofstraße kann auch niemand 50 fahren. Das wollen wir auch gar nicht. Das würde ja dann mit zu der Verbindungsstraße zählen.

Ich bitte Sie wirklich, eine andere Variante zu suchen, die den Karowern nützt, nicht vielleicht den Ahrensfeldern oder denen, die zum Bahnhof wollen oder nach Buch oder Karow, oder denen aus Schwanebeck. Wir brauchen keinen Durchgangsverkehr; dazu ist die Autobahn da.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Nochmals abschließend zu diesem Thema: Es tut mir leid, dass wir Ihnen am gestrigen und heutigen Tag nicht näherbringen konnten, was uns bewegt, diese Straße zu planen. Ich muss hier aber einfach wiederholen. Vielleicht führen Sie sich zum besseren Verständnis noch einmal vor Augen, wie der Planungs-Nullfall aussieht, der Fall, ohne dass eine Straße gebaut wird.

(Projektion)

Dann haben Sie in allen Straßen rund um die Straße Alt-Karow eine Verkehrsbelegung, die die heutige um gut ein Drittel übersteigen wird. Mit dem Bau der Straße, die wir anstreben, erreichen wir, dass zwar auch der Verkehr ansteigt an den Hauptverkehrsstraßen, aber deutlich geringer, als in dem Fall, dass nichts gemacht werden würde. Darüber hinaus wird ein großes Wohngebiet nördlich dieser Verbindungsstraße entlastet. An einer Straße, Am Hohen Feld, erfolgt eine Belastung. Dafür werden aber viele Straßen mit vielen Anwohnern in diesem Gebiet entlastet.

Der Ursprung dieser Straße liegt in der großräumigen Betrachtung des Landes Berlin. Da macht man sich verkehrsträgerübergreifend Gedanken: Wo ist es unter den vorgegebenen Rahmenbedingungen, sprich Haushaltsmittel, möglich, Schienenverkehrswege und Straßen zu bauen? Unter Berücksichtigung all dieser berlinweiten Belange, Verflechtungen und Beziehungen, die weit über das hinausgehen, was wir heute betrachten, ist diese Straße Planungsbestandteil in einer Ebene geworden, die sich Stadtentwicklungsplan Verkehr nennt. Das heißt, dort wurde sehr wohl durch viele Fachleute, durch viele Leute außerhalb der Verwaltung und mit Vorgaben der Politik untersucht, wie sich Berlin verkehrlich gesehen entwickeln soll, natürlich auch im Zusammenhang mit Wohnentwicklung usw.

Wir haben darauf aufbauend – und nur das kann der Vorhabenträger leisten – eine Straße entwickelt von einem Punkt A, Alt-Karow/Blankenburg, zu einem Punkt B, Am Luchgraben, Verbindung B 2. Dabei haben wir in einem relativ kleinen Raum zwölf Varianten untersucht. Das ist sehr, sehr viel; zum Teil unterscheiden sie sich auch nicht erheblich. Aber wir haben es trotzdem auf uns genommen, diese Unterscheidung zu machen, um möglichst viele mitzunehmen und aufzuzeichnen, dass wir uns Gedanken gemacht haben um das Gut jedes Einzelnen, sowohl der Natur als auch des Menschen.

Bei den Varianten, die nicht in die Leitlinien unserer Politik passen, wie ich vorhin ausgeführt habe – höhere Belastung vorhandener Wohngebiete –, untersuchen wir natürlich nicht, weil sie sich offensichtlich nicht aufdrängen, sogar nicht erwünscht sind.

In der Gesamtabwägung sind wir zu diesem Ergebnis gekommen. Wir befinden uns jetzt allerdings auch wieder an einem Punkt der Planrechtfertigung, die wir gestern auch schon diskutiert hatten. Ich habe als Vorhabenträger dazu nicht mehr auszuführen. Sollten Sie damit nicht einverstanden sein, müssen Sie sich auf den Planfeststel-

lungsbeschluss verlassen, der ergehen wird, den Sie dann im Weiteren beklagen können.

Versammlungsleiter Herr Losch: Ja, so ist das. Vielen Dank, Herr Franke.

Planrechtfertigung ist ja sozusagen nur das Gegenargument gegen den Nullfall. Aber es wurden wirklich zwölf Planvarianten vorgestellt. Wir haben jetzt im Prinzip von Herrn Springer, ergänzt durch Frau Ertl, auch noch theoretische Planvarianten, die nicht untersucht worden sind, dazu kennengelernt. Dazu wird sich der Planfeststellungsbeschluss dann verhalten müssen.

> (Herr Holst: Ich habe auch einen Vorschlag gemacht. Diesen müssten Sie mit erwähnen!)

Herr Holst hat vor etwa zehn Minuten noch einen Vorschlag gemacht, der allerdings ein bisschen sehr weit über das hinausgeht, was der hiesige Vorhabenträger machen wollen, was die TVN betrifft. Das ist natürlich eine Straße anderer Dimensionierung als das, worum es hier geht.

Frau Holtz, hatten Sie noch etwas zu den Auswirkungen auf das unmittelbar angrenzende Straßennetz zu sagen, also nicht Berliner Allee, oder war das jetzt erledigt? Aber nicht noch einmal den Nullfall!

Frau Holtz (BUND): Nein, jetzt einen anderen Fall. Berlin wächst und der Verkehr nimmt auch zu. Als Verkehrssenator fordert Herr Geisel, dass dieses Verkehrswachstum nicht als Kfz-Verkehr geschehen darf. Wären daher nicht Varianten zu entwickeln und zu untersuchen gewesen, wie der Verkehrszuwachs durch ÖPNV und Radverkehr abzuwickeln wäre?

Wir haben in der Voruntersuchung gelernt – und Herr Gumz hat es hier noch einmal anhand seiner Bildchen erläutert -, dass es sich ganz überwiegend um Nahverkehr zwischen Karow und Weißensee bzw. Hohenschönhausen handeln soll. Angeblich wird ja die Berliner Allee gar nicht mehr belastet.

Wir haben einmal die ÖPNV-Verbindungen zwischen diesen Ortsteilen untersucht. Sie sind langsam, selten und nur mit Bussen im 20-Minuten-Takt mit Umsteigen, und es dauert mehr als doppelt so lange wie mit dem Auto. Die Radverbindungen führen entweder über stark und schnell befahrene Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen oder über holprige, unbefestigte, unbeleuchtete Nebenstraßen bzw. Wege. Müsste der Vorhabenträger daher nicht Ausbauvarianten des ÖPNV und Radverkehrs zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens untersuchen?

VL Herr Losch: Aber, Frau Holtz, das wirkt jetzt ein wenig plakativ, für alles und jedes zu verwenden. Wenn Sie ein wenig zugehört haben, haben Sie aufnehmen können, dass der Vorhabenträger diese Straße nicht nur als regionale Verbindungsfunktion für den Individualverkehr und den Wirtschaftsverkehr baut, sondern er will ein künftiges Wohngebiet erschließen. Das ist eine ganz wichtige Funktion dieser Straße, das müssen wir jetzt alle mitbekommen haben. Man kann darum streiten, ob man, wie Herr Springer das will, bestehende Wohngebiete auch ihr Fett abkriegen lässt. Der Vorhabenträger sagt: Wir haben ein anderes Verständnis von Verkehrsplanung, wir konzentrieren lieber und opfern nur die, die direkt an dieser Straße sind. Wenn die noch

nicht da sind, können sie so bauen, dass dort die Badzimmer und die Küchen entstehen und die anders zu nutzenden Räume nach hinten zu liegen kommen, und man hat mehr Gestaltungsspielraum. Das kann man erst einmal nicht von der Hand weisen. Aber wenn ich ein neues Wohngebiet erschließen will, brauche ich dazu auch eine Straße. Es muss auch ein Bus darauf fahren; das ist ÖPNV. Es ist schwer vorstellbar, dass man ein Wohngebiet mit dem erschließt, was Sie gerade vorgetragen haben, nur durch Zunahme von ÖPNV und Radverkehr. Ich glaube, es ist in Deutschland unbestritten, dass die Erschließung von Grundstücken eine Straße voraussetzt. Das ist hier eben auch der Fall. Sie hat gleichzeitig eine Verknüpfungsfunktion; aber es kann nicht auf sie zugunsten des ÖPNV verzichtet werden. Diese Aussage ergibt keinen Sinn, tut mir leid.

Der Vorhabenträger hat das Recht, dazu auch seine Auffassung zu äußern.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Zumal er sich ja positiv äußern kann. Das ist nicht nur das Anliegen des Senats, sondern es ist auch tatsächliches Handeln. Die Verkehrsprognose, die wir verwendet haben, stellt natürlich auf das geänderte Nutzungsverhalten der Verkehrsteilnehmer ab. Das heißt weiterer Verzicht auf motorisierten Verkehr, gemeinsame Nutzung von motorisiertem Verkehr, Radverkehr und ÖPNV. Maßnahmen dazu sind schon im jetzigen Haushalt in Größenordnungen eingestellt, um genau diese Verkehrsarten zu fördern. Das heißt, es ist sehr wohl damit gerechnet worden.

Diese neue Verbindung, die wir bauen, hat flächenmäßig einen hohen Anteil, der zur Aufnahme des Radverkehrs dienen soll. Die Fahrbahnen sind so dimensioniert, dass Busverkehr auf ihnen stattfinden soll. Das heißt, in zweierlei Hinsicht ist dies berücksichtigt worden, einmal in Grundannahmen für den Verkehr, der überhaupt noch per Pkw und Lkw unterwegs ist – das ist nämlich weniger – und darin, dass wir die Straße so ausbauen, dass die von Ihnen genannten Nutzer dort sehr bequem mitfahren können.

Frau Holtz (BUND): Zunächst zu Herrn Losch: Sie heben jetzt auf die Erschließungsfunktion dieser Straße ab. Die Auslegung fand unter der Überschrift „Verbindungsstraße“ statt. Die Erschließungsfunktion hatte nur eine extrem untergeordnete Bedeutung. Deshalb ist das Planungsziel ganz eindeutig Verbindungsfunktion.

Wenn Sie jetzt sagen: „Diese Straße hat vor allem eine Erschließungsfunktion“, ändern Sie das Planungsziel. Das können Sie gerne tun. Dann bin ich aber der Ansicht, Sie müssten eine neue Auslegung und Bürgerbeteiligung machen. Man kann eine Erschließungsstraße auch als Stichstraße bauen. Das könnte man im Rahmen eines B-Plans vorsehen. Der B-Plan ist ja in Vorbereitung, sodass man eine Anbindung an die Kreuzung Bahnhofstraße/Karower Chaussee und dann den dort erschlossenen Verkehr über die Bahnhofstraße Richtung A 114 oder über die Chaussee Richtung stadteinwärts leiten könnte. Es wäre dann im Rahmen des B-Planverfahrens nachzuweisen, dass das nicht zu machen ist, sondern eben direkt zur B 2. Das ist aber nicht Ziel dieses Vorhabens. Hier geht es um eine Verbindungsfunktion.

Zu Herrn Franke: Mir ist kein Projekt bekannt, dass die Radverkehrsverbindung zwischen Karow und Weißensee bzw. Karow und Hohenschönhausen verbessert werden soll. Man kann zwar dann diese Straße benutzen, Sie haben ja Radverkehrsanlagen eingeplant, und dann steht man an der B 2. Das ist die Hölle für Radfahrer. Sie kommen auch nicht vernünftig nach Weißensee, weil es zwischendurch keine oder absolut

schrottreife Radverkehrsanlagen gibt. Deshalb fährt auch kaum jemand dort. Aber das Potenzial wäre vorhanden. Ich würde mir wünschen, dass das Bestandteil dieses Projekts wird.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Es ist so, dass wir in die Zukunft schauen, wir machen eine Prognose. Das, was jetzt noch mangelhaft ist, wird die aber in Angriff genommen. Das heißt, ab diesem Haushalt stehen erhebliche Bau- und Planungsmittel zur Verfügung, um die von Ihnen genannten Sparten des Verkehrs, z. B. Radverkehr, deutlich zu verbessern. Darüber hinaus wird im nächsten Jahr ein Gesetz in Kraft treten, das so aussieht, dass an jeder Hauptverkehrsstraße ein sicheres Fahrradfahren zu gewährleisten sein wird. Sie werden, wenn diese Straße gebaut ist, eine sehr viel bessere Infrastruktur für Fahrradfahrer vorfinden.

VL Herr Losch: Ich möchte auch noch auf das antworten, was Sie sagen. Der Vorhabenträger plant eine Straße mit Verbindungsfunktion. Dass die jetzt Verbindungsstraße heißt, ist logisch, weil sie noch keinen Namen hat. Sie verbindet zwei Punkte: den Knoten Alt-Karow mit der Straße Am Luchgraben. Das ist die eine Funktion. Aber sie steht nicht in Widerspruch zur Erschließungsfunktion; das ist niemals bei Stadtstraßen so. Stadtstraßen sind immer eine zum Anbau vorgesehene Straßen. Es ist keine freie Strecke einer Staats-, Landes- oder Bundesstraße. Es ist eine zum Anbau befähigte Straße, und sie hat damit immer automatisch Erschließungsfunktion. Die Planung eines Wohngebiets setzt halt voraus, dass es dort eine solche Straße gibt. Man kann sie auch nicht kleiner bauen; sie hat je einen Fahrstreifen in jede Richtung, einen Radweg und einen Gehweg. Man kann natürlich dann wieder mit ihren Stichstraßen von dieser Straße weg wiederum Straßen haben, die dann eine wesentlich geringere Belegung haben – viel schmaler wird man sie auch nicht bauen können – und in das entstehende Wohngebiet hineinführen.

Beides zusammen, diese Verbindungsfunktion und diese Erschließungsfunktion, begründet sowohl das eine, die Planrechtfertigung für diesen Vorhabenträger in der Tat, die Verbindungsfunktion für den Senat, und das andere, die Erschließungsfunktion, ist zumindest für den Vorhabenträger die Grundlage für die Variantenauswahl und die Lage der geplanten Straße. Ich vermag – wenn Sie sagen neue Auslegung oder Fehlerhaftigkeit – weder einen Widerspruch in den beiden Planungszielen zu erkennen noch bisher im Rahmen einer gewissen Gestaltungsfreiheit, die der Vorhabenträger für sich auch in Anspruch nehmen kann, außer er missachtet eine komplette Seite vollständig im Rahmen seiner Vorabwägung. Das vermag ich aus diesen Gründen nicht zu erkennen. Er hat doch einen verkehrlichen Bedarf für die Straße und kann mit dieser Erschließungsfunktion arbeiten. Es ist nicht ausgeschlossen, dass es noch eine andere Variante gibt, die auch funktioniert. Aber diese hier scheint mir – jedenfalls nicht auf den ersten Blick – nicht zu funktionieren. Mehr muss er ja gar nicht leisten.

Das Einzige ist die Einwendung von Herrn Springer, die Frage mit dem Grunderwerb. Wenn es eine funktionierende Variante ohne Grunderwerb gibt, dann wäre diese vorrangig. Aber dazu sagt der Vorhabenträger: Eine solche kann es gar nicht geben.

Frau Holtz (BUND): Ich fasse zusammen: Sie haben keine Begründung für Ihr Vorhaben, weil Sie nicht die Notwendigkeit genau dieser Verbindung von Karow zur B 2 belegen können – im Unterschied zum Beispiel von Karow zur A 114, die es ja schon gibt. Sie haben eine unvollständige Variantenuntersuchung gemacht, in der wesentliche Varianten fehlen, zum einen die Variante, den Verkehr vermehrt über die Bahn-

hofstraße zur A 114 zu leiten, zum anderen die kleinräumige Variante, die Herr Springer anspricht. Allein das begründet schon, dass Sie nacharbeiten und neu auslegen müssen.

Herr Springer (Einwender): Ich möchte auf das zurückkommen, was Herr Losch sagte: Die Straße sollte die Funktion auch von Busverkehr etc. haben. Dieser ist allerdings in dem Wohnbereich, der dort entstehen soll, an meinem Grundstück nicht gegeben.

Ich hätte folgenden Vorschlag zu machen. Wenn man die Straßenvariante nicht gleich abknicken lässt durch die Siedlungsanlage, sondern in Mitte des Baufeldes hochführen wollte, hätte man die Möglichkeit, links und rechts durch Schallschutzmaßnahmen die Wohnbebauung an der Straße 69 zu schützen. Das wäre vom Schallschutz her durchaus machbar. Hat man sehen Variante einmal nachgedacht, erst bei der Straße 59 abzuknicken, um an den Knotenpunkt Am Hohen Feld rüberzukommen? Nur so wäre die Funktion eines Busverkehrs gegeben. Wir müssen davon ausgehen, dass in diesem Neubaugebiet nicht nur mobile, junge Leute leben, sondern auch Ältere, die auf den Busverkehr angewiesen sind.

Dieser Variante würde ich allerdings auch nur dann zustimmen, wenn man im Bereich des Denkmalschutzes dies südlich verschieben würde, zum Teil minimal, etwa auf 100 m flankierend mit Schallschutzmaßnahmen. Frau Richter hat gestern ausgeführt, dass in der Variante 1 a die Schallschutzmaßnahmen den Anwohnern der Straße 69 nicht zumutbar seien, weil sich dort sonst soziale Beeinträchtigungen ergeben würden. Wie sind denn soziale Beeinträchtigungen oder Verbindungen gegeben, wenn man es an der Grundschule macht? Geht man davon aus, dass die Kinder Schallschutzmauern an der Grundschule besser tolerieren, weil sie die anderen Mauern nicht mehr kennen? Man muss doch jetzt einmal die eine Sache gegen die andere abwägen können. Speziell geht es mir um den Nahverkehr, der jetzt nicht für dieses Baufeld möglich ist.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Zu Frau Holtz haben wir alles gesagt, was zu sagen ist. Bei Herrn Springer würde ich auf den nächsten Punkt „Technische Planung“ verweisen. Dabei können wir uns gern einmal anschauen, wo wir Bushaltebuchten im Gebiet geplant haben. Zum anderen ist es so, Herr Springer: Wir hatten gestern gesagt, dass wir aufgrund Ihres Hinweises noch einmal mit der Familie Siefert ins Gespräch kommen werden, auch mit der Familie, die südlich daran angrenzt, um so wenig wie möglich in das bebaute Grundstück eingreifen zu müssen.

Sie müssen sich vorstellen, Lärmschutz, der nicht vollständig wäre, würde nicht dazu führen, dass alle Grenzwerte eingehalten würden. Das würde Lärmschutzwände von 3,5 m bedingen. Selbst diese würden kaum ausreichen, um vollständig zu schützen. Dann müssen Sie sich überlegen, ob Sie das als Sichtbeziehung bei sich haben wollen. Das nur als ein Kriterium, ob man Lärmschutzwände baut; das andere ist noch die Verhältnismäßigkeit, die gegeben sein muss, bevor man sich entscheidet, Lärmschutzwände zu bauen.

Was die Busse angeht, schauen wir uns das bei der technischen Planung an. Dort sehen Sie, wo Bushaltestellen vorgesehen sind. Bei dem anderen kommen wir noch einmal auf Sie und Ihre Nachbarn zu.

VL Herr Losch: Ich muss Sie enttäuschen: Die technische Planung steht zwar als nächster Punkt auf unserer Tagesordnung, aber wir haben gestern auf mehrfachen Wunsch aus dem Auditorium die Variantenauswahl vorgezogen. Wir haben noch den Punkt „Städtebauliche Belange/Denkmalschutz“ nicht erörtert, obwohl innerhalb der Variantenauswahl das Landesdenkmalamt gestern schon gesprochen hat, aber nicht die übrigen Einwender. Insofern werde ich nach der Mittagspause Gelegenheit geben, noch einmal zu den städtebaulichen Belangen und zum Denkmalschutz zu erörtern, bevor wir auf die technische Planung kommen. Es war zugesagt worden, diese beiden Punkte zu tauschen.

Jetzt machen wir eine Mittagspause, und dann geht es hier weiter.

(Unterbrechung: 13:45 bis 14:51 Uhr)

Versammlungsleiter Herr Losch: Ich begrüße die Neuerschienenen.
Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir setzen die Erörterung mit einem gestern zurückgestellten Punkt A 3 unserer Tagesordnung fort. Wir haben gestern den Punkt „Städtebauliche Belange und Denkmalschutz“ zurückgestellt und gestern die Ausführungen des Landesdenkmals in Bezug auf die Variantenauswahl und den Schutz des Denkmalensembles in Alt-Karow gehört. Es haben sich aber auch Bürger zu städtebaulichen Belangen und Denkmalschutz geäußert. Wenn dazu Erörterungsbedarf von Ihnen gesehen wird, dann hätten Sie jetzt die Möglichkeit, dies vorzutragen. Wenn das nicht gewünscht wird, käme als nächster Punkt „Die technische Detailplanung der Straße“. Möchte dazu jemand sprechen? – Herr Springer möchte die städtebaulichen Belange doch thematisieren.

Herr Springer (Einwender): Ich möchte noch einmal zum Denkmalschutz kommen. Ich würde darum bitten, den Fokus noch einmal speziell auf die ehemalige Denkmalfläche, die vorgesehen war, zu richten. Im Prinzip ist auch vom Denkmalschutz angedacht, diese Fläche wieder in der vollen Größe aufzunehmen. Das heißt, die Begrenzung wäre Strömannstraße/Straße 69. Wenn diese nicht mehr ganz herstellbar ist, sollte man zumindest einen größeren Raum als nur die Gartenfläche und die Hoffläche als schützenswerte Denkmalflächen ansehen, was gestern auch vom Vertreter der oberen Denkmalschutzbehörde als kritisch bewertet und gefragt wurde, ob man nicht überlegen sollte, in diesem Bereich eine Veränderung vorzunehmen.

VL Herr Losch: Sie meinen jetzt bezogen auf Ihr Grundstück?

Herr Springer (Einwender): Auf mein Grundstück, also dass das noch einmal erwähnt wird, nicht etwa, dass man sagt: „Herr Springer hat dazu nichts gesagt; er akzeptiert es so, wie es ist.“

Herr Franke (SenUVK, VHT): Diesen Belang hat schon der Herr vom Landesdenkmalamt vorgetragen. Dementsprechend ist er also schon in das Anhörungsverfahren eingegangen und wird auch nicht vernachlässigt. Wir hatten gestern versucht, anhand unserer Kriterienauswahl zu erklären, dass dem Denkmalbelang andere Belange entgegenstehen und dass wir selbst für den Fall, dass wir eine andere Gewichtung in diesem einen Kriterium vornähmen, gleichwohl an dieser Stelle nicht zu einer anderen Reihenfolge kämen, was die Vorzugsvariante angeht.

Ich möchte aber nochmals darauf verweisen, Herr Springer, dass wir verabredet hatten, dass wir im Zusammenhang mit dem Ehepaar Siefert schauen werden, inwieweit wir hier Ihrem Belang insgesamt noch entgegenzukommen vermögen.

VL Herr Losch: Zeigen Sie bitte noch einmal die Karte, damit Herr Springer sagen kann, welche Flächen er meint.

(Projektion)

Herr Springer (Einwender): Der alte Denkmalschutzkern oder das Denkmalschutzgebiet erstreckt sich von der Strömannstraße in leichter Neigung hier herüber. Früher ging die Straße einmal in diesem Bogen durch, sie hieß Straße 56 und ging bis auf die Blankenburger Chaussee. Das war der erste Denkmalschutzbereich. Nachher hat man ihn reduziert auf die Strömannstraße mit Begrenzung nach vorn. Die südliche Seite war dann die Tangente 69.

Natürlich muss man überlegen, inwieweit das Problem unter Denkmalschutzgesichtspunkten lösbar wäre, wenn man das alles etwas nach Süden schieben würde, natürlich in Abwägung auch mit dem Schallschutz usw. Dies wäre noch einmal meine Frage, weil mein Grundstück, diese Denkmalschutzzone vorn, im Gebiet eines ehemaligen Bebauungsplans liegt. Für den gesamten Denkmalschutzkern gab es sechs Bebauungspläne. Mein Grundstück war in den Bebauungsplan 6 integriert. Das hat man damals leider herausgenommen und in das große Bebauungsfeld XVIII-25 a mit eingelagert.

VL Herr Losch: Wenn ich es richtig verstehe, kann doch dafür dieser Vorhabenträger gar nichts.

Herr Springer (Einwender): Das ist jetzt auch keine Schuldzuweisung. Ich würde auch nicht von einer Bitte reden, sondern einfach noch einmal einen Denkanstoß geben, dass der Vorhabenträger, auch wenn er dafür nicht kann, dort noch einmal mit dem Denkmalschutz und mit dem Bezirk reden sollte. Das ist etwas anderes, als wenn ich mich als Privatperson dort unterhalte. Das war eigentlich mein Ansinnen.

VL Herr Losch: Okay. Nehmen Sie das so mit?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wir werden, was diese Ecke angeht, mit den Anliegern, mit den betroffenen Grundstückseigentümern reden, unter anderem mit Herrn Springer. Wir werden natürlich versuchen, eine Lösung zu finden, die den Anliegern entgegenkommt. Das hängt ein bisschen davon ab, was die Nachbarn bereit sind eventuell abzutreten oder was sie für Vorstellungen haben. Aber generell werden wir uns noch einmal mit den Betroffenen ins Gespräch begeben.

VL Herr Losch: Vielen Dank. Das nehmen Sie so mit. – Es meldet sich Herr Krahl.

Herr Krahl (Einwender): Eine südliche, zur Straße gehende Verlegung, so wie es Herr Springer jetzt angedeutet hat, würde aber für meine Begriffe eine Neuauslegung des Verfahrens bedeuten. Das wäre wieder die Version, die schon einmal abgeschmettert worden ist. Oder sehe ich hier irgendetwas falsch?

VL Herr Losch: Nein. Wenn die Straßenvariante so deutlich verändert würde, dass die geplante Verbindungsstraße zu einem großen Teil im westlichen Abschnitt wegfällt und dann gleichzeitig Eingriffe in Grundeigentum zur Erweiterung des bestehenden Netzes der Straßen mit den vielen Nummern notwendig sind, dann bräuchte es eine neue Auslegung und wohl auch eine neue Erörterung. Wenn man sagt: „Wir lösen alles im bestehenden Straßennetz“, dann gibt es überhaupt keine Auslegung; denn im bestehenden Straßennetz kann man den Verkehr führen, wie man will, solange es nicht umgebaut werden muss. Der Planfeststellungsbeschluss ist nur eine Baugenehmigung. Soweit nur etwas wegfällt und der Rest im bestehenden Straßenland gelöst wird, ergibt sich daraus keine neue Auslegung. Aber wenn die Trasse nach Süden verschoben wird, auch noch eine Trasse bleibt, die gebaut werden muss, dann gibt es eine neue Auslegung und eine neue Erörterung.

Herr Springer (Einwender): Herr Losch, Sie hatten das schon richtig interpretiert. Es geht nicht darum, die alte Trasse 1 a wieder aufleben zu lassen, sondern nur um eine ganz minimale Verlegung, parallel zur Straße 69, nicht um einen Eingriff in andere Eigentumsrechte. Nur darum geht es mir, nicht um die komplette Verlegung der Trasse entlang der Straße 69, sondern nur darum, minimal weiter rüberzurutschen, um zu meinem Grundstück mehr Luft zu haben, mehr nicht.

VL Herr Losch: Gibt es zu Städtebau und Denkmalschutz noch Wortmeldungen? – Wenn das nicht der Fall ist, kommen wir zu dem Punkt „Technische Planung/Verkehrssicherheit“, Lichtsignalanlagen, Querungshilfen usw. Wer möchte dazu Fragen stellen oder Alternativvorschläge präsentieren? Blenden Sie einmal den Straßenquerschnitt ein, damit wir eine Grundlage für die Erörterung haben. Oder wollen Sie mit etwas anderem beginnen?

Herr Springer (Einwender): Die Zuwegung zu meinem Grundstück ist ja angedacht, wie ich gesehen habe. Ich hatte aber bei der Auslegung auch darüber gesprochen, dass die Verbindung vom Flurstück 602 durchschnitten wird. Zu dieser Durchschneidung etwa in Höhe der Kleingartenanlage Strömannstraße hatte ich schriftlich eingereicht, dass man dort eine Querung vorsehen sollte. Diese habe ich bisher noch nicht berücksichtigt gesehen. Das ist das eine.

Die andere Frage wäre die Zuwegung zum Grundstück. Dort müsste ja die Verkehrsbehörde Genehmigungen erteilen. Wenn ich links auf mein Grundstück abbiege, dort, wo die Zuwegung angedacht ist, würde ich den fließenden Verkehr behindern. Dann würde möglicherweise die Verkehrsbehörde sagen: „Nee, nee, Herr Springer, so dürfen Sie nicht mehr reinfahren, das geht so nicht. Sie müssen im Prinzip eine große Runde fahren und von der Richtung Kleingartenanlage oder Straße 73 rauffahren, dann die neue Trasse rauffahren, sodass Sie nur rechts abbiegen.“ Wenn ich also vom Knotenpunkt Bahnhofstraße komme und dann links auf mein Grundstück abbiege, muss ich den Gegenverkehr, die Fußgänger und den Radverkehr beachten, sofern der auch richtungsgetreu fährt; manche fahren auch auf der falschen Seite. Das ist dann sehr kompliziert. Wenn ich mit dem Traktor unterwegs bin, möchte ich nicht auf dem Hof feststellen: Ach, da hängen ja drei Radfahrer hintendran, die hast du jetzt gar nicht gesehen.

Man sollte sich einmal überlegen, ob die Verkehrsbehörde dort mitgehen würde. Das ist ganz wichtig. Das muss ich wirklich schriftlich haben, dass mir die Verkehrsbehörde nicht sagt: „Herr Springer, so geht das nicht mehr!“ Ich hatte zur jetzigen Zuwe-

gung von der Straße 52 auf mein Grundstück einmal die Anregung gegeben, man möge doch die Haltelinie verlegen oder zumindest ein Schild anbringen, dass die Fahrzeuge, wenn die Ampel rot ist, vor meiner Einfahrt anhalten. Darauf wurde mir mitgeteilt, die Straßenverkehrsbehörde habe das abgelehnt; es müsse ein Raum von mindestens 18 m zwischen Ampel und Zufahrt gegeben sein. Dem war nicht so, also wurde dem auch nicht entsprochen.

Aus dieser Erfahrung heraus habe ich große Bedenken, dass man es mir schwermacht, in mein Grundstück zu fahren oder es zu verlassen. Das ist noch ein ganz kniffliger Punkt, und ich bitte, dass man hier eine Lösung herbeiführt.

VL Herr Losch: Das ist ein planerischer Detailpunkt, der für Sie von entscheidender Bedeutung ist. Herr Franke muss natürlich die Straße so planen. Wenn er das nicht machen würde, müsste er ja Ihr Grundstück komplett enteignen. Es muss natürlich eine ordnungsgemäße Zufahrt auch für den dortigen Wirtschaftsbetrieb geben. Ich kann mir auch nicht vorstellen, dass das nicht genau so geplant worden ist. Erläutern Sie das bitte einmal!

Herr Franke (SenUVK, VHT): Erst einmal ist es so, dass die Verkehrslenkung als Träger öffentlicher Belange natürlich in diese Planung eingebunden war und ihre Einwendungen geltend gemacht hat. Dazu hat aber nicht gehört, dass man mit der Einfahrt, so wie sie vorgesehen ist, nicht einverstanden wäre, was natürlich nicht ausschließt, dass irgendwann der Fall eintreten könnte, den Sie beschrieben haben. So sehr viele Möglichkeiten haben wir nicht. Was wir mit Ihnen bereits abgestimmt haben, ist, dass wir Ihnen die Zufahrt großzügiger herstellen, damit Sie etwas mehr Platz zum Agieren haben. Es gibt ja nichts anderes, es sei denn, Sie haben die Vorstellung, dass Sie auf Ihre Gartenfläche zufahren wollen. Wenn das nicht der Fall ist, können wir gar nicht anders. Wir können Ihre Einfahrt vergrößern, damit Sie mehr Spielraum haben; aber mehr können wir an dieser Stelle erst einmal nicht machen, und das haben wir schon einmal besprochen.

VL Herr Losch: Herr Springer hat gefragt, wie er, wenn er vom Knoten Alt-Karow kommt, dann in der Linksabbiege-Situation auf sein Grundstück kommt. Da müssten Sie doch jetzt sagen, dass im Prinzip der Kurvenradius, den er fahren müsste – das wäre auch mit Anhänger kein Problem – möglich wäre; man kommt da rauf, ohne dass jemand gefährdet wird.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Das ist in der Tat der Fall, Herr Losch. Allerdings war das meines Erachtens nicht seine Frage, sondern die Frage war, ob durch die Abbiege-Beziehung der Verkehr hinter ihm im Knotenpunkt zum Erliegen kommt und deshalb die Verkehrsbehörde anordnen könnte, dass Linkseinbiegen nicht möglich wäre. Gefahrlos zufahren kann er, das ist nachgewiesen mit entsprechenden Abbiegeradien, die da angelegt wurden. Gleichwohl verbreitern wir diese Zufahrt. Aber, wie gesagt, die Verkehrsbehörde hatte diese Pläne zur Einsicht; mit ihr ist das im Grunde abgestimmt, und es ist kein Widerspruch dagegen erhoben worden.

Herr Springer (Einwender): Ich glaube, Herr Losch hat schon richtig verstanden, wo die Schwerpunkte liegen. Sie liegen nämlich genau dort, wo ich vom Kreuzungsknotenpunkt Karow komme. Da ist noch ein Stummel, eine Einbindung von der Straße 52. Es ist also durchaus Verkehr, der von der Straße 52 genau an diesem Radius einbindet und der dann links abbiegt. Der würde relativ schnell an meiner Einfahrt sein. Den

müsste ich auch noch beachten. Der fährt dort rauf und gibt natürlich „Stoff“, der Pkw oder das Motorrad oder was auch immer hat ja eine ganz andere Beschleunigung als ich mit dem Trecker. Ich habe keinen Renntrecker, sondern das Ding läuft Spitze 25 und hat keine große Beschleunigung. Dem muss man ja Rechnung tragen. Sicherlich kann ich nicht fordern, eine zweite Ampel zu machen und dann alles andere auf Rot zu setzen, „damit Herr Springer auf sein Grundstück fahren kann“.

Anders herum ist es ein wesentlich höherer technischer Aufwand, dass ich vom Traktor aus vielleicht schon – ich muss ja eine Einfriedung um diese Straße machen, damit nicht jeder auf mein Grundstück kommt – mit einem Summer mein Tor öffnen kann, wenn ich dort stehe und links in mein Grundstück einfahren will. Das alles sind technische Aufwendungen, die speziell in diesem Fall auf mich zukommen. Die Frage ist dann: Wer trägt diese Kosten? Man sagt dann: „Herr Springer, das ist Luxus, das müssen Sie selber bezahlen.“

Das sind Punkte, die ich nicht als Sand ins Getriebe werfen will, sondern mit denen ich nur einen Denkanstoß geben will, zu sehen, was alles auf mich zukommt. Das ist für mich ganz wichtig, weil es nur so zu einer Gesamtlösung kommen kann.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Diesen Denkanstoß haben wir verstanden.

Herr Krahl (Einwender): Da wir jetzt bei den technischen Dingen sind, möchte ich noch einmal die Verschwenkung von der Straße 52 auf die neue Straße unter die Lupe nehmen. Denn wenn wir uns diese Kreuzung ansehen und einmal vernachlässigen, was in der allgemeinen Nullplanung und in der nächsten Stufe an Verringerung der Fahrzeugmengen prognostiziert worden ist – das wird sich ja nicht verringern -, so hat die Realität Ihre Planungen schon lange überholt.

(Verweis auf die Projektion)

Auf dieser Karte (links unten) sollen 6.000 Wohneinheiten gebaut werden; in Blankenburg will man 12.000 bauen. Jetzt kommt also Verkehr dazu: Arztbesuche, Einkaufsfahrten usw., das alles wird sich Richtung Karow und Buch bewegen. Ich glaube nicht, dass wir, selbst wenn die Straße fertig ist, dort weniger Verkehr haben werden.

Jetzt kommen wir zur technischen Auslegung. Sie haben dort aus allen Richtungen je eine Linksabbiegespur und eine Geradeausfahr-/Rechtsabbiegespur vorgesehen. Wenn wir einmal nach Berlin gehen, kann ich Ihnen das, was ich gleich beschreiben will, an 13 von 15 Kreuzungen zeigen. Der Rechtsabbieger fährt an, vielleicht noch ein zweiter hinter ihm, dann muss er den Fußgängerverkehr beachten. Wir ziehen die Bushaltestellen vor Lidl und der Stadtmission jeweils Richtung Kreuzung, werden also einen stärkeren Fußgängerverkehr als bisher haben. Das heißt, das Rechtsabbiegen ist von vornherein ausgebremst; es geht gar nicht anders. Der Fußgänger springt bei der letzten Grün-Sekunde der Ampel noch auf der Straße und läuft dann genüsslich in der Rotphase drüber. So ist einfach die Realität. Damit fehlt die Zeit zum Rechtsabbiegen.

Ich nehme jetzt nur die Strecke, die von unten hochkommt. Der Stau, den wir jetzt schon bis zur ersten Bushaltestelle haben, wird sich wahrscheinlich noch viel weiter fortsetzen. Das kann man schon als Realität nehmen; das kann ich mir an unendlich vielen Kreuzungen in Berlin angucken.

Was passiert als Nächstes? Wenn der Autofahrer einschätzt, dass er nicht in zwei Phasen über die Kreuzung kommt, sucht er sich einen Ausweg. Der Ausweg wird heißen Rechtsschwenk auf die Straße 42, Linksschwenk auf die Straße 52. Das heißt, wir haben eigentlich noch eine zweite Staustrecke – diese fantasiere ich mir nicht zurecht, die wird kommen – auf der Straße 52; denn diese Verkehrsteilnehmer müssen dann dort auf die neue Straße. Als Rechtsabbieger geht es vielleicht schneller, als Linksabbieger wird es gar nicht gehen. Wir, die wir zwischen Straße 69 und Straße 52 wohnen, müssten uns dort, um für Behördengänge, Einkäufe usw. in die Ortslage Karow zu kommen, auch als Linksabbieger anstellen und uns in die zu erwartende Stauschlange links einfädeln.

Ich sehe hier keine Bewegung, ich sehe hier nur Stop and go, nur Stau, kein Weiterkommen. Dazu brauche ich keine Computermodelle, dazu muss ich auch nicht rechnen, ich brauche mich nur nach Berlin zu begeben und mir das Verkehrsgeschehen anzuschauen. Das heißt, wir werden dort erst einmal richtiggehend abgeschnitten, und der Stauverkehr wird sich auf der Blankenburger Chaussee, dann auf der neuen Straße abspielen, nur dieses Stück betrachtet.

Wenn ich mir mein Grundstück angucke, so bin ich dann ringsum von Fahrzeugen umgeben, und zwar von stehenden Fahrzeugen mit laufendem Motor. Schräg gegenüber von mir, an der Straße 52, ist eine Kita erbaut worden; sie hat die Spielfläche unmittelbar an der Straße 52. Dann spielen die Zwerge in Auspuffhöhe fünf Meter neben der Fahrbahn. Ich sehe nicht, dass jemand darüber nachgedacht hat. In den Lärmschutz- und ähnlichen Gutachten ist auch auf diesen Verkehr, Straße 52, überhaupt nicht eingegangen worden. Der fehlt vollständig, den gibt es scheinbar nicht. Dort müssen die Autos offensichtlich alle gebeamt und nicht durch Motorkraft vorwärtsbewegt werden. Ich würde gern, und zwar im Gegensatz zu gestern, ein paar konkrete Ausführungen dazu hören. Denn das geht nicht. Von der technischen Planung her ist das ein Verkehrsunfallschwerpunkt, gerade dieses Abbiegen nach links von der Straße 52 in die neue Straße, kurz vor einer Ampel, wo ständig Autos stehen werden. Ich weiß nicht, wer sich so etwas ausdenkt. Das ist doch technisch gar nicht machbar!

Weiterhin möchte ich gern etwas dazu hören, warum die Lärmschutzbelange, gerade was das Grundstück Straße 69 Nr. 4 betrifft, überhaupt nicht berücksichtigt worden sind. Man redet immer nur vom Lärm, der von der neuen Straße kommt. Was von der Kreuzung und von der Straße 52 kommt, ist nicht berücksichtigt. Das ist ein glatter Fehler. Da sind Außenbereiche nicht gefunden, nicht erwähnt worden, die man selbst auf zehn Jahre alten Google-Streetview-Bildern sieht. Ich weiß nicht, was man dort gemacht hat. Man hat dort wahrscheinlich genauso begutachtet wie bei der Umweltschutzgeschichte, was die Vögel bei Herrn Springer betrifft, irgendwo vom Schreibtisch aus, aber nicht an dieser Ecke. Hier gehe ich auf keinen Fall mit.

Ich möchte feststellen, dass hier entweder die Unterlagen nicht vorhanden sind oder dass sie nur am Schreibtisch entwickelt worden sind. Erläutern Sie mir bitte einmal, wie das dort technisch funktionieren soll.

VL Herr Losch: Herr Krahl wendet zusammenfassend ein, dass der Anschluss der Verbindungsstraße am Knotenpunkt Alt-Karow nicht funktionieren wird, weil der

Rechtsabbiegerverkehr nicht ausreichend abfließen kann, weil es keine eigenen Rechtsabbiegespuren gibt.

Herr Krahl (Einwender): Korrektur! Ich habe gesagt: Ausgehend von dem schlecht abfließenden Rechtsabbiegerverkehr dort wird sich ein Schleichwegverhalten einstellen über die Straße 42, meinetwegen schon vorher über die Straße 44, der die Straße 52 zumachen wird.

VL Herr Losch: Das ist die Folgewirkung davon.

Der zweite Punkt ist, dass die Anbindung der Straße 52 an die neue Verbindungsstraße nach Ansicht von Herrn Krahl auch nicht funktionieren wird, weil dort offensichtlich das Linksabbiegen bei der Belegung der Verbindungsstraße schwieriger ist und es keinen Linksabbiegestreifen gibt, in dem die Linksabbieger ohne Behinderung des Folgeverkehrs warten können.

Der Punkt Lärmschutz kommt später, bitte noch nicht hier.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Unser Büro wird Ihnen jetzt gleich auseinandersetzen, warum dem genau nicht so sein wird. Wir kommen dann allerdings auch wieder bei dem Grundproblem der Zahlen an, die wir als Prognose unterstellt haben. Mit den Zahlen, von denen wir überzeugt sind, dass sie richtig sind, können wir nachweisen und haben wir nachgewiesen – das gehört zu jeder Planungstätigkeit dazu, die sich mit Straßen befasst –, dass die Knotenpunkte, die wir erzeugen, leistungsfähig sind, und zwar in unserem Fall nicht nur leistungsfähig im Sinne „gerade mal so leistungsfähig“, sondern es sind Stufen dabei, die man sonst in Berlin in der Regel nicht erreicht, also besonders gut leistungsfähig.

Das Büro wird Ihnen etwas erzählen über Abbiegeradien und Sichtweiten, sodass wir Sie eigentlich zufriedenstellen können. Ich bitte Herrn Gumz um diese Ausführungen.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Es ist in der Tat so, dass Grundlage für die Berechnungen, die wir dort vornehmen, die Knotenstrombelastungspläne sind, die wir schon vor der Mittagspause einmal gezeigt haben, wo man genau sehen konnte, wer in der Spitzenstunde von wo nach wo fährt. Diese Knotenstrombelastungen zur Spitzenstunde, also den Worst-Case, nehmen wir dann immer als Grundlage, um damit entsprechend in die Dimensionierung der Kreuzung einzusteigen, insbesondere in die Dimensionierung der Lichtsignalanlage. Wir haben also für diese Kreuzung schon ein ganz konkretes Signalprogramm entwickelt, wo man auch festlegt, wann Rot und wann Grün gezeigt wird und wer letzten Endes wann fahren kann.

Ergebnis dieser Berechnungen sind dann Angaben über die zu erwartenden maximalen Rückstaulängen, die unter Berücksichtigung eines konkreten Signalprogramms und unter Berücksichtigung der nachmittäglichen Spitzenstundenbelastung ausgerechnet werden, was dann wiederum alle Verkehre beinhaltet, die in der Prognose durch die Ansiedlung von Wohngebieten etc. zu erwarten sind. Das beides führt dann dazu, dass man die Rückstaulängen berechnet. Die Rückstaulängen werden dann Grundlage für die Dimensionierung der Abbiegefahrstreifen, wie man sie hier an allen Zufahrten sieht.

(Verweis auf die Projektion)

Das Phänomen, das Sie angesprochen haben, dass hier die querenden Fußgänger die rechts abbiegenden Fahrzeuge behindern können, ist in der Tat etwas, was wir auch aus der Realität kennen. Das ist an nahezu allen Kreuzungen in Berlin so. Das ist in die entsprechenden Leistungsfähigkeitsberechnungen auch mit eingeflossen. Es ist also so, dass auch ganz konkret Fußgänger- und Radverkehre bei den Leistungsfähigkeitsberechnungen mitberücksichtigt worden sind; auch deren Behinderungen des Kfz-Verkehrs sind mitberücksichtigt worden, sodass wir uns an dieser Stelle zu 100 % sicher sind, dass das, was wir geplant und entworfen haben, auch funktioniert.

Herr Krahl (Einwender): Das ist jetzt genau die Antwort, die mich nicht zufriedenstellt, weil Ihre Computerprognosen heute schon in der Realität nicht stimmen. Wir fahren dort täglich. Ich sehe die Rückstaulängen. Ich sehe auch zu, dass ich, wenn ich von Blankenburg komme, mittlerweile auf die Straße 52 abbiege, einfach, um dies zu entlasten. Aber ich komme auch aus diesem Gebiet.

Sie können mir vorrechnen, was Sie wollen, das zweifle ich einfach an. Denn wir leben dort und sehen täglich, was da los ist. Sie machen das vielleicht nach zwei Begehungsterminen vom Schreibtisch aus. Ich könnte doch erwarten, dass, wenn hier viele Leute stehen – und es haben gestern viele Leute hier gestanden -, die Ihnen Tipps aus der Praxis geben, diese eingearbeitet werden und nicht einfach gesagt wird: „Wir haben gut berechnet.“ Das ist keine Antwort!

VL Herr Losch: Ich schlage vor – ich habe es nämlich auch noch nicht so richtig verstanden –, wir fragen einfach einmal Herrn Gumz. Bei den vier Fahrstreifen an dem großen Knotenpunkt Alt-Karow gibt es sozusagen viermal die Möglichkeit, geradeaus oder rechts zu stehen, um aus den vier Richtungen rechts abzubiegen oder geradeaus zu fahren. Wie hoch ist in der Spitzenstunde die höchste Belegung einer dieser vier Anbindungen?

Zweitens habe ich auch noch nicht so richtig verstanden, wie viele Linksabbieger aus der Straße 52 in der Spitzenstunde angenommen werden.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Die Linksabbieger aus der Straße 52 werden gerade noch recherchiert.

Ich beginne deshalb mit dem ersten Teil Ihrer Frage, der Frage nach der Länge des Rückstaus. Ich sagte in meinen Ausführungen, dass die Abbiegefahrstreifen so dimensioniert sind, dass die auftretenden Rückstaue hier problemlos abgewickelt werden können, ohne dass der geradeaus fahrende Verkehr durch wartende Linksabbieger behindert wird. Wir haben das so dimensioniert, dass die Länge der Linksabbiegefahrstreifen – –

VL Herr Losch: Das wurde gar nicht bestritten, Herr Gumz. Bestritten wurde Folgendes: Die Geradeausfahr- und Rechtsabbiegespur trennt sich ja nicht bis zum Knoten, sondern bleibt gemeinsam. Das, was Herr Krahl gefragt hat, betrifft das klassische Phänomen auch in Berlin: Einen Rechtsabbieger verträgt der Geradeausverkehr gerade noch, er steht dann vor dem Fußgängerübergang, und wenn der zweite Rechtsabbieger dazukommt, kommt natürlich keiner mehr weiter. Deshalb nur einmal zur groben Einschätzung: Wie viele Fahrzeuge stehen in der Geradeaus- und Rechtsab-

biegespur an der am stärksten belasteten Achse oder Zuwegung des Knotens in der Spitzenstunde?

Herr Krahl (Einwender): Dann in Bezug auf die Straße 52, auf das Linksabbiegen von dort: Wie sollen diese in diese Staustufe hineinkommen?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Dazu brauchen wir jetzt einen kleinen Moment.

(Projektion)

VL Herr Losch: Sie sehen, Herr Krahl, wenn Sie auf die Karte schauen: Von der Verbindungsstraße aus fahren nach Alt-Karow – das sind die beiden rechten Relationen – in der Spitzenstunde 363 Fahrzeuge entweder geradeaus oder nach rechts. Das heißt, 363 Fahrzeuge nutzen in der Spitzenstunde diesen gemeinsamen Fahrstreifen. Wenn Sie das durch 60 Minuten teilen, dann wissen Sie, wie viele Fahrzeuge pro Minute darüber fahren: sechs.

(Zuruf: Das ist völlig unmöglich!)

Jetzt sagt der Vorhabenträger: Sechs pro Minute wird man schaffen. Wie ist denn eine normale Ampelphase? Da steht man wahrscheinlich zwei Minuten und hat vielleicht zwei Minuten Grün.

Herr Krahl (Einwender): Man steht zwei Minuten und hat vielleicht 45 Sekunden Grün. Ich kann das maximal durch 18 Zyklen teilen, dann wäre Schluss. Teilen Sie einmal mit Ihrem Taschenrechner 363 durch 18! Dann gibt es das Rückstauverhalten, da sind wir genau dort, wo ich hinwill: Es wird zu diesen Schleichwegen kommen, und die Straße 52 wird zugestaut sein.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Wir haben jetzt einmal beide Sachen nachrecherchiert. Die Länge des Rückstaus für die Geradeausfahrstreifen, auf denen auch die Rechtsabbieger mit abgewickelt werden, liegt in der nachmittäglichen Spitzenstunde bei maximal um die 50 m. Wir haben auch noch einmal die Anzahl der Fahrzeuge recherchiert, die am Anschluss der Straße 52 rein- und rausfahren. Wir haben dort von der Bahnhofstraße pro Stunde etwa 40 Rechtsabbieger aus der Straße 52 in die Bahnhofstraße hinein, 45 Linkseinbieger – –

(Herr Krahl: In die Verbindungsstraße!)

Entschuldigung: in die Verbindungsstraße, in Richtung Bahnhofstraße. In die andere Richtung, also aus der Straße 52 – –

VL Herr Losch: Sagen Sie noch einmal: Wie viele Linksabbieger in die Verbindungsstraße gibt es in der Spitzenstunde?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Nach links 45 und nach rechts 30 aus der Straße 52 in die Verbindungsstraße, alle zwei bzw. alle anderthalb Minuten ein Fahrzeug.

(Herr Krahl: Das ist eine falsche Annahme!)

VL Herr Losch: Ich frage noch einmal zu der ersten Geschichte, zu den Knoten. Herr Gumz, Sie haben das gerade ausgerechnet: Diese 363 Fahrzeuge in der Geradeaus- und der Rechtsabbiegespur haben in der Spitzenstunde einen Rückstauraum von 50 m. Wie viele Fahrzeuge müssen denn jetzt, sehr salopp formuliert, bei einer Grünphase der Ampel immer rüber, damit das funktioniert? Wovon geht man aus? Wie viel räumt eine Ampelgrünphase ab?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Wir gehen davon aus, dass eine Ampelphase reicht, um den gesamten Rückstau dort abzuräumen.

VL Herr Losch: Wie viele Fahrzeuge sind 50 m?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Ungefähr 6 m pro Fahrzeug kann man ansetzen; es sind sieben oder acht.

VL Herr Losch: Acht schafft man, sagen Sie; das klingt plausibel. Das ist der eine Punkt.

Für die 45 Linksabbieger an der Einmündung der Straße 52 in die neue Verbindungsstraße wird es keine Ampel geben? Diese 45 Linksabbieger müssen auf eine Lücke warten, natürlich nur in der Spitzenstunde. Die Frage ist bloß: Müsste man für diese nicht eine geringfügige Aufstellfläche haben? Denn diese blockieren sonst ja auch die Rechtsabbieger, die wahrscheinlich leichter abfließen könnten. Nur können die Rechtsabbieger da schon nicht mehr raus, wenn ein Linksabbieger hier eine Viertelstunde stehen muss; sehe ich das richtig? Das fände ich eine komische Planung.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Es ist so, dass für die Ausfahrt aus der Straße 52 ein Mischfahrstreifen vollkommen ausreicht.

VL Herr Losch: Ein Mischfahrstreifen für Links- und Rechtsabbieger gleichzeitig. Also wenn drei Linksabbieger hintereinander stehen, ist es sinnvoll, zu wenden und zurückzufahren.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Es ist äußerst selten, dass dort drei Linksabbieger nacheinander anzutreffen sind. Dies sind doch eher einzeln eintretende Ereignisse.

VL Herr Losch: 45 in 60 Minuten!

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Genau, sodass in diesem Dreh zwischen einer Minute und anderthalb Minuten ein Linksabbieger auftritt.

VL Herr Losch: Sie sagen, die Verkehrsbelegung der Verbindungsstraße lässt immer eine Lücke, sodass pro Minute wenigstens ein Linksabbieger abfließen kann; das halten Sie für bestätigt.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Das ist absolut anzunehmen.

VL Herr Losch: Herr Krahl, Sie glauben das nicht?

Herr Krahl (Einwender): Mein Schreibtisch ist so gestellt, dass ich auf diese Kreuzung gucke und auch einschätzen kann, wie viel dort fließt, wie viel herauswollen, gerade nachmittags. Diese Zahlen sind absolut nach unten gedrückt und die Durchlassfähigkeit ist nach oben gedrückt. Dadurch ergibt sich vielleicht gerade so ein plausibles Bild auf dem Papier, aber ein realistisches Bild ist es nicht.

Fakt ist: Wir werden dort wahrscheinlich mindestens zwischen 8 und 10 Uhr nicht links herauskommen, denn selbst mit den von Herrn Gumz angenommenen 50 Metern ist die Zufahrt schon in diesem Staubereich. Nachmittags wird sich das Ganze noch einmal zwischen 15 und 18 Uhr abspielen. Gut, ich habe eine Versicherungsagentur, ich könnte auf die Ecke ein großes Schild hängen: „Günstige Kfz-Versicherungen!“ Das wäre vielleicht ganz lustig, aber ich möchte mir dann die Schrotthaufen eigentlich nicht angucken, die dort zwangsläufig produziert werden. Ich glaube, Herr Gumz möchte da auch nicht in die privatrechtliche Haftung gehen, weil er in seine Planung – ich weiß nicht, wie man das nennt – vorsätzliche Körperverletzung oder so etwas eingebaut hat. Eine solche Formulierung wird es schon geben. Herr Sommer ist leider heute nicht hier; er kennt diese garantiert.

Von der technischen Lösung her ist das einfach nicht machbar. Damit sind wir bei der zweiten Stelle.

VL Herr Losch: Die Darstellung, dass der Knoten doch funktioniert, fand ich jetzt nicht so abwegig. Dazu, ob Sie das akzeptieren, haben Sie sich noch nicht geäußert. Bei der Straße 52 ist das anders.

Herr Krahl (Einwender): Es ist einfach unrealistisch, denn wir sehen es an vielen Ampeln. Ich habe mir angewöhnt, zum Beispiel im Sommer mit dem Roller zu fahren, und gewinne dort die Zeit gerade in den Rechtsabbiegespuren, wo das eine Auto halbquer, das andere Auto dreiviertelquer steht und der Fußgänger wartet. Ich komme da gerade noch durch, aber der Autofahrer nicht mehr. Beim typischen Verhalten von Fußgängern und Radfahrern ist diese Rechtsabbiegephase sehr, sehr kurz. Da kommen keine sechs Autos mehr durch, wenn dort zwei stehen und bei schon Rot herumfahren. Ich weiß nicht, wie die anderen vier darüberkommen sollen. Wenn Sie Auto fahren, müssten Sie mir eigentlich recht geben.

Gehen wir einmal weg von der Planung und versuchen einmal, das Ganze so zu gestalten, dass es lebt, dass es funktioniert. Sie geben öffentliche Gelder aus; Sie sollen in erster Linie ein bisschen für das Wohl der Bürger arbeiten. Aber das sehe ich hier noch nicht, tut mir leid.

VL Herr Losch: Beantragen Sie doch, dass zumindest für den Rechtsabbiegeverkehr überall ein Grünpfeil angebracht wird! Dann sind die Rechtsabbieger immer schon weg, wenn die Ampel grün wird, dann kommen wenigstens erst einmal ein paar Geradeausfahrer über die Kreuzung. Damit steigt die Leistungsfähigkeit wieder ein wenig an.

Herr Krahl (Einwender): Herr Losch, das ist ein guter Vorschlag. Das können wir sofort machen. Ich hätte aber von Fachleuten erwartet, dass das von vornherein eingebaut wird; denn so schwer ist das nicht.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Ich habe Mühe, dieser Unterhaltung zu folgen, weil diese Planung regelgerecht erstellt ist. Diese Planung hat einen Durchlauf über das sogenannte Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen erfahren. Das ist Grundlage jedweder Bemessung einer Kreuzung bundesweit. Da können wir nicht von persönlichen Annahmen einzelner Bürger ausgehen, die von ihrem Schreibtisch aus ständig nach draußen gucken, auch wenn sie Versicherungsagenturen haben, sondern das wird überall angewandt, egal, wie viel Zeit jemand am Fenster verbringt.

Die Berechnungen haben ergeben, dass diese Kreuzung in einem Bereich ist, der sonst in Berlin fast nirgendwo erreicht wird. Das sind oberste Qualitätsstufen! Wir betrachten daher die Diskussion hinsichtlich dieser Belange als abgeschlossen. Das hat ausgelegen, das kann nachvollzogen werden, das hat keine der Verkehrsbehörden beanstandet. Diese Diskussion führen wir auf diesem Niveau hier nicht.

Herr Krahl (Einwender): Ich habe versucht, Ihnen zu vermitteln, dass zwischen Ihrer Theorie und der Praxis ein relativ großer Unterschied ist und dass ich durchaus in der Lage bin, das einzuschätzen, weil ich eben nicht ganztägig abwesend bin. Das alles hätte ein intelligenter Mensch sicherlich auch verstehen können, wenn er gewollt hätte. Ich meine, die anderen haben das auch so verstanden. Diese kleine Spitze, die Sie am Rande setzen, vergebe ich Ihnen jetzt einfach, und das setzen wir auch nicht fort, da haben Sie vollkommen recht.

Fakt ist doch einfach, dass ich aus der Praxis heraus, weil ich dort sitze und das beobachten kann, vielleicht einen etwas besseren Einblick habe als Sie von Ihren theoretischen Unterlagen aus. Ich würde darum bitten, dass das hier einfließt. Denn wir müssen uns über eines verständigen: Dass das hier ein Geplänkel hin und her ist, ist unbestritten. Aber wenn Sie sich fragen, was hinterher passiert, ist festzustellen: Der Widerstand in der Gruppe ist groß, er ist viel größer als früher. Die Bereitschaft, etwas zu tun, ist auch viel größer als früher. Ich erwarte schon, dass Sie ein bisschen auf das eingehen, was eingebracht wird. Das muss ich Ihnen einfach so sagen. Denn es ist nicht im Sinne des Erfinders, auch nicht im Sinne Ihrer Behörde, dass wir uns dann vor Gericht treffen.

Dass die Leute heute nicht mehr einfach so aufgeben, das wissen Sie doch. Das sehen Sie in vielen Bereichen. Sie merken es doch auch hier. Ich habe seit gestern Abend drei Anrufe bekommen: „Wie können wir euch unterstützen?“ Wenn Sie früher eine Bürgerinitiative begonnen haben, sind Sie mit 20 Leuten gestartet, und in fünf Jahren waren noch zehn da. Der eine ist weggestorben, der andere hatte keine Kohle, der andere kein Interesse mehr. Heute habe ich denselben Abrieb, aber ich habe doppelt so viele Zuflüsse.

Wir sitzen doch letztlich nicht hier, um Gerichtsprozesse zu führen, sondern wir sitzen hier, um eine Straßenlösung zu finden.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wenn Sie die Diskussion verfolgt haben – ich unterstelle das einmal -, dann haben Sie festgestellt, dass wir auf einzelne Bedürfnisse gerne eingehen und das mehrfach angekündigt haben. An der einen oder anderen Stelle lässt sich das leicht nachvollziehen. Was wir nicht machen werden, ist, eine Planung, die einwandfrei ist, die den Regeln entspricht und in allen Leistungsbelangen an den oberen Grenzwerten liegt, zu verändern.

VL Herr Losch: Zurück zur Einmündung der Straße 52 in die Verbindungsstraße: An dem Knoten Alt-Karow scheint die Leistungsfähigkeit zu bestehen.

Ich muss noch einmal zu meinem Verständnis fragen: 45 Linksabbieger in der Spitzenstunde wollen die Straße 52 in Richtung Bahnhofstraße verlassen. Können Sie sagen, wie viele Autos in dieser selben Spitzenstunde in beiden Richtungen die Verbindungsstraße pro Minute benutzen? Dann verstehe ich vielleicht auch, ob man da zwischenkommt oder nicht.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Wir haben gerade noch einmal nachgeschaut. Es sind in Summe etwa 1000 Fahrzeuge, die auf der Verbindungsstraße fahren. Diese müssen sich dann halt verzahnen mit den ein- und ausbiegenden Fahrzeugen.

Herr Franke hat es schon angesprochen: Es gibt für die Berechnung der Leistungsfähigkeit deutschlandweit einheitliche Verfahren. Genau diese Verfahren haben wir exakt so angewendet, wie man sie hier anwenden soll. Ergebnis der Berechnungen sind die sogenannten Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs. Diese werden eingeteilt in die Stufen A bis F, und zwar A für die beste Qualitätsstufe und F für die schlechteste. Wir haben in Berlin üblicherweise die Situation, dass wir für Planungen schlechtestenfalls eine Qualitätsstufe D ansetzen.

Wir haben hier Qualitätsstufen von A und B und keine schlechteren, sodass ich ganz sicher davon ausgehen kann, dass an dieser Kreuzung auch ohne Lichtsignalanlage keine Probleme auftreten werden und alle Verkehre problemlos abwickelbar sind.

VL Herr Losch: Sie haben eben von 1000 Fahrzeugen gesprochen, bezogen auf welchen Zeitraum?

(Herr Gumz: Pro Stunde.)

– 1000 Fahrzeuge pro Stunde?

(Herr Gumz: In der Spitzenstunde, ja.)

– Okay, danke.

Herr Springer (Einwender): Ich könnte mir als Laie vorstellen, dass der Stummel, der von der Straße 52 in die Erschließungsstraße einmündet, entfällt und dass man die Straße 52, von der Kreuzung kommend, quasi bis zur Straße 69 nur in eine Richtung führt, also als Einbahnstraße. Wenn der Stummel weg wäre, würde auch der Schleichverkehr, der sich ganz sicher aufbaut, wenn abends der Verkehr aus der Stadt herauskommt und sich an der Kreuzung aufstaut, wegfallen. Wenn man für die hinzukommenden Flächenpotenziale von der Straße, die von Blankenburg in Richtung Buch an die Kreuzung geht, schon vorher Rechtsabbiegung in die große Erschließungsstraße ermöglichen könnte, würde man den Verkehrsfluss in Richtung Buch aktivieren, also wenn man schon vor der Kreuzung rechts in diese Sammelstraße abbiegen könnte. Man könnte den Stummel dafür wegnehmen. Es sind, wenn ich es richtig sehe, nur zwei Anlieger, die in diesem Stummel hineinfahren. Diese würden über die weiterbestehende Straße 52 rechts abbiegen, könnten über die Straße 42 wieder auf die Hauptstraße Blankenburger Chaussee kommen und in Richtung Buch

fahren. Es sind nur zwei Grundstücke; man hätte aber den Stummel weggenommen, um diesen Schleichverkehr, der sich über die Straßen 42, 45 entlang der Straße 52 aufbaut, zu vermeiden.

Jetzt fragen Sie: Was machen wir aber mit den Anwohnern in der Straße 69? Die wiederum würden dann eine Zuwegung zu der übergeordneten Straße in der Innenerschließung bekommen, und zwar über die ganzen Rasterstraßen, die bei der Planung und Bebauung durchaus bedacht werden müssen. Man würde diese Ecke, von der Herr Krahl gerade sprach, mit Rückstau usw., entschärfen. Wäre das technisch denkbar und überhaupt als Lösungsansatz zu sehen?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Es wäre natürlich grundsätzlich möglich, diesen Stummel wegzulassen. Man hätte dadurch den einen Schleichverkehr nicht mehr, aber den anderen würde ich dadurch gewinnen.

Es ist ja nicht so, dass nur die beiden Anlieger dieses Stummels darüberfahren, sondern wir sehen an den Verkehrsbelastungszahlen, dass darauf ein deutlich höherer Verkehr ist. Sie hatten gerade von 45 Linksabbiegern und 30 Rechtsabbiegern gesprochen. Diese würden sich dann natürlich durch das Wohngebiet andere Wege suchen und die Wohnstraßen in diesem Gebiet zusätzlich belasten.

Daher halte ich es schon immer für eine sinnvolle Überlegung, Netze nach Möglichkeit durchlässig zu lassen, sodass man so schnell wie möglich auf eine leistungsfähige und vernünftig ausgebaute Straße kommt. Es ist letzten Endes der Gedanke dahinter, möglichst schnell aus dem Wohngebiet auf eine Verkehrsstraße zu kommen und nicht lange Wege durch die Wohngebiete zu produzieren. Die Straße 42 ist wirklich nicht geeignet, noch in Größenordnungen zusätzlich Verkehre aufzunehmen.

Herr Springer (Einwender): Ich glaube, wir reden etwas aneinander vorbei. Sie sagen, der Verkehr sucht sich andere Schleichwege. Die Schleichwege aus der Stadt heraus über die Straße 42 und die Straßen 44 und 45 sind so und so gegeben. Aber diese würden nicht benutzt werden. Gerade weil Sie vom Verkehr durch das dortige Wohngebiet sprechen: Das ist ja gerade das Wohngebiet, die Straßen 42, 44, 45. Dort würde man nicht abbiegen können, wenn der Stummel nicht wäre; dann macht es für die Leute keinen Sinn.

Was das andere Wohngebiet betrifft, das da einmal entstehen würde, so reden Sie bestimmt von der Verlängerung der 42 dann über die 58. – Nicht? Dann kann ich aber nicht nachvollziehen, welche Probleme Sie da sehen. Wenn der Stummel weg ist, gibt es durch das Wohngebiet keinen Schleichverkehr. Schleichverkehr gibt es nur für die Anwohner.

Wir reden aber jetzt von dem übergeordneten Verkehr, der aus der Stadt herausflutet. Ich sehe das ja, wenn ich selbst fahre. Abends macht es immer Sinn, in die Stadt hineinzufahren, 18 Uhr, weil die Tangente in Richtung Stadt schön frei ist. Ich muss dann diejenigen bedauern, die rauswollen und überall im Stau stehen. Diese sind es nämlich, die morgens hineinfahren. Wenn der Stummel nicht wäre, würden sie morgens vielleicht von der Entlastungsstraße dort schon links abbiegen und so durchfahren.

Sie schütteln den Kopf. Das mag Ihre persönliche Empfindung sein. Ich ertappe mich als Autofahrer manchmal auch dabei, dass ich zu den komischen Typen gehöre, die

sich fragen: Willst du da vorn stehen oder schleichst du hinten herum? Es geht durch die Rennbahnstraße, da ist ein Wohngebiet, da steht zwar überall Tempo 30; aber da fahren die Leute durch. Ich hebe den Finger und frage: Wer wirft den ersten Stein? Ich bin dabei. Deswegen rede ich nicht davon wie ein Blinder von der Farbe, sondern ich weiß, wie es läuft. Sie sagen zwar, das würde nicht passieren. Aber ich würde doch meinen, dass man einmal über Folgendes nachdenken kann: wenn Potenzial hinzukommt, dann nicht, um nach vorn bis zur Kreuzung zu fahren und dann rechts abzubiegen – das wäre genau dasselbe in der Blankenburger Chaussee bis zur Kreuzung –, also nicht erst dann in die neu zu bauende Straße abzubiegen, sondern den Rechtsverkehr schon vorher ausklinken zu lassen, sodass der Verkehr stadtauswärts abends auch aktiviert wird. Sie sagen, dann würde der Verkehr durch den Ortskern zunehmen. Das würde ich so auch nicht sehen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Der Verkehr in Berlin ist ja quasi ständig im Fluss, wenn er nicht im Stau steht.

(Stellenweise Heiterkeit)

Es gibt ja Behörden, die auch auf Drängen von Bürgern darüber nachdenken, wie man dem entgegenwirken kann: die oberste Verkehrslenkung und die unteren Verkehrslenkungsbehörden in den Bezirken. Wenn also Stellen entstehen, die so nicht geplant waren, gibt es ja immer eine Möglichkeit, mit entsprechenden Maßnahmen in den aktuellen Verkehrsfluss einzugreifen.

Die Berechnung, die wir bei der Planung der Straße angestellt haben, sagt ja immer aus, dass sie leistungsfähig ist und dass diese Schleichverkehre in dieser Form nicht auftreten. Dabei wird natürlich der Widerstand einer solchen Ampelanlage in die Berechnungen eingestellt. Es ist ja nicht so, dass der nicht drin wäre; das wird berücksichtigt. Von etwas anderem können wir doch gar nicht ausgehen. Stellen Sie sich einmal vor, wir gehen in Berlin immer von den persönlichen, individuellen Eindrücken der Bürger aus. Dann müssten wir gegebenenfalls die Straßen Spur um Spur erweitern und dafür gegebenenfalls Enteignungen rechtfertigen.

Das geht so nicht, wir können nicht von Empfindungen ausgehen, auch nicht von Situationen, die vielleicht einmal in der Woche auftreten, sondern als gemeinsame Grundlage gilt ein Regelwerk. Dieses Regelwerk – da haben wir gar kein Ermessen – müssen wir zugrunde legen. Gemäß diesem Regelwerk funktioniert diese Planung, so wie sie ist, sehr gut. Sollte sich im Anschluss herausstellen, dass diese Annahmen fehlerhaft waren, dann können die Verkehrslenkungsbehörden entsprechend korrigieren. Mehr kann man zu diesem Thema nicht ausführen.

VL Herr Losch: Das muss ich richtigstellen. Das alles sind Richtlinien für Entwürfe und Berechnungen, das sind keine Gesetze. Man kann sich an sie halten, weil man sagt: Sie verkörpern einen Stand der Wissenschaft bzw. im anderen Fall einen Stand der Technik, aber sie sind natürlich nicht verbindlich; auch für Planer sind sie nicht verbindlich. Selbstverständlich können sie von solchen Richtlinien abweichen, wenn sie es lieber anders machen wollen. Das ist kein Rechtssatz, er bindet uns nicht.

Ich hätte auch noch eine Frage an den Vorhabenträger: Kann man von der Verbindungsstraße links in die Straße 52 abbiegen? – Das kann man.

Dazu habe ich dann gleich noch eine Nachfrage, aber zunächst bitte weiter, Herr Krahl.

Herr Krahl (Einwender): Persönliche Empfindlichkeiten lassen wir auch weg. Es sind nicht persönliche Empfindlichkeiten; wir sitzen da mit vielen Leuten und repräsentieren letztendlich den ganzen Block zwischen Straße 69 und Straße 52. Hier fließen über mich die Dinge ein, die von vielen Leuten gekommen sind. Insofern sind es vielleicht persönliche Befindlichkeiten, aber nicht die eines Einzelnen. Das nur für Sie zum Mitnehmen.

Herr Losch hat mir das Wort ein bisschen aus dem Mund genommen: Es gibt Richtlinien, und wenn diese Veranstaltung hier irgendeinen Sinn machen soll, dann ja nur den, dass man das, was Sie über die Richtlinien eingebaut haben, und das, was wir vielleicht über die Erfahrungen und die Praxis draußen hier einbringen, verknüpft und dann vielleicht eine Lösung findet. Wenn sich aber die Vorhabenträger hier derartig hartleibig stellen, dann wissen wir alle, wo das landet. Das wollen wir ja eigentlich immer noch vermeiden. Oder gehe ich hier von falschen Voraussetzungen aus? Können Sie sich dazu einmal äußern?

VL Herr Losch: Was mich betrifft, ist der Sinn einer Erörterungsveranstaltung, dass Sie in die Lage versetzt werden, zu sagen, was Sie an der Planung gut finden, aber vor allen Dingen natürlich auch, was Sie an der Planung schlecht finden und kritisieren, und dies natürlich – dazu sind Sie aufgerufen – damit zu verbinden, was aus Ihrer Sicht besser gemacht werden könnte oder aber was, um Ihre Belange oder Ihre Betroffenheiten zu schützen, besser gemacht werden sollte. Danach muss der Vorhabenträger gucken, wen es dann sozusagen trifft.

Die Erörterung hätte in der Tat keinen Sinn, wenn sich der Vorhabenträger hier hinsetzte und sagte: Ich habe alles eingehalten, es ist alles so wunderbar, wir können leider gar nichts ändern, Sie müssen das alles so akzeptieren, wie wir es gemacht haben. Dann wäre es eine Blödsinnsveranstaltung, da gebe ich Ihnen recht.

Herr Krahl (Einwender): Selbst wenn ich jetzt die sehr geschönten Zahlen – das liegt ja in der Natur der Sache – von Herrn Gumz nehme, sehe ich in Spitzenzeiten, die mehrere Stunden dauern, wenn wir den Verkehr heute betrachten, auf der neuen Straße vor dem Grundstück von Herrn Springer – damit ist auch seine Problematik eingebunden – einfach einen Dauerstau. Ich sehe schlechte Möglichkeiten für uns, über die Straße 52 überhaupt herauszukommen. Denn ich bin dann wirklich auf den guten Willen irgendwelcher Autofahrer angewiesen, die mich hereinwinken, und zwar in der Phase, wo vorn Rot ist. Wenn das nicht passiert und die Leute nicht nach der Seite gucken, dann stehen wir dort einfach wie die Dämlacks und kommen nicht raus.

Jetzt kann ich nicht sagen: „Nur in den Spitzenzeiten.“ Wir fahren ja hauptsächlich in den Spitzenzeiten, das liegt ja in der Natur der Sache. Ich muss mich schon auf diese Spitzenzeiten konzentrieren, und da muss das machbar sein.

Wir haben hier noch einmal ein bisschen gerechnet. Die Annahmen des Verkehrs, der zum Beispiel in der Blankenburger ankommt, sind einfach zu niedrig. Auch dass da acht Autos über die Ampelphase kommen sollen – denken Sie nach! Es stehen zwei Autos quer, das haben wir festgehalten, da waren wir uns einig. Jetzt kommt die Rotphase, dann marschieren dort zwei Fußgänger, und ein Radfahrer drängelt sich

durch. Dann kommen doch keine sechs Autos mehr hinterher. Das ist technisch gar nicht machbar, das ist ein Wunschtraum. Da träumt jemand, da kann er sich einen Märchenfilm angucken. Aber das hat doch nichts mit der Situation zu tun, mit der wir künftig bei einer solchen Gestaltung umgehen müssen. Es kommen keine acht Autos drüber!

VL Herr Losch: Dann fragen wir Herrn Gumz noch einmal. Das kann man aber bei seinen Zahlen schon verstehen. Es kommt darauf an, wie viele an dieser Stelle geradeaus fahren und wie viele rechts abbiegen. Also, wenn die Hälfte an dieser Stelle rechts abbiegt, dann klappt es nicht. Aber wenn nur ein Viertel rechts abbiegt, dann geht es auf.

Herr Krahl (Einwender): Der eigentliche Streitpunkt war ja auch nicht unbedingt, wie viele da rüberkommen, sondern ich wollte nur erklären, dass es aufgrund dieser Situation zwangsläufig zu einem Rückstau kommen wird. Das war die Ausgangslage. Wir können nichts daran ändern, dass sich Fußgänger manchmal wie kleine Kinder benehmen und dass Radfahrer meinen, für sie gelte keine Straßenverkehrsordnung. Das alles ist völlig müßig, aber es ist eben so. Ich sehe dort einen Rückstau, der es uns kaum noch möglich macht, überhaupt rauszukommen und irgendwo hinzufahren. Ich sehe vor allem einen Rückstau auf der neuen Straße, sodass wir als Linksabbieger keine Chance haben, hereinzukommen. Wenn ich das vorher schon absehen kann, dann kann diese technische Planung so nicht stehen bleiben. Ich kann nicht sagen: Der Denkmalschutz ist schuld, und dieser hat seine Belange, und dann nehme ich hier eine technische Lösung, von der von vornherein klar ist, dass sie Probleme verursacht. Dann können wir gleich einen kleinen Stützpunkt der Polizei für die Unfallaufnahme hinbauen. Vielleicht hat Herr Springer noch zwei Quadratmeter Platz für einen Wachturm – keine Ahnung.

Verstehen Sie, wo ich hinwill? Wir bauen hier von vornherein Dinge ein, die im Nachgang viele Probleme bringen werden. Das kann es nicht sein. Sie haben das zum Thema Richtlinien sehr schön formuliert. Hier erwarte ich die Abweichung von den Vorhabenträgern.

VL Herr Losch: Man muss ja immer erst einmal die Fakten genau erkannt haben. Sie haben das Problem, aus der Straße 52 links in die Verbindungsstraße zu kommen, und befürchten den Rückstau an diesem Knoten. Wie viel Aufstellfläche für wie viele Fahrzeuge hat man denn in der Verbindungsstraße bis zum Knoten Alt-Karow, also bis zur Straße 52, bei einem möglichen Rückstau? Dieser Stau ist ja nicht immer vorhanden. Manchmal kommen mehr Rechtsabbieger, manchmal mehr Geradeausfahrer. Es ist ja gar nicht verboten, in einer Spitzenstunde auch Rückstausituationen einzukalkulieren; es ist eben die Spitzenstunde. Wenn es aber schon in der Normalsituation so ist, dann wäre es vielleicht eine fehlerhafte Planung. Hier hat der Vorhabenträger die sehr mutige Behauptung ausgesprochen, dass dieser Knoten von seiner Leistungsfähigkeit 1 a ist. Dann ist das natürlich weniger zu befürchten. Das kann aber trotzdem passieren. Wie viel Aufstellfläche hätte man in einem solchen Fall?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Wir hätten dort 70 m Aufstelllänge vor der Haltelinie. Wir haben vorhin schon gesagt, wir bräuchten etwa 48 m, sodass wir 22 m Reserve haben, in der nachmittäglichen Spitzenstunde unter Berücksichtigung der Vollbebauung der jetzt noch vorhandenen Wiesen. Ich meine, dass wir an dieser Stelle auf der sicheren Seite sind.

Zum Knotenpunkt Alt-Karow/Blankenburger Chaussee/Verbindungsstraße: Wir hatten gerade die Frage, ob das dort überhaupt mit den Rechtsabbiegern funktioniert. Wir haben im Knotenpunktbereich noch einmal erhebliche Aufstellflächen. Da ist Platz für mindestens ein Fahrzeug, sodass die geradeaus fahrenden Fahrzeuge nicht beeinträchtigt werden. Man muss ja bei der ganzen Betrachtung auch berücksichtigen, dass die beiden Rechtsabbieger nicht schon von vornherein bei Rot an der Haltelinie hintereinanderstehen, sondern sie kommen ja zeitlich verteilt an. An dieser Stelle kann ich beim besten Willen kein Problem erkennen.

VL Herr Losch: Wie ist die Aufteilung zwischen Rechtsabbiegern und Geradeausfahrern in Ihren Verkehrsrelationen? Also, wie viel Prozent fahren geradeaus und wie viel Prozent nach rechts?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Meinen Sie jetzt an der Kreuzung Alt-Karow/Blankenburger Chaussee?

VL Herr Losch: An der Verbindungsstraße nach Alt-Karow.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Wir haben dort in der Spitzenstunde 121 Linksabbieger, 220 Geradeausfahrer und 143 Rechtsabbieger angesetzt, sodass wir durchschnittlich etwas über zwei Fahrzeuge pro Minute als rechts abbiegenden Verkehrsstrom zu erwarten haben.

VL Herr Losch: Von vier Fahrzeugen fährt also eines nach links, eines nach rechts, und zwei fahren geradeaus.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): So ist es.

VL Herr Losch: Es sind also in der Spitzenstunde 121 Linksabbieger, 143 Rechtsabbieger und 220 Geradeausfahrer. Ganz grob bedeutet das: Von vier Fahrzeugen fährt einer nach links, einer nach rechts und zwei geradeaus.

Herr Krahl (Einwender): Und trotzdem prognostiziert der Vorhabenträger, dass der Verkehr in der Bahnhofstraße abnimmt?

VL Herr Losch: Nein, er sagt nur: Im Nullfall wäre der Verkehr größer.

Herr Krahl (Einwender): Ich glaube, wenn wir all das einmal durchrechnen in Bezug auf die Prognosen, wenn sich jemand einmal diese zwei Tage Zeit nimmt – den bezahle ich sogar -, der findet genügend Abweichungen. Das kann einfach nicht funktionieren, überschlagsmäßig nicht.

VL Herr Losch: Wir haben es erörtert. Ich glaube, der Unterschied der Auffassungen ist klar geworden. Ich hätte gern noch einmal den Plan, den wir davor hatten, weil ich noch eine eigene Nachfrage habe.

(Projektion)

Wenn man von der Verbindungsstraße aus Osten kommt und dann links in die Straße 52 abbiegen möchte, macht man das in dem Moment, wo die Linksabbiegespur be-

ginnt, die auf den Knoten zuläuft, nehme ich an. Da stünde der Linksabbieger sogar für die Straße 52, ohne den Geradeausverkehr aufzuhalten. Das ist ganz gut. Aber dann ist da ein bisschen was Unheimliches, es ist etwas Rosafarbenes eingezeichnet, was mich hinsichtlich seiner Lage irgendwie erschrecken lässt. Das ist bestimmt eine Querungshilfe oder so etwas. Zwischen dem Gehweg und der Querungshilfe passt wahrscheinlich nur ein Fahrzeug durch. Dann kommt der Linksabbieger. Können dann wenigstens dort noch zwei Fahrzeuge stehen, ohne dass sie wegen der bekloppten Querungshilfe an dieser Stelle den ganzen Verkehr aufhalten? Ansonsten müsste die Querungshilfe – irgendwann ist der Platz nicht mehr da, aber diese Aufweitung für den zukünftigen Fahrstreifen der Linksabbieger ist ja noch ein bisschen länger – noch etwas nach rechts gerückt werden, damit man dort ordentlich links abbiegen kann. Wie viel Meter hinter der Querungshilfe stehen noch zur Verfügung, bis ich die Linksabbiegespur – so nenne ich einmal den mittleren Fahrstreifen dort – verlassen muss, um links abbiegen zu können? Reicht es nur für ein Fahrzeug, oder reicht es für zwei Fahrzeuge? Hält das erste Fahrzeug schon den gesamten Folgeverkehr wegen der Querungshilfe auf? Ich kenne solche Querungshilfen; sie sind in der ganzen Stadt eingebaut. Sie sind oft so bescheuert angebracht, dass man, wenn dort ein Abbieger steht – meistens ist genau bei der Querungshilfe auch eine Bushaltestelle –, nicht mehr an dem Bus vorbeikommt. Das alles ist Politik in dieser Stadt, um den Verkehr zum Erliegen zu bringen. Ich will nur wissen, ob das hier auch der Fall ist oder ob es hier funktioniert, wenn hier zwei Linksabbieger sind.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Herr Losch, ich zweifle jetzt, ob Sie vollkommen unparteiisch in Bezug auf diese Mittelinseln sind. Aber ich erkläre es inhaltlich ganz gern. In der Tat ist an dieser Stelle rechts von der Einmündung so eine Mittelinsel eingebaut, um die Querung für Fußgänger im Zuge der Verbindungsstraße zu erleichtern. Ich habe es eben im Plan noch einmal ausgemessen. Von der Spitze der Insel bis dahin, wo man sich maximal aufstellen könnte, passen ganz knapp zwei Fahrzeuge hin. Wenn sich die Fahrzeuge geschickt hinstellen, passen dort zwei hin. Wenn sie sich ungeschickt hinstellen, wird nur ein Fahrzeug dort hinpassen. Das ist jetzt immer auf Pkws bezogen, bei Lkws gibt es dort eine Behinderung.

Noch ein Statement zu den Auswirkungen: Wir haben uns auch vorher angeschaut, wie viele Fahrzeuge da überhaupt einbiegen. Wir haben im Durchschnitt 30 Fahrzeuge pro Stunde in der Spitzenzeit dort zu erwarten, das heißt alle zwei Minuten ein Fahrzeug, sodass die Chance, dass zwei Linksabbieger gleichzeitig dort stehen, sehr gering ist.

VL Herr Losch: Damit wäre meine Frage beantwortet. Bitte, Herr Ulrich.

Herr Ulrich (Einwender): Ich erkenne, dass Sie praktisch den Hauptstrom aus der Verbindungsstraße in die Bahnhofstraße einmünden lassen. Ist das richtig?

VL Herr Losch: Die stärkste Relation ist von Alt-Karow in die Blankenburger Chaussee in der Spitzenstunde mit 231 Fahrzeugen. Es ist also falsch, was Sie gesagt haben.

Herr Ulrich (Einwender): Wenn man das hochrechnet, kommt man auf rund 6.000 DTV. Das alles ist durchaus plausibel.

VL Herr Losch: Aus dieser Prognose für die Abbiegebeziehungen können Sie nicht DTV herausrechnen.

Herr Ulrich (Einwender): Aber man erkennt schon, dass, wenn man diese Einbindung in die Bahnhofstraße wegnimmt, alles im Prinzip beim Alten bleibt. Man hat diese leichten Abzweigungen in die Bahnhofstraße wie bisher, man hat diesen Linksverkehr in die Bahnhofstraße, und die Verbindungsstraße existiert ja bis jetzt nicht, sodass ich davon ausgehen kann, dass das Schema, das Sie hier angeben, erst einmal richtig ist. Im Prinzip ändert sich hier gar nichts. Die Bahnhofstraße bekommt relativ hohe Belastungen. Sie hatte bisher eigentlich gar keine Belastung. Es sind vielleicht 2.000 DTV, es ist fast nichts.

Anders hier hinten an der Pankgrafenstraße, wo ich wohne und die Zahlen 6.000 und 12.000 sehe. Die Verkehrszählung von 2010 beinhaltet 10.400 Fahrzeuge, die ist auch leicht getürkt, mit einem Lkw-Anteil von 2 %; den habe ich nie geglaubt. Aber belassen wir es dabei. 10.400, das ist das Ergebnis der Verkehrszählung. Sie können mir glauben, dieser Verkehr hat in dieser Zeit nicht abgenommen.

Jetzt ist die Preisfrage für mich: Wenn ich diese 6.000 hier noch auf die 10.400 draufschlage, dann lande ich bei etwa 16.000 DTV, und da hört der Spaß langsam auf. Sie sind an sich verpflichtet, bei Bauvorhaben auf die anschließenden Straßen Rücksicht zu nehmen. Das machen Sie hier in keiner Weise. Ich weiß nicht, wie Sie hier den Schallschutz gewährleisten wollen. Ist das überhaupt berücksichtigt worden, dass Sie praktisch an diese Stelle rutschen? Die Mengen von 1.600 oder 1.800, die sich hier ergeben werden, sind doch eigentlich unverträglich. Es reicht doch schon ein Blick auf die Lärmkarten von 2008. Da sehen Sie schon, dass Sie mit 70/75 dB (A) an der Grenze liegen. Was hat man sich bei der Planung gedacht?

VL Herr Losch: Die Verkehrsprognose haben wir gestern diskutiert, und Sie waren auch anwesend. Wir haben uns drei Stunden lang über diese Verkehrszahlen ausgetauscht. Man kann das dem Vorhabenträger abnehmen und für plausibel halten – das haben diese Verkehrsprognosen so an sich –, und man kann bis zum Schluss auch anderer Meinung sein. Das ist bei solchen technischen Planungen, um die es jetzt geht, anders. Da ist ein Querschnitt entweder 3 m oder 4 m, und das ist dann auch exakt.

Über die Verkehrsprognose und die Annahme der Belegungen diskutieren wir jetzt nicht weiter. Wir diskutieren dann noch einmal, wenn wir zum Schallschutz kommen. Dann können Sie noch einmal sagen, dass Sie die Annahmen anzweifeln, wenn es um die schallmäßigen Auswirkungen geht. Aber wir reden heute nicht weiter über die Verkehrsbelegungen der geplanten Straße.

Die einzige Frage, die Sie damit verbunden haben, möge der Vorhabenträger jetzt beantworten, ob das angeschlossene Straßennetz leistungsfähig genug ist, den jetzt in gewisser Weise neu verteilten Verkehr aufzunehmen.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Ganz kurze Antwort: Ja.

VL Herr Losch: Vielen Dank, Herr Gumz. Damit ist das jetzt erörtert. Gibt es zur technischen Planung weitere Fragen?

Herr Holst (Einwender): Ich möchte noch etwas zu den Ausführungen von Herrn Ulrich ergänzen. Ich glaube nicht, dass Sie zum Beispiel die künftige Belastung der Bahnhofstraße in irgendeiner Weise betrachtet haben. Es ist jetzt schon so, dass die Bahnhofstraße nach meiner Meinung stark belastet ist. Ich wohne da nicht; aber aus früheren Unterlagen des Senats ging hervor, dass 1000 Lkws zusätzlich und noch andere Fahrzeuge täglich diese Straße benutzen werden. Bisher war der Verkehr eingeschränkt, weil die Bahnhofstraßenbrücke nur eine Höhe von 3,80 m hat. Aber im Zuge der Baumaßnahmen können dann auch alle großen Fahrzeuge hier durchfahren. Aus Angaben der früheren Unterlagen, die heute oft widersprüchlich dargestellt wurden, ging hervor, dass in erheblichem Umfang Verkehr von der A 114 zur B 2 und umgekehrt fließt.

Jetzt aber zur Kreuzung: Ich frage mich, welche Auswirkungen die Kreuzung auf den durchgehenden Verkehr Blankenburg – Karow oder weiter nach Buch hat. Sie haben dargelegt und uns versprochen, dass sich durch diese Verbindungsstraße der Verkehr günstiger gestalten lässt, mit weniger Fahrzeugen. Aber wie ist es mit den Fahrzeiten? Diese Kreuzung beeinflusst im durchgehenden Verkehr in beiden Richtungen die Fahrzeiten. Dazu müsste ja eine Aussage vorliegen. Ich glaube nicht, dass das zum Vorteil der Karower ist.

VL Herr Losch: Aber Sie sind sich schon bewusst, dass Herr Gumz die ganze Zeit sagt: Dieser Knoten beeinflusst die Fahrzeiten nicht. Er fließt und ist leistungsfähig.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Zunächst bleibt festzustellen, dass die Kreuzung, über die wir reden, im Moment schon über eine Lichtsignalanlage verfügt, und sie hat in Zukunft auch eine Lichtsignalanlage. Sie haben nachgewiesen, dass sich die Leistungsfähigkeit in Zukunft in einem sehr guten Bereich einstellen wird, sodass ich überhaupt nicht davon ausgehe, dass dort Fahrzeitverlängerungen, verursacht durch diese Kreuzung und Lichtsignalregelung, auftreten werden.

(Herr Holst: Das hoffen wir!)

– Das wissen wir!

VL Herr Losch: Hat jemand noch etwas zur technischen Planung zu sagen? Gibt es etwas zu den Sachen, die sonst noch zur technischen Planung gehören, Gehwege, Radwege, Baumscheiben usw., zu Ampeln oder Querungshilfen zu sagen? Wer zu diesem Themenkomplex noch etwas zu sagen hat, spreche jetzt.

Frau Keding (Einwenderin): Wie sieht es mit den anderen geplanten Ampelanlagen aus, zum Beispiel an der Straße Am Hohen Feld? Und welche weiteren Querungshilfen sind dort vorgesehen, um dann über die neue Straße zu kommen und das Gebiet, solange es noch nicht bebaut ist, weiterhin als Naherholungsgebiet nutzen zu können?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Es sieht so aus, dass wir Querungsmöglichkeiten zum einen natürlich direkt an der Kreuzung haben. Darüber haben wir schon die ganze Zeit gesprochen. Es sind natürlich an allen vier Zufahrten Fußgängerfurten vorgesehen. Die nächste Querungsmöglichkeit ist bei der Einmündung der Straße 52 vorgesehen. Wir suchen gerade den Übersichtsplan heraus, um Ihnen noch einmal zu erläutern, wie es hier weitergeht. Ich kann schon vorab mittei-

len, dass sich die nächste reguläre Querungsmöglichkeit im Bereich des Anschlusses Am Hohen Feld befindet. Dort ist auch ein lichtsignalgeregelter Knotenpunkt vorgesehen, also auch wieder Ampelanlage mit Furten über die Straße Am Hohen Feld und über beide Zufahrten der Verbindungsstraße. Wenn man weiter nach Osten in Richtung B 2 geht, so gibt es im weiteren Verlauf noch einmal eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger, die zusätzlich das Überqueren der Straße erleichtern soll.

Ansonsten besteht die Möglichkeit, an jeder beliebigen Stelle die Straße zu queren. Es ist nicht so, dass hier das Queren verboten wäre. Wir reden hier nach wie vor über eine Stadtstraße. Frau Richter hatte das gestern schon einmal sehr schön ausgeführt. Es geht hier nicht darum, eine Schnellstraße zu planen, sondern es ist eine Erschließungsstraße, eine Sammelstraße mit einer Verbindungsfunktion. Wir hatten auch schon einmal das Bild der Achillesstraße als Vergleich gebracht; nur dass bei der Achillesstraße die Radwege außerhalb der Baumreihe sind, hier sind sie innerhalb der Baureihe. In diesem Stil muss man sich die Straße vorstellen.

(Projektion)

Hier ist es wunderbar zu sehen. Dies kriegt man nach unseren Einschätzungen auch ganz gut geklärt.

Eine kurze Ergänzung zum Thema Lichtsignalanlagen: Wir hatten sie bisher an der Bahnhofstraße/Alt-Karow und an der Straße Am Hohen Feld. Uns ist natürlich schon bewusst – das ist außerhalb unseres Planungsbereichs, aber das ist mit der Verkehrslenkung Berlin abgestimmt –, dass natürlich an der B 2 auch eine Lichtsignalanlage eingerichtet wird. Sonst würde der Verkehr dort natürlich nicht abgewickelt werden können.

Frau Ertl (Einwenderin): Ich möchte noch einmal fragen, warum aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens Am Hohen Feld dort nicht ein Kreisverkehr ausgeführt wird, in Fortsetzung vielleicht. In Karow-Nord gibt es auch weitere Kreisverkehre. Da würde sich das eigentlich anbieten, und man könnte die Zahl der Lichtsignalanlagen reduzieren.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Das haben wir im Zuge der Planung auch mit diskutiert und haben uns bewusst gegen einen Kreisverkehrsplatz entschieden, zum einen, weil dort auch eine Buslinie geplant ist. Sie können sich vorstellen, wie es sich anfühlt, wenn man in einem Bus steht und der durch den Kreisverkehrsplatz fährt. Das ist für die Fahrgäste einfach nicht angenehm, deshalb lehnt es die BVG ab.

Zum anderen haben wir in der Nähe auch eine Schule. Schüler- und Radverkehr in Kreisverkehrsplätzen, wo die Radfahrer auf der Fahrbahnfläche mitfahren sollten, konnten wir uns an dieser Stelle auch nicht vorstellen. Von daher eine bewusste Entscheidung gegen den Kreisverkehrsplatz.

Frau Keding (Einwenderin): Wenn ich mich recht entsinne, sollte bei diesem Punkt auch noch etwas über den Busverkehr gesagt werden, darüber, wie die Bushaltestellen verteilt werden oder wie das überhaupt geplant ist. Bin ich hier beim richtigen Punkt? Das sollte nicht vergessen werden.

VL Herr Losch: Ja, Sie sind damit an der richtigen Stelle.

Frau Richter (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Die Planung sieht im Bereich der Einmündung Haltestellenbereiche vor.

(Projektion)

Bushaltestellen gibt es im Bereich der Bahnhofstraße, gegenüberliegend hier, in der Blankenburger Chaussee, Alt-Karow. Diese hier sind für die Busse 150, 158 vorgesehen. Die Haltestellen in diesem Bereich sind direkt mit der BVG abgestimmt. Auch an der Einmündung der Straße Am Hohen Feld gibt es in Abstimmung mit den Verwaltungen die Möglichkeit der Einrichtung von Bushaltestellen. Deshalb sind hier auch die Fahrbahnränder aufgeweitet.

Zum aktuellen Zeitpunkt gibt es noch keine konkrete Buslinie, die hier halten wird, sondern das kommt erst in dem Augenblick, wo die Verbindungsstraße und der Anschluss fertiggestellt werden. Das wird sich natürlich im Zuge der weiteren Entwicklung dann noch konkretisieren. Aber diese Straße bereitet alles vor, damit diese Haltestellen dann auch im weiteren Verlauf genutzt werden können.

Frau Keding (Einwenderin): Der Bus wird dann von dieser Kreuzung wieder in das Wohngebiet hineingeführt, Richtung Achillesstraße, das ist die Planung, oder gibt es dann auch eine Buslinie, die zur B 2 und dort weiterführt? Gibt es solche Planungen schon?

Herr Holst (Einwender): Ich möchte hier anschließen. Ich habe mit der BVG gesprochen. Die BVG sieht überhaupt keinen Grund, das jetzige Busnetz zu verändern. Wenn nicht eine Bebauung erfolgt, gibt es keine Buslinie.

Frau Richter, wenn Sie „konkretisieren“ sagen, dann ist das eine Irreführung. Sagen Sie: Wir haben den Bau vorbereitet, aber es wird keine Buslinie geben. Es kann doch nicht wahr sein, dass Sie die Leute hier verscheißern!

Frau Richter (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Was ich gesagt habe, ist, dass diese Straße für den Prognosezeitraum 2030 dem standhalten muss. In dem Augenblick, wo da Wohnbebauung kommt, wird auch der Bedarf für eine Buslinie da sein. Alles, was wir hier planen, ist ja für den Zustand nach Gebietsentwicklung gedacht. Dass jetzt aktuell an dieser Stelle auf dem Acker kein Bedarf für eine Bushaltestelle besteht, ist korrekt. Aber Sie müssen sich gedanklich diese weißen Flächen genauso belegt vorstellen, wie es im Umfeld der vorhandenen Wohnbebauung gegeben ist. Ab da wird der Bedarf konkret. Dann sind mehrere Buslinienführungen denkbar. Deshalb hat diese Einmündung auch an allen Armen diese Möglichkeit vorgesehen. Auch eine Buslinie hierherüber ist denkbar und mit dieser Planung auch technisch machbar. Das ist eine ganz wichtige Rahmenbedingung und steht auch im Erläuterungsbericht im Kapitel zum ÖPNV.

Dass wir hier und jetzt noch keine konkreten Buslinien mit Taktzeiten benennen können, die wir auch persönlich gar nicht planen, sondern die Vorgaben wieder aus dem StEP Verkehr bekommen, meine ich, habe ich intensiv dargelegt.

Herr Holst (Einwender): Entschuldigen Sie, Sie hatten eine andere Wortwahl, und wer sich hier auskennt, der glaubt, dass hier im Zuge des Straßenbaus auch eine Buslinie eingerichtet wird. Sie hatten sich nicht so ausgedrückt, wie Sie es jetzt gemacht haben. Das ist auch zu akzeptieren. Es wäre ja auch ein Wahnsinn, wenn es nicht ginge.

Es gibt allerdings zu den Ausführungen von gestern einen Widerspruch. Vielleicht bin ich auch fachlich nicht richtig informiert. Durch die Straße Am Hohen Feld soll der Bus geführt werden, wenn er denn kommt. Ist das Durchgangsverkehr, oder ist das Lokalverkehr? Gestern wurde gesagt: Es gibt keinen Durchgangsverkehr.

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): Ich glaube, wir haben hier einige Missverständnisse. Zum einen muss man noch einmal klarstellen: Wir haben hier keine BVG-Buslinienplanung betrieben, ganz eindeutig nicht. Zum anderen: Wenn Sie gestern verstanden haben, dass wir auf der Straße Am Hohen Feld überhaupt keinen Durchgangsverkehr hätten, dann ist das auch ein Missverständnis. Mit Sicherheit gibt es dort auch Durchgangsverkehr. Es ließe sich überhaupt nicht vermeiden, dass der eine oder andere, der von der B 2 kommt, über die Verbindungsstraße die Straße Am Hohen Feld/Achillesstraße weiter in Richtung Buch fährt. Das wird natürlich so eintreten. Die Frage, die wir gestern besprochen haben, war: Wie hoch ist der Anteil? Wie groß sind die Anteile Quell- und Zielverkehr und Durchgangsverkehr?

Noch einmal zur Klarstellung: BVG-Buslinien haben wir nicht geplant, sie sind aber insofern berücksichtigt worden, dass die BVG, wenn sie möchte, dort ihre Buslinien einrichten kann.

Zum anderen: Natürlich werden wir auf beiden geplanten Straßenabschnitten auch einen Anteil Durchgangsverkehr haben.

Frau Keding (Einwenderin): Ich weiß, dass Sie die Buslinien nicht planen, auch nicht die Haltestellen. Trotzdem meine Frage: Gehe ich recht in der Annahme, dass es bei dem Querschnitt der Straße Am Hohen Feld im jetzigen Ausbauzustand nicht möglich ist, irgendwelche Bushaltestellen einzurichten? Oder ist das etwa möglich?

Herr Gumz (Planungsbüro Hoffmann & Leichter, VHT): An dieser Stelle kann ich nur sehr allgemein antworten: Es ist möglich, an jeder Stelle eine Bushaltestelle nachträglich einzurichten. Wenn dort zwei Fahrstreifen zur Verfügung stehen, geht das natürlich, wenn man entsprechend in den Seitenräumen die vorhandenen Begrünungen, Bäume usw. wegnimmt. Da ist auch ein Gehwegbereich. Da könnte man eventuell die Haltestelle einrichten.

Ich muss allerdings zugeben, dass wir uns mit einer konkreten Haltestellenplanung, weil wir auch keine BVG-Buslinienplanung vorgenommen haben, in der bestehenden Straße Am Hohen Feld nicht auseinandergesetzt haben.

VL Herr Losch: Mir ist noch eine Frage von Herrn Springer eingefallen, die, glaube ich, noch nicht beantwortet ist. Herr Springer hat den Vorhabenträger gebeten, weil ja sein Grundstück zerschnitten wird, eine Querungshilfe für ihn über die Verbindungsstraße zu seinem ehemaligen Grundstück zu erzeugen. Herr Springer kann noch einmal sagen, an welcher Stelle er das wünscht.

Herr Springer (Einwender): Es geht um die Querung, die im schriftlichen Einwand schon so benannt wurde, und zwar in Höhe Strömannstraße, unweit von der jetzigen Siedlungsgrenze, sodass man von beiden Grundstücken eine Querung hat, dass man vom vorderen Teil nach hinten kommt. Jetzt kann ich dort fahren, weil da keine Straße ist. Wenn die Straße dann aber sein sollte, müsste es so angedacht werden, dass sie in einer vernünftigen Breite überquert werden kann. Man müsste daran denken, dass das anschließende Baufeld dort gleich genutzt werden kann, um später nicht noch einmal nachzubessern, um an diese Straße anschließen zu können. Das wäre natürlich im Sinne von beiden Seiten, weil Versorgungs- und Entsorgungsleitungen in diese Straße mit eingebracht werden müssten. So würde ich zusehen, wenn diese Straße gebaut wird, dass man gleich auf mein Grundstück diese Leitungen mit drauflegt. Wenn eine Straße fertig ist, muss sie meines Wissens mindestens fünf Jahre ruhen, bevor man noch einmal herankann. Um diese Überlagerung dort wegzunehmen, wäre das ganz, ganz wichtig.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wir werden uns bezüglich der Lage und der Verortung Ihrer Querungshilfe noch einmal direkt mit Ihnen unterhalten und werden diese natürlich herstellen.

VL Herr Losch: Das ist doch eine klare Zusage.

Dann haben wir die technische Planung, den Straßenquerschnitt, die Lichtsignalanlagen erörtert. Ich sehe dazu keine weiteren Wortmeldungen.

Wir hatten noch den Punkt Verkehrssicherheit. Jetzt jemand Fragen zu Belangen der Verkehrssicherheit? – Dann sind wir damit fertig und kommen jetzt zum Thema Grunderwerb.

Das Vorhaben erzeugt natürlich Flächeninanspruchnahme für die Verbindungsstraße und damit Grunderwerb auch von Privaten, wie wir gerade eindringlich von Herrn Springer gehört haben. Wer fühlt sich jetzt von Grunderwerbsabsichten des Vorhabenträgers betroffen und möchte dazu Einwände vorbringen oder aber auch Erwartungen formulieren oder Hinweise geben, wie dieser Grunderwerb seiner Meinung nach ablaufen soll?

Herr Springer (Einwender): Ich möchte darauf hinweisen, dass es über die Fläche, wo die Straße verläuft, im Bereich Flurstück 602, eine Erbenauseinandersetzung gab, das heißt Teilung einer Besitzgemeinschaft, die über den Rechtsweg ging. Ein vom Gericht angeordneter Gutachter hat die Wertigkeit des Grundstücks festgestellt. Da der Bebauungsplanentwurf XVIII-25 a zu diesem Zeitpunkt auf dem Tisch lag, hat der Gutachter eine hohe Entwicklungswahrscheinlichkeit vorausgesetzt und insofern nicht etwa Ackerland, sondern „Rohbauland“ dort zur Grundlage genommen. Ich bitte darum, dass diese Bewertung beim Grunderwerb mit herangezogen wird; denn ich musste meinen Bruder aufgrund der Gerichtsentscheidung so entschädigen und möchte im Nachhinein nicht in dem Sinne rückabgewickelt werden, dass ich einfach mit dem, was ich damals per Gerichtsfestlegung als Wertigkeit bezahlen musste, Pech gehabt habe. Ich hoffe, dass man dies berücksichtigt und dass sich das auch beim Erwerb widerspiegelt.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Der Weg ist ganz genau derselbe. Auch wir würden einen öffentlich bestellten Gutachter bitten, die Einschätzung des Grunderwerbs vor-

zunehmen. Anschließend würde Ihnen darauf aufbauend ein Angebot gemacht. Je nachdem, wie es aussieht, werden wir dann sicherlich miteinander ins Gespräch kommen. Ich gehe einmal nicht davon aus, dass angesichts der Tatsache, dass wir diese Straße realisieren wollen und der Bezirk quasi schon morgen mit Ihnen hinsichtlich der Realisierung des B-Planes in Kontakt tritt, der Wert des Grundstücks sinken sollte. Aber genau das wird ja der Gutachter ermitteln. Wenn Sie mit der gutachterlichen Ermittlung nicht einverstanden sind, was immer mal wieder vorkommt, dann tritt man in Verhandlung.

Herr Springer (Einwender): Am 5. Dezember ist der Termin.

Ich möchte hier kein Pokerspiel betreiben, ich möchte nur, dass man die Summe, die ich an meinen Bruder bezahlen musste, zur Grundlage nimmt. Es war schon ein vom Gericht bestellter Gutachter, nicht etwa ein von mir bestellter Gutachter, der ein Gefälligkeitsgutachten gemacht hätte. Er hat damals abgewogen, wie es mit dem Bebauungsplan aussieht, der meines Wissens nicht etwa wieder vom Tisch ist, sondern der eher nach oben nivelliert wird. Nur darum geht es mir: dass man dies als Grundlage nimmt. Man würde sich auch die Kosten eines neuen Gutachtens sparen, wenn man dies zugrunde legt. Ich will nicht mehr, aber ich will auch nicht weniger. Das würde mir sehr entgegenkommen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Das ist ja aller Ehren wert, aber das entspricht nicht der Vorgehensweise, die wir einfach befolgen müssen. Wir müssen jeweils aktuell ein Gutachten erstellen lassen. Möglicherweise fällt es sogar höher aus als das, was Sie bezahlen mussten. Sollte das nicht der Fall sein – so ist das auch in jedem anderen Fall -, dann treten die Eigentümer mit uns in Verhandlung.

VL Herr Losch: Wir sind bei Fragen des Grunderwerbs. Diese Frage wird man hoffentlich einer Klärung zuführen können. Ansonsten bietet es sich immer an, sich zu streiten und sich dann zu vergleichen. Dann kann hinterher auch niemand sagen, wer recht gehabt hat und wer falsch lag; dann kann man auch niemandem einen Vorwurf machen.

Es gibt keine Wortmeldungen mehr zum Thema Grunderwerb. Dann kommen wir jetzt zu dem großen Komplex der Lärmbelastungen durch die Straße und der Schallschutzmaßnahmen, die der Vorhabenträger dazu vorgesehen hat. Es wäre vermutlich günstig, wenn der Vorhabenträger einmal drei Bereiche beschreiben würde, wo der Lärm hoch ist und wo Schallschutz vorgesehen ist.

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Ich hatte bereits in meiner Eingangspräsentation erläutert, dass wir hier drei Bereiche schalltechnisch beurteilen, zum einen den Straßenneubau der Verbindungsstraße, zum anderen den Ausbau des Knotenpunkts, den wir aufgrund der hohen Vorbelastung ebenfalls als Straßenneubau einstufen und beurteilen, sowie den Teilbereich Am Hohen Feld. Es wäre günstig, hierzu die Präsentation zum Schall aufzurufen.

(Projektion)

Hier sind die drei Bereiche aufgeführt: der Abschnitt Am Hohen Feld, dann die Beurteilung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV aufgrund des eindeutig kausa-

len Ursachenzusammenhangs mit dem Neubau der Verbindungsstraße und der damit einhergehenden Erhöhung des Verkehrsaufkommens.

Es haben sich aufgrund dieser Beurteilung zusammenfassend noch Ansprüche dem Grunde nach für Schallschutzmaßnahmen im Knotenpunktbereich sowie im Bereich der Straße Am Hohen Feld ergeben.

(Projektion: Unterlage Nr. 7, geänderte Plangrundlage)

Alle Fassadenbereiche, die hier rot hervorgehoben sind, sind mit einem Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach betroffen: Blankenburger Chaussee auch noch außerhalb des Ausbauabschnitts, Bahnhofstraße 33, die Schule, Alt-Karow bis in den Norden hinein. Dann haben wir im Ausbauabschnitt der Straße 69 Schallschutzansprüche dem Grunde nach. Weiter betrifft es den Abschnitt der Straße Am Hohen Feld und der Straße 73.

(Projektion: Blatt 5)

Das sind die Ansprüche, die auch aufgrund der Einwendungen hinzugekommen sind, weil hier die Straße Am Hohen Feld einer Untersuchung aufgrund des kausalen Ursachenzusammenhangs auf wesentliche Änderung unterzogen wurde. Demnach gibt es entlang der Straße Am Hohen Feld bis zur Siverstorpstraße überall Anspruchsberechtigungen auf Schallschutz dem Grunde nach. Gleiches gilt für Straße 73, diese beiden Grundstücke. Das erst einmal zur Übersicht dazu. Reicht das, Herr Losch?

VL Herr Losch: Ich denke, es erläutert das. Man sieht die betroffenen Häuserfassaden, die von unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen betroffen sein werden, die Grundlage einer Berechnung als Anlage zur Verkehrslärmschutzverordnung sind. Diese Verkehrslärmschutzverordnung kennt bestimmte Grenzwerte. Die Aussage hier ist, dass diese Grenzwerte an den Fassaden, die hier rot eingezeichnet sind, überschritten werden. Dann wurde an den Punkten mit den kleinen Kreisen genauer gerechnet, das sind die Immissionsorte. Diese befinden sich in den Tabellen, und dort kann man ablesen, wie hoch der zu erwartende Lärm ist und ob er die Grenzwerte überschreitet. Wenn er sie überschreitet, dann gibt es Schallschutz im Gebäude (tags und nachts) und im Außenwohnbereich nur dann, wenn der Tagwert überschritten wird. Der Tagwert ist in unserer Rechtsordnung immer 10 dB (A) höher als der Nachtwert. Das Einfachste, was man sich merken kann, ist: Zumutbar im Wohngebiet sind 59 dB (A) am Tag und 49 dB (A) in der Nacht; im Kleingartengebiet ist es etwas mehr.

Jetzt eröffne ich die Erörterung dazu.

Herr Kuhlow (Einwender): Ich besitze das Flurstück 232 Am Hohen Feld 51, sprich das Eckgrundstück. Mich betrifft der Lärmschutz, denn ich habe drei rote Balken mit jeweils diversen Zahlen an den Seiten. Ich bin nicht vom Fach und frage: Was bedeutet das für mich? Was muss ich tun? Kommt eine Firma auf mich zu, die mir neue Fenster einbaut, damit meine beiden kleinen Kinder in Ruhe schlafen können während der Baumaßnahme? Wie muss ich mich jetzt als Otto Normalverbraucher verhalten?

VL Herr Losch: Vielen Dank für die Frage. Der Vorhabenträger wird gebeten, erst einmal darzustellen, an welchen Stellen Herr Kuhlow den Anspruch besitzt und wie anschließend vorgegangen wird.

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Sie besitzen an allen drei Fassaden, die rot dargestellt sind, mit einem Immissionsort, der gelb hinterlegt ist und ein Sechseck darstellt, Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach. Einzig auf der rückwärtigen Fassade ist der Anspruch nicht gegeben. Die Höhe der Überschreitung kann ich Ihnen kurz sagen. Das ist ein Anspruch nachts bezüglich der Verbindungsstraße, ein Anspruch tags und nachts bezüglich der Straße Am Hohen Feld und ein Anspruch nachts an der Fassade.

(Projektion)

VL Herr Losch: Die Immissionsorte sind 106, 107 und 156.

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Nummer 106, 107 und 156 sind die Immissionsorte, wo Sie Anspruch dem Grunde nach haben. Hinzu kommt ein berücksichtigter Außenwohnbereich.

VL Herr Losch: Sie müssten jetzt noch einmal sagen: Es gibt an allen drei Seiten Nachtwertüberschreitungen mit der Folge, dass zur Einhaltung der Nachtgrenzwerte dort auf jeden Fall Schallschutz gemacht werden muss, und an einer Fassade gibt es auch eine Überschreitung des Taggrenzwerts, das ist vermutlich die Südseite, oder?

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Das ist die Seite Am Hohen Feld, die Ostseite.

VL Herr Losch: Jedenfalls ändert es auch nichts, ob es tags oder nachts ist, es ist eh passiver Schallschutz, der dort gemacht werden muss, wenn Sie ihn nicht schon besitzen. Das können wir im Moment nicht beurteilen. Manche modernen Häuser haben bereits ein Schalldämmmaß in den Fenstern. Dann wird es schwieriger. Aber es werden dann in die Schlaf- und Kinderzimmer Lüfter eingebaut, um die Belüftung sicherzustellen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Das Ganze ist ein zweistufiges Verfahren. Wir würden im Rahmen dieses Verfahrens Ihre Ansprüche dem Grunde nach feststellen. Sie sind dann fix. Im Anschluss ist es so, dass ein Ingenieurbüro, von der Verwaltung beauftragt, zu Ihnen kommt, sich die Räumlichkeiten anschaut und exakt bestimmt, ob der Anspruch tatsächlich besteht, weil zum Beispiel noch keine Lärmschutzfenster oder noch keine Lüftungen installiert sind. Wenn das getan ist, wird genau bestimmt, welche Fensterklasse gewählt wird oder welche Außenbauteile noch geschützt werden müssten. Dann müssen wir ein Angebot von einer Firma einholen, dann wird die Kostenübernahme seitens der Verwaltung erklärt, und dann können Sie das vollziehen lassen.

VL Herr Losch: Die Frage war ja nur: Es kommt öfter mal vor, dass modernere Gebäude schon schallgedämmte Fenster besitzen, während Lüfter die Menschen eher seltener haben. In diesem Fall, wenn es diese schallgedämmten Fenster schon gibt, haben Sie aber trotzdem einen Anspruch auf Lüfter. In welchen Räumen?

Herr Franke (SenUVK, VHT): In den dauerhaft zum Aufenthalt bestimmten Räumen, in den Schlafräumen.

Herr Kuhlow (Einwender): Muss ich ganz offiziell hier einen Antrag stellen? Oder ist das somit schon erledigt?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Nein, man kommt auf Sie zu. Was die Bestimmung der tatsächlichen Ansprüche im Haus angeht, wird nach dem Planfeststellungsbeschluss bzw. dessen Unanfechtbarkeit ein Ingenieurbüro auf Sie zukommen, auch um Ihnen eine Entschädigung für Ihren Außenwohnbereich auszubezahlen.

Herr Kuhlow (Einwender): Also kommt jemand auf mich, auf die Familie Kuhlow, Am Hohen Feld 51, zu. Recht vielen Dank dafür.

VL Herr Losch: Sie bekommen auch eine Geldentschädigung, wenn ich es richtig verstanden habe.

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Die Geldentschädigung bezieht sich auf den Außenwohnbereich, der einen Anspruch dem Grunde nach auslöst, weil die Grenzwerte am Tag überschritten sind.

VL Herr Losch: Dafür gibt es Geld, denn etwas anderes kann man nicht machen. Die Gartenfläche wird auch mehr verlärmt, als es sein sollte. Dafür gibt es eine Geldentschädigung. Dazu kommt der Vorhabenträger auch auf Sie zu.

Herr Springer (Einwender): Ich würde Sie bitten, noch einmal das Anfangsbild mit dem Kreuzungspunkt aufzurufen, sodass ich meine Gebäude und die Freiflächen dort sehe und dann darauf eingehen kann.

(Projektion)

Ich sehe erst einmal das Wohngebäude. Habe ich dort Schallschutzanspruch? Dieses Haus steht unter Denkmalschutz. Hat es dadurch noch einen anderen Stellenwert, weil die Kosten bei Denkmalschutz immens hoch sind? Denn Fenster und Türen muss man immer speziell unter Denkmalschutzgesichtspunkten bauen.

Ich habe eine Eingangstür zur Straße, zur schallbelasteten Seite. Diese ist auch denkmalgeschützt. Ich kann dort keine zusätzliche Jalousie, die noch eine Schallschutzmaßnahme darstellen würde, anbringen; denn da spielt der Denkmalschutz nicht mit. Wie kann man damit umgehen? Das ist eine Holztür, die natürlich nur bedingt Schallschutzwirkung hat.

(Projektion)

Eine weitere Frage betrifft meine Freifläche, die Südseite. Ich sehe hier die Nr. 1 abgebildet; das ist ein Anbau, da geht es auch um Schallschutzmaßnahmen. Jetzt geht es aber um Folgendes: Der Hofraum, auf dem ich mich logischerweise auch aufhalte, wird zusätzlich beschallt. Man sagt: „Von der Kreuzung vorn haben Sie sowieso Schall, den haben Sie bisher immer ertragen müssen. Es kommt ja nicht der neue Schall obendrauf, sondern es geht nur um den Schall, der durch die neue Straße entsteht“, wenn ich das richtig interpretiere. Jetzt geht es mir darum, was denn an der Seite geschieht, beginnend an der Straße 52, tangierend meine Freifläche, den Garten, der für mich einen sehr großen Erholungswert hat. Ich habe in diesem Garten zurzeit die Möglichkeit, mich noch halbwegs zu erholen, weil durch Wohnhaus, Stall-

gebäude, Scheune etc. ein gewisser natürlicher Schallschutz besteht. Aber wenn an der Südseite die Straße entlanggeführt wird – sie besteht ja zurzeit noch nicht -, dann trifft mich von dort der volle Schall. Ich sehe dort keine Schallschutzmaßnahmen. Ist denn vorstellbar, dass man an dieser Seite eine Schallschutzwand, natürlich eine transparente wie bei Autobahnen, errichtet? Ich weiß, dass das ein Kostenfaktor ist. Der Quadratmeterpreis liegt meines Wissens um die 300 Euro.

Die Frage ist folgende: Für mich hat der Garten einen hohen gesundheitlichen und Erholungswert, der mir dann genommen wird. Man kann dort keine Betonmauer bauen, man hat auch nicht die Möglichkeit eines Erdwalls. Diese hätte ich gehabt parallel zur Straße 69; dann hätte ich einen Erdwall mit Begrünung gebaut, der schön in die Landschaft gepasst hätte. Aber aufgrund dieser kurzen Abstandsfläche zu meinem Garten ist quasi nur eine transparente Schallschutzwand denkbar. Wenn sie mir so nicht zur Verfügung gestellt werden kann, wird mir dann schriftlich und rechtsrelevant zugesichert, dass ich mir auf eigene Kosten eine solche Wand dorthin stellen kann? Das wäre für mich ganz wichtig. Oder ist man zumindest bereit, einen Teil der Kosten zu tragen, dass man sagt: „Okay, Herr Springer, so direkt sehen wir das nicht, aber wir können verstehen, dass Ihr Erholungswert dort so erheblich beeinträchtigt wird, dass wir uns an den Kosten beteiligen“? Das wäre für mich ganz wichtig.

Natürlich werden Sie jetzt argumentieren: Ist auf einer Seite eine Schallschutzwand, wird der Schall gedoppelt und geht in die andere Richtung. Logischerweise müsste man dann auf der anderen Seite auch eine solche Wand bauen, zumindest teilweise. Denn die Leute in der Straße 69 würden dann sagen: „Springer wohnt schön geschützt, und der Schall reflektiert jetzt zu uns rüber.“

Es ist natürlich die Frage: Gibt es denn eine Vorschrift, dass man nach 22 Uhr nicht mehr im Garten sitzen kann? Die Werte sind andere, und man ist nur in den Innenräumen schallgeschützt. Im Sommer sitze ich auch am Abend lange im Garten, weil ich einfach Natur-Fan bin. Wird dem Rechnung getragen, oder sagen Sie: „Nee, das ist Ihr ganz persönliches Problem, wenn Sie sich den Luxus leisten, in Ihrem Garten unterm Nussbaum sitzen zu wollen“?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Zur ersten Frage: Wir haben durchaus Erfahrung damit, dass wir Lärmschutz in Anlagen vorsehen müssen, die unter Denkmalschutz stehen. Da gibt es Möglichkeiten, entsprechende Fenster und Türen einzubauen. Die Mehrkosten muss der Vorhabenträger tragen. Er muss also an dieser Stelle dem Denkmalschutz und gleichzeitig dem Lärmschutz Rechnung tragen. Er wird dafür das zu zahlen haben, was eben nötig ist.

Sie sprachen im Weiteren von Ihrem Außenwohnbereich, hier gekennzeichnet durch den Punkt 4. Das ist die Stelle, wo ein Tisch steht. Es ist so, dass die Berechnungen ergeben haben, dass die Grenzwerte, die hier für die Gartennutzung angesetzt werden, nicht überschritten sind. Das heißt, man unterstellt in dieser Rechtsnorm – diesmal ist es tatsächlich eine -, dass dort die Gartennutzung noch uneingeschränkt möglich ist. Wir haben also keine Möglichkeit, vor dem Hintergrund der Rechtfertigung gegenüber dem Haushalt und damit letztendlich gegenüber dem Steuerzahler dort, wo kein Anspruch besteht, in irgendeiner Form etwas mitzufinanzieren.

VL Herr Losch: Frau Scheffler, sagen Sie jetzt noch einmal die genauen Werte für die Punkte 1, 2, 3 und 4.

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Der Punkt 1 befindet sich in südlicher Richtung, es ist also die Südfassade des Gebäudes. Er hat nachts eine Überschreitung bis zur 8 dB (A), er liegt bei 42 dB (A), und tags liegt der Beurteilungspegel bei 67 dB (A), das ist eine Überschreitung von 3 dB (A).

An der Fassade Richtung Westen, Punkt 2, sind ebenfalls die Tag- und die Nachtgrenzwerte überschritten. Es besteht also Anspruch dem Grunde nach.

Gleiches gilt für die Fassade in Richtung Norden, Punkt 3, aber mit Ausnahme des Erdgeschosses; dort wird der Grenzwert gerade erreicht.

Für den Punkt 4 – das ist der Außenwohnbereich – liegen die Tagesbeurteilungspegel bei 62 dB (A), weswegen sich im Vergleich zum Grenzwert von 64 dB (A) kein Anspruch dem Grunde nach ergibt. Das ist auch der Grund, warum der Punkt 4 in den Tabellen dieser Unterlage nicht auftritt. Dort sind nur die Punkte dargestellt, die zu Ansprüchen dem Grunde nach führen.

VL Herr Losch: Erklären Sie bitte noch, warum dort der Zumutbarkeitsgrenzwert bei 62 dB (A) liegt.

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Sie meinen, dass der Grenzwert für den Tageszeitbereich bei 64 dB (A) liegt. Das gilt für Misch-, Dorf- und Kerngebiete, in denen sich das Grundstück befindet.

VL Herr Losch: In welcher Gebietskategorie befindet sich der Punkt 4?

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Es ist Dorfgebiet, und das entspricht 64 dB (A).

Der Beurteilungspegel, der dort anliegt, beträgt 62 dB (A), und die 64 dB (A) sind der Grenzwert.

VL Herr Losch: Es wäre möglicherweise schon die geeignete Fläche für die Errichtung einer Lärmschutzwand, gar keine Frage. Aktiver Schallschutz geht vor passiven Schallschutz, übrigens auch in der Stadt, jedenfalls dann, wenn es grundsätzlich machbar und auszuhalten ist – im weitesten Sinne des Wortes. Frau Scheffler hat gesagt: 62 dB (A) sind berechnet worden, und der Grenzwert sind 64 dB (A). Der Vorhabenträger schuldet für den Punkt 4 keinen Schallschutz, sondern nur für das Gebäude vorn am Knoten, aber eben nicht für Ihre Außenwohnbereichsfläche. Insofern wird er kaum in der Lage sein, dann auch noch Schallschutzwände, die doch etwas kosten, zu verschenken. Das ist das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung.

Herr Springer (Einwender): Ich habe dazu die Frage, wie diese Werte zustande kommen. Mein Garten ist relativ groß, und ich sitze nicht an der Nordseite, das wäre absolut im Schatten. Ich bin an der Südseite, also genau der Kante zugewandt, wo die Straße entlangläuft. Ich habe auf dem Gehweg zwischen Alt-Karow 1 und 2 gemessen. Da bin ich schon so weit weg von dem Bereich, wo man misst, wo ich möglicherweise immer auf diese Werte kommen werde. Ich habe keine Ahnung, wie groß die Entfernung zum Beginn des Gartens ist. Also kann man mir nicht weismachen, dass innerhalb dieser 12 m der Schallschutzpegel nicht überschritten wird. Wenn ich am

Tag im Garten bin, spüre ich schon die jetzige Verkehrszunahme auf der Straße 52. Das spüre ich eindeutig, wenn abends der Verkehr abebbt. Ich habe keine Sensoren in den Ohren, um festzustellen, wie hoch der Schallpegel ist. Aber ich werde mir die Mühe machen, das einmal zu messen; denn ich glaube dem einfach nicht. Sonst würde ich hier nicht so argumentieren.

Eine Frage ist noch offen. Wenn Sie jetzt sagen: „Der Vorhabenträger würde das nicht finanzieren, denn wir reden hier von Steuergeldern“, ist die Frage noch nicht beantwortet, ob mir gleich in diesem Verfahren rechtsrelevant genehmigt wird, dass ich mir auf eigene Kosten diesen Schallschutz bauen lasse. Das ist eine ganz wichtige Sache; nicht, dass man im Nachhinein sagt: „Wir können das nicht finanzieren, aber genehmigen werden wir es auch nicht.“ Hier gibt es Überschneidungen, bei denen ich wirklich einmal eine Klärung haben möchte: ob ich mir den Schallschutz allein organisieren kann, mit einer Wand mit etwas Durchlichtung; denn genau von der Südseite kommt die Sonne. Ich bin nicht lichtempfindlich; ich suche die Sonne. Also brauche ich das auch. Ich würde mir die Finanzierung selbst organisieren, aber mir ist ganz wichtig, dass das berücksichtigt wird.

Herr Franke, haben Sie den unansehnlichen Holzzaun gesehen, der sich da hinten befindet? Das alles muss erneuert werden. Aber wie sieht es denn damit aus, wenn ich auf dieser Grenze, die sich dauerhaft abbildet, eine schallfeste Mauer baue? Dazu muss ich die Zustimmung vom Denkmalschutz haben. Es gibt solche Regelungen, zum einen geht es um das Bezahlen und zum anderen um die Genehmigungen.

Diese Überschneidungen sind Punkte, über die wir noch zu reden haben, etwa so: „Ja, Herr Springer, das können Sie machen, das haben wir mit dem Denkmalschutz abgestimmt, und der Denkmalschutz sagt: In Ordnung.“ Es gibt meines Wissens Einfriedungen, bei denen bei 2 m Höhe Ende im Gelände ist, mehr gibt es nicht. Wenn ich jetzt sage, dass ich 3 m Höhe haben will, heißt es vielleicht: „Sie können doch nicht wieder eine Berliner Mauer aufbauen, geht doch gar nicht!“

Es geht mir darum, dass ich mir selbst größtmöglichen Schutz vor Lärm organisieren kann, der wirklich sehr nervend ist. Das ist wirklich Fakt. Ich muss ja dann dauerhaft mit dem Zustand umgehen können.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Ich nehme an, dass Herr Losch zu einem Teil der Fragen Stellung nehmen will. Deshalb beginne ich nicht mit Vermutungen. Aber was ich sagen kann, ist: Eine Lärmschutzwand entfaltet natürlich ihre Wirksamkeit umso mehr, je näher sie an der Schallquelle ist. Wenn Sie eine Wand entlang Ihrer Gebäude bauen, dann ist Wirkung nicht so sehr groß. Wenn, dann müsste sie relativ nah an der Schallquelle, also an der Straße, sein.

Wir können natürlich noch einmal nachschauen, ob wir im südlichen Bereich Ihres Grundstücks eventuell einen Tisch und einen Stuhl übersehen haben. Wir können prüfen, ob da gegebenenfalls ein anderer Wert herauskommt.

VL Herr Losch: Das ist doch ein goldener Vorschlag. Es macht schon einen Unterschied, ob Sie von Lärm eines Straßenbauvorhabens betroffen sind und diese Problematik irgendwie gelöst werden muss oder ob Sie sich selbst eine Lärmschutzwand hinstellen. Das Selbsthinstellen ist nicht unmöglich, aber – ich habe nicht die neueste

Bauordnung griffbereit, aber da wird sich nichts verändert haben – baugenehmigungs- und verfahrensfrei ist das nur bis 2 m, und Sie brauchen keinen Antrag zu stellen.

Aber 2 m Höhe werden wahrscheinlich nicht ausreichend sein. Wenn Sie auf einer Gartenliege liegen oder auf einem Stuhl sitzen, dann wird es wahrscheinlich nur hinter der 2-m-Wand ruhig sein, aber der Rest des Schalls geht darüber in den Garten. Man wird wahrscheinlich 3 m Höhe brauchen. Das würde wahrscheinlich reichen, aber da sagt die Baugenehmigungsbehörde – und diese beteiligt wiederum den Denkmalschutz –, dass das genehmigt werden muss. Dann sind Sie derjenige, der das will. Dann heißt es: Sie hatten bisher keine Schallschutzwand, und was soll denn das jetzt? Dann steht Ihnen die ganze romantische Welt entgegen, dass das alles so schön ist und nur durch Ihre Lärmschutzwand scheußlich wird. Dann müssen Sie schon relativ kräftig sagen, dass Gesundheit vor Denkmalschutz geht, und das dann auch durchkämpfen. Das wäre dann schon schwierig. Das ist natürlich etwas anderes, als wenn es Herr Franke durchkämpft. Die Chancen sind also deutlich geringer, aber verboten ist es nicht.

Herr Springer (Einwender): Das müssen wir noch etwas relativieren. Sie reden jetzt vom Denkmalschutz. Hier wird ein bisschen was vermischt. Dort, wo sich die Straße befindet, ist zurzeit kein Denkmalschutz; denn die Denkmalschutzbehörde hat erst argumentiert: Außenbereich! Jetzt hat man sich etwas besonnen und gesagt: Das könnte doch ein bisschen mehr sein. Es ist jetzt eine Grauzone, über die wir reden; das ist Spekulation. Das alles ist ja nur in der Abwägung und in Kompromissen zu lösen. Mir liegt ganz stark daran, dass ich zumindest den Garten auch im Sonnenbereich nutzen kann. Schatten haben wir das Jahr über allzu lange.

Herr Krahl (Einwender): Herr Springer hat jetzt eine Menge Vorschläge gemacht. Mich würde interessieren, wie jetzt damit umgegangen wird. Arbeiten die Herrschaften das in die internen Runden ein und geben ihm eine kurze Information, oder wie funktioniert das? Mir geht es um die Praxis, wie man die hier vorgebrachten Einwände vielleicht einarbeitet und wie dann der Rücklauf ist.

VL Herr Losch: In Bezug auf das, was jetzt Herr Springer vorgetragen hat?

Herr Springer (Einwender): Seine persönliche Betroffenheit, genau.

VL Herr Losch: Aber diese ist ja abgearbeitet. An den Punkten 1, 2 und 3 gibt es passiven Schallschutz. Der Vorhabenträger wird Herrn Springer benachrichtigen, wenn es so weit ist. Das setzt natürlich erst einmal voraus, dass die Planfeststellung bestandskräftig werden wird und dass der Vorhabenträger dann einmal das Geld hat oder in die Hand nehmen darf, um die Straße zu bauen. Dann kommt er auf Herrn Springer wie auch auf alle anderen zu und sagt: Wir machen jetzt die Straße und möchten jetzt einmal eure Häuser daraufhin untersuchen, welche Schallschutzklasse der Fenster notwendig ist. Es gibt eine Rechtsnorm, nach der berechnet wird, welche Schallschutzklasse notwendig ist. Ein Techniker stellt das vor Ort fest. Dann unterschreibt Herr Franke, dass man das alles bezahlen wird. Dann müssen die Betroffenen eine Firma beauftragen. Neben Fenstern kann natürlich auch eine Tür oder ein Dach dabei sein, insbesondere, wenn im Dachraum gewohnt wird. Nach der Kostenübernahme beauftragen Sie die Firma, und dann wird das bezahlt.

Für den Außenwohnbereich gibt es nach dieser Unterlage gar keinen Anspruch. Es wäre äußerst ungeschickt, wenn Herr Springer und Herr Franke in den Planfeststellungsbeschluss etwas aufnehmen würden. Dieses Problem löst man besser außerhalb der Planfeststellung; denn einen planfeststellungsrechtlichen Anspruch gibt es hier nicht, aber Möglichkeiten gibt es natürlich immer. Das ist dann Verhandlungssache.

Herr Krahl (Einwender): Dann gehen wir doch einmal in die Straße 69, Nr. 6 auf der Karte.

(Projektion)

Ich gehe einmal davon aus, dass sich aufgrund meines Einwands dort irgendwelche Dinge geändert haben. Hier wird die Verlärmung, die von der Straße 52 kommt, überhaupt nicht berücksichtigt. Jetzt wäre zumindest theoretisch einmal anzuzweifeln, dass der passive Lärmschutz mit den Daten, die uns sicherlich die Expertin gleich sagen wird, ausreicht. Wir hatten das erste Planfeststellungsverfahren, da war die Straße 20 m näher am Grundstück. Dann ging es schon nicht ohne diese hässliche Mauer. Jetzt ist die Straße 20 m weiter weg, und plötzlich geht alles. Ich sehe hier einen ganz großen Fehler – das möchte ich auch für das Protokoll betonen –, dass der Lärm aus der Straße 52 nicht mit eingeflossen ist. Ich meine, dass diese Ecke ganz anders bewertet werden müsste. Aber ich würde gern erst einmal hören, wo die Werte laut Ihren Messungen liegen.

VL Herr Losch: Das sind natürlich keine Messungen, denn man kann an einer Straße, die es noch nicht gibt, nichts messen. Es ist eine Berechnung. Frau Scheffler, stellen Sie einmal die Betroffenheiten an den ausgewiesenen Immissionsorten dar und äußern Sie sich dann dazu, was Ihre Überlegungen in Bezug auf den von der Straße 52 ausgehenden Lärm waren.

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Das Gebäude Nr. 6 an der Straße 69 wird mit drei Immissionsorten in der Betrachtung berücksichtigt. Der Immissionsort in Richtung Nordosten hat die Nr. 88. Er hat einen Beurteilungspegel von 56 dB (A) am Tag und 50 dB (A) in der Nacht erfahren. Das heißt, dass der Nachtgrenzwert überschritten ist und sich daraus der Anspruch dem Grunde nach ergibt.

Darüber hinaus gibt es den Immissionsort 89 an der Nordwestfassade. Er ist nicht betroffen. Dort liegen die Beurteilungspegel bei 55 dB (A) am Tag und 49 dB (A) in der Nacht. Außerdem haben wir noch den Balkon als Außenwohnbereich berücksichtigt.

Herr Krahl (Einwender): Stop! Sie befinden sich auf dem falschen Gelände. Es gibt keine Nr. 2. Das heißt, das erste Grundstück ist die Nr. 4. Wir reden vom Flurstück 469.

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Entschuldigen Sie! Ich hatte Straße 69 Nr. 6 verstanden.

Herr Krahl (Einwender): Nein, Nr. 4.

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Das ist aber nicht schlimm; die Werte ändern sich deswegen nicht. Noch einmal: Straße 69 Nr. 4. Dort wurden Sie

mit drei Immissionsorten berücksichtigt. Es ist zum einen der Immissionsort 86. Hier belaufen sich die Beurteilungspegel am Tag von 57 bis 58 dB (A) je Geschoss. Sie liegen also unterhalb des Grenzwerts. In der Nacht belaufen sich die Beurteilungspegel auf 51 bis 52 dB (A). Sie liegen also über dem Grenzwert. Daraus ergibt sich der Anspruch dem Grunde nach.

Dann gibt es den Immissionsort 87, und zwar in Richtung Nordosten. Dort liegen die Tagbeurteilungspegel auch unterhalb des Grenzwerts. Die Nachtbeurteilungspegel liegen zwischen 50 und 52 dB (A). Daraus ergibt sich auch der Anspruch dem Grunde nach.

Hinzu kommt ein Beurteilungspegel des Außenwohnbereichs. Er beläuft sich auf 59 dB (A) am Tag. Daraus ergibt sich kein Anspruch dem Grunde nach.

VL Herr Losch: Herr Krahl hat danach gefragt, wie Sie diese Werte berechnet haben. Das ist ja die entscheidende Frage: Welche Lärmquellen führen zu diesen Pegeln?

Herr Krahl (Einwender): Korrekt. Wir haben hier die Abstandsflächen wie bei Herrn Springer. Wenn Sie sich die Straße 52 und die beiden Grundstücke anschauen, stellen Sie fest, die Distanz zwischen den Straßen ist relativ kurz. Ich kann das nicht einfach vernachlässigen. Die Einschätzung im Planfeststellungsverfahren: „Zum Zeitpunkt der Ortsbesichtigung waren keine Außenwohnbereiche feststellbar“ ist schlichtweg falsch. Selbst die zwölf Jahre alten Google-Bilder zeigen diesen Außenwohnbereich, der dort, wo Ihre Zahl 469 steht, gerade in der Spitze liegt. Das hat etwas mit der Abendsonne zu tun.

VL Herr Losch: Frau Scheffler hat nicht abgestritten, dass dort ein Außenwohnbereich ist.

Herr Krahl (Einwender): Das war aber in der Auslage so formuliert.

VL Herr Losch: Da, wo die Zahl 150 steht, wurde Ihr Außenwohnbereich angenommen.

Herr Krahl (Einwender): Dieser ist ja stark belastet.

VL Herr Losch: Nicht stark belastet! Frau Scheffler hat ausgerechnet: Er ist mit dem Straßenbau zumutbar.

Herr Krahl (Einwender): Im Straßenbau, aber ohne den Lärm von der Straße 52.

VL Herr Losch: Jetzt wird es schon spannender.

Herr Krahl (Einwender): Wir haben mittlerweile herausgearbeitet, dass es mit einer sehr hohen Wahrscheinlichkeit dort zum Dauerstau kommt. Dann kann ich diese zweite Hälfte nicht ignorieren.

VL Herr Losch: Also, Frau Scheffler, da haben Sie den Lärm, der von der Straße 52 ausgeht, ignoriert?

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Ich würde dazu einmal aus den Detailstudien Lärm die Isophonen-Darstellung tags zeigen.

(Projektion: Isophonen-Darstellung)

Daraus geht hervor, welche Emissionsquellen angesetzt wurden. Es ist so, dass Sie sich mit Ihrem Grundstück innerhalb des Ausbauabschnitts befinden. Das heißt, dass sowohl die Verkehrsbelastung auf den ausgebauten und veränderten Straßen als auch die Verkehrsbelastung der anschließenden Straßen angesetzt wird. Das erkennen Sie auch anhand der roten Immissionslinien. Das heißt, sowohl auf der Blankenburger Chaussee als auch auf der Straße 52 wurden alle Lärmeinwirkungen auf Ihr Grundstück berücksichtigt.

VL Herr Losch: Frau Scheffler sagt also: Sie irren. Der Vorhabenträger hat nicht nur den Lärm der neuen Verbindungsstraße, sondern auch den von der Straße 52 ausgehenden Lärm eingerechnet. Richtig?

Herr Krahl (Einwender): Wir hatten vorhin bei den Zahlen, die die Fahrzeugbewegungen belegen, bemerkt, dass man eigentlich nur den Anliegerverkehr berechnet hat, aber nicht den Schleichverkehr, der sich aufgrund der Staubildung an der Kreuzung entwickeln wird. Jetzt ist die berechtigte Schlussfolgerung meinerseits, zu sagen: Hier hat man auch nur den üblichen Anliegerverkehr berechnet, aber nicht das, was dann zwangsläufig als Schleichverkehr dazukommt. Das haben wir, meine ich, heute herausgearbeitet, und das ist auch unstrittig. Unabhängig davon, ob nun drei Fahrzeuge links oder rechts abbiegen, wird aber dieser Schleichverkehr durch den Rückstau entstehen.

Wenn ich davon ausgehe, dass Frau Scheffler gewissenhaft gearbeitet hat, dass aber wahrscheinlich nur der ortsübliche Anliegerverkehr bis zu der blauen Linie berücksichtigt ist, dann müsste das auf alle Fälle noch einmal überprüft werden. Denn ich meine, da ändert sich ein bisschen was. Da wir uns von der Belastung her in den Grenzwertbereichen bewegen, würde ich ausdrücklich darum bitten.

VL Herr Losch: Frau Scheffler, was ist denn der genaue Wert bei dem Außenwohnbereich?

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Der Außenwohnbereich-Beurteilungspegel liegt bei 59 dB (A), liegt also an der Grenze des Immissionsgrenzwerts.

VL Herr Losch: Bei 59,0 oder bei 58,9?

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Bei 59, weil für die 16. BImSchV-Beurteilung auf ganze dB aufgerundet wird.

Herr Krahl (Einwender): Ich meine schon, dass hier eine Neuberechnung gemacht werden müsste.

VL Herr Losch: Die neue Berechnung würde das ja nicht ändern. Das, was Sie aussagen, ist: Wenn von den angenommenen Verkehrszahlen in der Straße 52 nur eine geringfügige Abweichung nach oben passiert, dann wäre die zwingende Folge daraus,

dass das schalltechnische Gutachten von Frau Scheffler über die 59 dB (A) kommt und dann der Anspruch entsteht.

Herr Krahl (Einwender): Ich denke, dass wir an dieser Ecke nicht ohne aktiven Schallschutz auskommen werden, wie auch immer dieser aussehen mag. Denn das, was Herr Springer sagt, ist das eine, und die Ecke dort vorn muss, und sei es partiell, etwas geschützt werden; es geht nicht anders.

VL Herr Losch: Einen Anspruch darauf gibt es bisher nicht. Wir können es so aufnehmen, dass Sie die Berechnung für falsch halten.

Herr Krahl (Einwender): Nein, für unvollständig. Ich habe nicht gesagt, dass schlecht gearbeitet wurde. Ich habe gesagt: Aus den vorhergehenden Unterlagen geht hervor, dass viel zu wenig auf den Schleichwegverkehr eingegangen wurde. Deshalb habe ich darauf gedrungen, dass das ausgearbeitet wird.

VL Herr Losch: Sie sagen: Das ist unstreitig. Aber ich kann mir nicht vorstellen, dass der Schleichverkehr unstreitig ist.

Herr Krahl (Einwender): Betrachten wir es einfach einmal als kritischen Punkt! Diese Punkte wollen wir ja aus der Welt schaffen.

VL Herr Losch: Wir fassen zusammen: Herr Krahl rügt, dass die Verkehrszahlen in der Straße 52 zu niedrig angesetzt worden sind, weil sich dort ein zusätzlicher Schleichverkehr entwickeln wird, der wiederum zur Folge hat, dass die Immissionsberechnung für sein Grundstück neu gemacht werden muss, was dazu führen könnte, dass er auch für den Außenwohnbereich seines Grundstücks einen Schallschutzanspruch erhält, der nach der Unterlage des Vorhabenträgers bisher nicht gegeben ist, weil die Lärmgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung im Außenwohnbereich eingehalten werden.

Herr Skupin (Einwender): Ich bin Grundstückseigentümer der Parzelle 524 bzw. 95, also genau vorn im Knotenbereich der Kreuzung.

(Verweis auf die Projektion)

Die Worte, die eben gefallen sind, möchte ich zu 100 % bestätigen. Der Lärmpegel ist zurzeit gravierend ansteigend, was wahrscheinlich dem Schleichverkehr, der auf der Straße 52 stattfindet, geschuldet ist, der also nicht nur von den dort Wohnenden verursacht wird. Es ist rasant, wie der Verkehr in dieser Straße zunimmt. Der Geräuschpegel ist nachts stellenweise so hoch, dass wir die Fenster schließen müssen. Mein Schlafzimmer geht zur Straßenseite.

Meine Frage ist, ob die Werte, die jetzt am Haus zu sehen sind, in der Art, wie sie jetzt dargestellt sind, noch korrekt sind.

VL Herr Losch: Frau Scheffler, sagen Sie noch einmal die Werte und sagen Sie, wann Sie sie berechnet haben. Herr Skupin müsste dann sagen, was sich seitdem geändert haben soll.

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Die schalltechnischen Berechnungen fußen auf den Verkehrsprognosedaten, die der verkehrlichen Begründung zugrunde liegen, also des Prognose-Planfalls. Darüber hinaus haben Sie an allen vier Seiten ihres Grundstücks Anspruch dem Grunde nach. Er ergibt sich aus den Beurteilungspegeln in Richtung Süden für den Nachtzeitbereich, dort reichen die Beurteilungspegel von 50 bis 52 dB (A). Richtung Südosten reichen sie am Tag bis 62 dB (A), nachts bis 57 dB (A). Richtung Nordosten betrifft es auch den Tages- und Nachtzeitbereich; dort erreichen die Beurteilungspegel bis 66 dB (A) tags und bis 60 dB (A) nachts, also ist auch der Anspruch dem Grunde nach gegeben. In Richtung Westen, Punkt 84, betrifft das mit Ausnahme des Erdgeschosses am Tag auch die Tages- und Nachtzeitbereiche. Dort erreichen die Beurteilungspegel bis 62 dB (A) tags und bis 56 dB (A) nachts.

VL Herr Losch: Zusammengefasst: Nach allen vier Seiten gibt es dem Grunde nach Lärmschutzansprüche, nur nach einer Seite im Erdgeschoss nicht. Wie ist es im Außenwohnbereich?

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Er ist auch berücksichtigt worden durch den Punkt 85.

(Projektion)

Der Außenwohnbereich erfährt einen Beurteilungspegel von 64 dB (A), liegt damit auch über dem Grenzwert und hat Anspruch dem Grunde nach.

VL Herr Losch: Fragt sich nur, was für einen.

(Herr Skupin: Da sind wir wieder bei der Lärmschutzwand!)

Was hat der Vorhabenträger denn dazu abgewogen? Hören wir uns das erst einmal an.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Der Vorhabenträger hat erst einmal festgestellt, dass die Grenzwerte überall überschritten werden. So aberwitzig es in Ihren Ohren vielleicht klingen mag: Eigentlich haben Sie Glück, dass hier eine Straße hinkommt. Sie erhalten dadurch Anspruch auf Lärmschutz. Diesen kann man passiv befriedigen, wie schon besprochen. Man kann Anteile davon, nämlich für den Außenwohnbereich, entschädigen, aber man muss an erster Stelle darüber nachdenken, ob nicht aktive Maßnahmen geeigneter sind, Ihnen Schutz zu verleihen.

Der Vorhabenträger hat sich auch einmal mit dem Gedanken auseinandergesetzt, dort eine Lärmschutzwand zu installieren. Genaueres dazu kann Ihnen Frau Scheffler sagen. Aber schon einmal so viel: Die Wand wurde mit einer Höhe von 3,5 m angenommen; das ist schon eine ganze Menge, würde aber nicht dazu führen, dass Sie einen sogenannten Vollschutz erhalten. Das heißt, es würden am Haus immer noch Überschreitungen der Grenzwerte verbleiben. Es würde einen Schutz der unteren Etagen und des Außenwohnbereichs zur Folge haben.

Der Vorhabenträger muss sich dann im Weiteren die Frage stellen, ob der Aufwand, der betrieben wird, verhältnismäßig gegenüber dem Schutzzweck ist. Das ist durchaus ein Fall, wo man tatsächlich auch einmal mit dem Betreffenden ins Gespräch

kommen sollte. Es gibt Leute, die eine Lärmschutzwand für unerträglich halten, weil man keinen freien Blick mehr hat. Und es gibt Leute, die eine Lärmschutzwand schätzen. Ich würde sagen, wir sollten erst einmal miteinander reden, ehe wir uns hier festlegen, worauf das hinauslaufen sollte.

Herr Skupin (Einwender): Die Überlegung war jetzt, die Einfahrt auf unser Grundstück, die hier zu sehen ist,

(Verweis auf die Projektion)

nach hier zu versetzen, sodass wir praktisch zusammen mit dem Nachbarn eine Einfahrt haben und der Zugang hier komplett wegfällt, dass die Lärmschutzwand hier anfängt, neben Sieferts, und bis hierhin herumgezogen wird.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wir können Ihnen gern einmal zeigen, was wir da schon untersucht haben. Die Lärmschutzwand wäre auch direkt am Herd, also an der Straße, und würde so unwahrscheinlich Punkte bringen.

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Ich würde unter Detailstudien Lärm die erste PDF „LSW-Planken“ projizieren lassen.

(Projektion)

Hier ist dargestellt, dass wir beispielhaft eine Lärmschutzwand mit 3,5 m Höhe, hier allerdings entlang der Grundstücksgrenze, untersucht haben. Das sollte Ihnen aufzeigen, dass damit die Außenwohnbereiche geschützt werden können, aber nur diese, also kein Vollschutz gegeben ist.

Was Sie gerade angesprochen wäre, wäre eine Schallschutzwand direkt entlang der Straße. Das würde aus meiner Sicht dazu führen, dass die Sichtbeziehungen im Knotenpunktbereich stark eingeschränkt werden. Ich glaube, da kommen wir mit einer sicheren Verkehrsabwicklung nicht mehr hin.

Herr Skupin (Einwender): Ich denke, in keiner Weise. Man muss nicht die Lärmschutzwand direkt 90 Grad bis zur Einmündung stellen, man kann sie in diesem Bereich auch mit einem stumpfen Winkel zum Anschluss herüberziehen, sodass die Einsicht auf jeden Fall gegeben ist bei den Fahrzeugen, die hier ein- oder abbiegen. Die Wand steht dann direkt am Lärmherd und bringt auf jeden Fall mehr Punkte als die Version, die hier grün schraffiert ist.

Ich sehe ein, dass Sie sagen: Eine 3,50 m hohen Lärmschutzwand würde bezüglich der Werte nicht sehr hilfreich sein, weil die Entfernung zur Straße einfach zu groß ist. Aber wenn Sie die Lärmschutzwand direkt an der Straße in Betracht ziehen würden, wo sie wahrscheinlich auch sehr gut hinpassen würde, wäre nicht nur mein Grundstück geschützt, sondern es wären aufgrund des Einfallwinkels des Schalls auch die umliegenden Grundstücke. Ich meine, hiermit kann man sehr viel erreichen. Das würde im Prinzip die ganze Ecke entschärfen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wir werden noch einmal ganz genau schauen. Denn wenn wir eine Lärmschutzwand bauen, dann soll sie natürlich so sinnvoll wie möglich eingesetzt werden. Wir müssen das abgleichen mit den Anforderungen aus der Ver-

kehrsabwicklung, aber auch mit den Reaktionen dieser Wand. Eine Wand, auch wenn sie hochabsorbierend ist, wirft immer einen gewissen Schall zurück. Das heißt, wir müssen danach schauen, ob es an den gegenüberliegenden Bereichen gegebenenfalls zu Erhöhungen und, wenn ja, zu welchen Erhöhungen führt. Wir werden das noch einmal untersuchen.

Wir haben jetzt erst einmal von Ihnen mitgenommen, dass Sie grundsätzlich Fan einer Lärmschutzwand wären. Dann kommen wir mit den Ergebnissen noch einmal auf Sie zu.

Herr Skupin (Einwender): Ich bin nicht Techniker; aber wenn diese Wand wirklich die Punkte bringt, die sie bringen könnte, würde ich in meinem Fall auf eine Schalldämmung am Haus verzichten, außer Fenster und Türen natürlich. Ich weiß nicht, was uns hier zustehen würde; darüber müsste man noch einmal sprechen. Aber in dem Fall, dass es die Lärmschutzwand gibt, könnte man vielleicht auf einige andere Sachen verzichten.

Letzte Frage: Wie sieht es in dem Kreuzungsbereich, 300 m davor und 300 m dahinter, mit Flüsterasphalt aus, der heutzutage schon sehr verbreitet verarbeitet wird?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wir machen ja keine Kompensationsgeschäfte, sondern wir stellen fest, dass Sie von allen Seiten unzumutbar verlärmt sind und wir deshalb wahrscheinlich gezwungen sein werden, etwas für Sie zu tun.

Was den lärmmindernden Asphalt betrifft: Wir werden dem Stand der Technik entsprechend einen Asphalt vorsehen, der lärmmindernde Eigenschaften hat, die wir uns aber nicht zurechnen lassen können.

Herr Skupin (Einwender): Mir geht es darum, dass die ganze Bandbreite einmal durchgegangen wird.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wir werden einen Asphalt einbauen, der Sie zusätzlich um 2 dB (A) entlastet. Da aber das Regelwerk nicht hergibt, dass wir uns diesen zurechnen lassen können, wird er in der Berechnung auch nicht berücksichtigt.

Herr Skupin (Einwender): Das war's dann von meiner Seite.

VL Herr Losch: Vielen Dank an Sie und auch an den Vorhabenträger, der noch einmal genau überdenken will, was die optimale Lösung im Gesamtraum und auch für Sie ist. Das finde ich sehr gut. Der Vorhabenträger kommt dann auf Herrn Skupin zu.

Herr Springer (Einwender): Herr Franke hatte schon angesprochen, dass eine Lärmschutzwand auch wieder Auswirkungen auf die Grundstücke der gegenüberliegenden Seite hat. Wenn diese Lärmschutzwand entlang der Straße gebaut wird, dann betrifft das aufgrund der Doppelung logischerweise die Schallberechnung für mein Grundstück. Die Grünfläche, die sich an die Straße anschließt, ist laut Bebauungsplan als höherwertiges Grün zu Erholungszwecken ausgewiesen. Diese würde durch diese Doppelung stark beeinträchtigt werden.

Damit würde ich wieder ins Spiel kommen. Die jetzige Schallberechnung wäre dann nicht mehr richtig, sondern es kommt die Doppelung von der Seite zustande. Man

muss noch einmal darüber nachdenken, dass auf der anderen Seite vielleicht ebenfalls eine Schallschutzwand in Betracht kommt, sodass der Vorhabenträger sagt: Unter der neuen Perspektive ist das noch einmal zu bedenken, und dann käme dort auch die Schallschutzwand infrage.

Das wollte ich nur noch einmal in den Raum stellen. Nicht, dass man jetzt sagt: Eine Seite haben wir nachgebessert, auf der anderen Seite ist die Situation natürlich negativer. Dies alles bitte ich im Abwägungsprozess mit zu bedenken.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Dazu sind wir verpflichtet, Herr Springer. Das werden wir natürlich entsprechend machen.

(Herr Krahl: Es sind drei Seiten, die zu beachten sind!)

VL Herr Losch: Es gibt einen systematischen Unterschied, auf den ich noch einmal hinweisen muss. Wenn jetzt Lärmschutzwände nach zwei Seiten gebaut werden, wollen Sie auch eine; das verstehe ich schon. Aber es gibt einen systematischen Unterschied. Bei den anderen Fällen sind die Grenzwerte überschritten, aber bei Ihnen nicht.

(Zuruf)

Bei Herrn Springer so auch nicht. Deshalb hat er ja darauf hingewiesen, dass er Reflexionsopfer sein könnte. Ist es vorstellbar, Frau Scheffler, dass eine Lärmschutzwand, die dann in die Straße 52 hinein verläuft, auch noch das Grundstück von Herrn Krahl treffen würde, als Reflexionsopfer, also die gleiche Situation wie bei Herrn Springer?

Herr Krahl (Einwender): Die Reflexion würde mich schon treffen, natürlich. Ich will nur sagen: Man muss das Ding dann von drei Seiten sehen, nicht nur von zweien. Dann müssen verschiedene Berechnungen noch einmal gemacht werden. Es ist einfach so: Wenn ich eine Komponente ändere, dann ändert sich alles ringsherum.

Was mich aber viel mehr interessiert, ist: Woraus bestehen denn diese Schallschutzwände?

VL Herr Losch: Es gibt ganz unterschiedliche. Es gibt absorbierende, es gibt transparente, die sind hart, da reflektiert der Schall, man hat eine dunkle Wand ohne Reflexion, oder durchsichtige Schallschutzwände, wodurch auch die Sonne scheint, aber diese bringt den Nachbarn um. Das hat alles seine Vor- und Nachteile.

Herr Krahl (Einwender): Die durchsichtige Version hätte für mich den Vorteil, dass sie vielleicht die Uneinsehbarkeit der Kreuzung, die vorhin erwähnt wurde, abmildern würde.

VL Herr Losch: Das wäre Ihr Vorteil, und der Nachteil ist, dass sie für den gegenüberliegenden Nachbarn laut ist, weil sie im Regelfall hart ist. Eine weiche Plastikwand ist aber auch nicht so schön.

Herr Springer (Einwender): Es wäre ja vorstellbar, dass auf der Lücke zwischen dieser Straße und der Straße 69 durchaus die Bebauung möglich wäre, die auch als

Schallschutz dienen könnte. Damit könnte eine hässliche Schallschutzwand entfallen. Dies liegt natürlich nicht im Einflussbereich des Vorhabenträgers; denn er kann nicht darauf einwirken, sondern das ist nur in Übereinstimmung mit der Bebauung zu erzielen. Dazu müsste sich der Bezirk äußern, ob denn bis da unten eine Bebauung möglich ist, um den Anrainern der Straße 69 schon durch die Bebauung Schallschutz zu gewähren.

Man könnte sagen, solche Punkte anzuführen, das wäre Stochern im Nebel. Aber man sollte mit ins Kalkül ziehen, wie sich der Bezirk dazu positioniert. Besser wäre, das alles würde mit einem Bebauungsplan einhergehen. Dann würde man über viele Dinge gar nicht reden müssen.

VL Herr Losch: Wir haben noch eine Wortmeldung zum Schallschutz.

Frau Keding (Einwenderin): Vielleicht können wir noch einmal die Straße Am Hohen Feld zeigen.

(Projektion)

Mein Grundstück und das Grundstück Nr. 67. Dort ist an einer Wand etwas festgestellt worden. Mir ist auch völlig klar, dass es Vorgaben für Berechnungen gibt, die wahrscheinlich feststellen, dass in meinem Außenbereich nichts getan werden muss. Allerdings finde ich es etwas problematisch, wenn ich davon ausgehe, dass dann täglich 4.500 Fahrzeuge mehr, auch Lkws, Busse usw., durch unsere Straße fahren und ich meinen überdachten Außenwohnbereich in der Nähe meines Hauses habe, das etwas zurückgesetzt ist. Wäre er vorn an der Straße, hätte ich wahrscheinlich irgendeine Entschädigung zu erwarten. Aber dadurch, dass er ein Stück von der Straße entfernt ist, habe ich keine zu erwarten.

Ich sitze aber nicht immer nur im Garten, sondern mein Garten ist für mich auch Lebensqualität, weil ich dort etwas tue, weil ich mich dort bewege und entspanne. Diese Entspannung findet also auch zwischen meinem Haus und der Straße statt. Dass ich jetzt für die Einbuße dieser Lebensqualität nicht entschädigt werden soll, kann ich schlichtweg nicht wirklich verstehen. Mir sind die Berechnungen usw. klar, aber die Grundlage dafür ist mir nicht klar. Würde das jetzt anders sein, wenn ich vorn einen mobilen Pavillon und davor zwei Stühle und einen Tisch aufstelle? Oder was muss ich tun?

VL Herr Losch: Frau Scheffler, wie haben Sie den Punkt 132 ausgewählt? Welche Werte hat dieser Punkt konkret?

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Zum Zeitpunkt der Ortsbesichtigung war der Außenwohnbereich, den Frau Keding angesprochen hat, erkennbar. Vielleicht erläutere ich Ihnen noch kurz, welcher Beurteilungspegel dort anliegt. Dort liegen 55 dB (A) an, das ist unterhalb des Grenzwerts.

Zur Untermauerung: Sie haben ja auch angesprochen, wie es ist, wenn Sie sich an einer anderen Stelle des Vorgartens aufhalten. Dazu würde ich die Isophonenkarte aufrufen.

(Projektion: Detailstudie Lärm, Isophonen tags)

Hier sehen Sie die orange Linie, 59 dB (A), die für Sie relevant ist. Der Großteil Ihres Grundstücks liegt unterhalb des Grenzwerts. Wenn Sie Ihren Stuhl hierhin stellen würden, wäre das in dem Bereich, wo die Überschreitungen auftreten. Aber das, was wir feststellen konnten, war damals dieser Außenwohnbereich; deshalb haben wir ihn angesetzt.

VL Herr Losch: Es ist auch nicht so wahrscheinlich, dass man mit Tisch, Stühlen und Grill anderthalb Meter neben der Straße sitzen will.

Frau Keding (Einwenderin): Ich habe auch nicht gesagt, dass ich dort mit Tisch und Stühlen sitze, sondern dass ich dort in meinen Beeten arbeite und mich dabei entspanne, jedenfalls bisher, dann wahrscheinlich nicht mehr. Es ging um Lebens- und Wohnqualität, nicht um die anderen Sachen. Ich wollte das nur einmal postuliert haben.

VL Herr Losch: Die Stelle, an der jemand jätet, nennt das deutsche Recht halt nicht Außenwohnbereich. Eine Entschädigung ist bisher nur für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs und nicht des Außenpflanzbereichs vorgesehen.

Die nächste Wortmeldung bitte.

Frau Langmacker (Einwenderin): Ich wohne außerhalb des Planungsgebiets. Aber bei diesem Tagesordnungspunkt geht es ja auch um Wohnqualität. Ich wohne am S-Bahnhof Karow. Es geht mir um die Tatsache, dass um den S-Bahnhof Karow herum inzwischen ein Park-and-Ride-Platz entstanden ist, und zwar für alle, die aus Karow-Nord kommen und um den S-Bahn Karow ringsherum alle Straßen zuparken. Sie müssen also am Anfang der Straße schon immer bis zum Ende der Straße schauen, um zu sehen, ob man hier durchkommt. Wenn wir die Straßenverbindung, sozusagen die Ost-West-Tangente, von Lindenberg nach Buchholz über den S-Bahnhof Karow haben, dann werden in Zukunft nicht nur die Fahrzeuge aus Karow-Nord dort parken, sondern zusätzlich auch alle Fahrzeuge aus MOL. Ist das in irgendeiner Art und Weise mit berücksichtigt worden? Diese Straße betrachten Sie jetzt nur als kleine Anbindungsstraße; gestern hieß es mit einem bestimmten Tonfall: „1,3 km – nun haben Sie sich mal nicht so!“

Es ist immer so, dass das Ganze mehr ist als die Summe seiner Teile. Für uns am S-Bahnhof Karow mit den komplett zugeparkten Straßen gibt es im Moment sowieso schon ein wirkliches Problem innerhalb der Woche. Wir bekommen die Fahrzeuge aus MOL mit dazu, weil das eine direkte „Einflugschneise“ ist. Wir leiden unter den Folgewirkungen und stehen schon seit Jahren mit der BSR in Verbindung, die ihre Straßenreinigung nur sonnabends machen kann. Unter der Woche ist rechts und links die Straße zugeparkt.

Die genannten Folgewirkungen möchte ich in einer gewissen Art und Weise berücksichtigt haben. Vielleicht haben Sie nicht in der Straße Am Hohen Feld, aber vielleicht am Wäldchen einen Transit-Parkplatz für all die Leute geplant, die den attraktiven S-Bahnhof Karow nutzen wollen. Er ist für alle eine wesentliche Verkehrserleichterung.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Tatsächlich ist die Senatsverwaltung für die Planung von Parkplätzen nicht zuständig.

Man fragt sich oft, inwiefern die Planung übergeordnete Interessen erfüllt, Sinn macht oder hier und da noch besser sein könnte. Die Eigenschaft der Fachplanung ist es leider auch, dass nicht alles in den Blick genommen wird, zum Beispiel solche Sachen nicht. Ich kann an dieser Stelle ganz ehrlich sagen: Das ist nicht berücksichtigt.

Frau Langmacker (Einwenderin): Ist denn dies ein Anlass, über diese Dinge noch einmal nachzudenken? Karow-Nord ist jetzt im zwanzigsten Jahr des Bestehens. Es ist hier wie ein Ufo eingepflanzt worden – ohne Anbindung, ohne alles. Als Karow-Nord geplant wurde, war sogar ein S-Bahnhof auf halber Strecke zwischen S-Bahnhof Karow und S-Bahnhof Buch geplant. Damals war auch die Anbindung an die B 2 geplant, natürlich mit einer vollkommen anderen Trassenführung, die ich immer noch für die wesentlich bessere halte. Dann hätten wir nämlich das Problem mit Springers nicht, dass dieses Karow-Nord und natürlich auch der Autobahnanschluss angebunden werden.

Das sind Dinge, die bis heute nicht gelöst ist. Der gesamte Verkehr geht durch Alt-Karow. Ich muss sagen, die Leute in der Elisabeth-Aue haben sich zum Glück gegen diese Bebauung gewehrt. Denn das ist genauso eine verkehrliche Sackgasse wie Karow-Nord. Im Blankenburger Süden ist es genauso: Es ist auch eine verkehrliche Sackgasse. Aber wir Alt-Karower leben seit 20 Jahren mit diesem Durchgangsverkehr.

Jetzt kommt zusätzlich noch dieses Fragezeichen übers Feld, das Sie jetzt geplant haben. Ich hoffe, dass zu diesem Straßenbauvorhaben noch nicht das letzte Wort gesprochen ist. Denn wir haben immer noch die alte Trassenführung, die es auch einmal gegeben hat. Natürlich müssen Sie mit Brandenburg sprechen, dass auch Karow-Nord angebunden wird. Denn im Moment haben wir nur eine Verkehrstangente durch den Ort Alt-Karow. Meine Frage: Wird darüber im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens auch noch einmal nachgedacht?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Der erste Teil meiner Antwort wird unbefriedigend für Sie sein, der zweite möglicherweise nicht.

Wir sind hier auch nur Dienstleister innerhalb der Verwaltung. Ein Teil der Verwaltung bestellt bei einem anderen Teil, nämlich bei uns, die Planung und den Bau von Straßen. Wir sind nicht diejenigen, die darüber befinden, wo am besten Straßen- oder auch Schienen-, Busverkehr und Sonstiges stattfinden würde. Glücklicherweise sind aber Mitglieder der dafür verantwortlichen Abteilung hier im Raum, die gehört haben, was Sie gesagt haben. Sie nehmen, meine ich, Ihre Worte mit, auch die Problemlage, sofern sie sie nicht kennen – davon würde ich ausgehen – und bringen das an geeigneter Stelle ein.

VL Herr Losch: Nehmen Sie es mit? – Irgendjemand müsste mit einem lauten Ja antworten!

Frau Fronzke (SenUVK): Beim Punkt „Parkplätze“ haben wir uns jetzt alle angeguckt. Wir machen strategische Verkehrsplanung. Ich muss ehrlich sagen, dass wir gerade nicht wissen, wie viele Parkplätze an dem Bahnhof gebraucht werden. Parkplätze sind auch Sache des Bezirks. Sicherlich kann man mit dem Bezirk durchsprechen, wie

man verkehrsrechtliche Sachen regeln kann. Ich kann Ihnen aber an dieser Stelle keine Zusage machen.

Die anderen Themen – schwierig; dazu habe ich jetzt auch keine Antwort. Wir können vielleicht prüfen, wer bei uns zuständig ist. Das kann ich nur so mitnehmen.

VL Herr Losch: Nehmen Sie es einmal so mit; vielen Dank, Frau Fronzke.

Dass niemand in dieser Stadt Parkplätze plant, das glaube ich gern, denn das erlebe ich jeden Tag. Das war einmal eine schöne Stadt – jetzt nicht mehr in diesem Punkt. Das andere nehmen Sie mit: Es geht ja hier nicht nur um einzelne Parkplätze, sondern es geht um die Anbindung des S-Bahnhofs.

Herr Springer (Einwender): Ich glaube, es wurde aneinander vorbeigeredet. Frau Langmacker hat unter anderem nachgefragt, ob eine landesübergreifende Planung für Berlin-Brandenburg angedacht wird. Sie sprach von einer „Einflugschneise“ von der B 2 zum Luchgraben. Am Luchgraben, im Prinzip auf Brandenburger Gebiet, wäre es durchaus denkbar, einen Parkplatz zu etablieren. Von dort könnte man mit Busverkehr die Leute zur Bahn bringen, das wäre wesentlich sinnvoller. Wenn es ein Elektrobus wäre, wäre das noch ein Sahnehäubchen obendrauf. Darum geht es letztendlich. Wenn der perspektivische Bebauungsplan XVIII-34 einmal realisiert wird, ist doch Ahrensfelde mit dabei. Die Ahrensfelder wollen dort auch etwas entwickeln. Man könnte hier zusammenarbeiten.

Diese Ideologie sollte man mitnehmen und nicht so ratlos hiersitzen: „Na ja, wir machen ja nur für die Fläche etwas, die jetzt betrachtet wird.“ Wir müssen doch in die Zukunft schauen: Was können wir von Berlin und Brandenburg aus zusammen planen? Dann sollen Sie uns das auch einmal in der Realität zeigen.

VL Herr Losch: Das finde ich auch. Aber im Moment ist niemand in der Lage, sich dazu zu äußern.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Vielleicht als Hoffnungsschimmer: In meinem Referat laufen durchaus auch zwei Projekte, die grenzüberschreitend sind. Es betrifft einmal die Landsberger Allee und einmal die B 158, die die Landesgrenze überschreiten. Das ist also nicht unmöglich. Wenn das politische Interesse auf beiden Seiten groß genug ist und dies auch aus der Bürgerschaft oder aus irgendwelchen Vertretungen möglicherweise an die handelnden Personen herangetragen wird, kann da auch etwas passieren.

VL Herr Losch: Das war die Erörterung des Schallschutzes und der Lärmauswirkungen, und wir hatten zum Schluss die Wohnqualität.

Frau Langmacker (Einwenderin): Noch einen kurzen Hinweis an Herrn Franke: Aus Erfahrungen der letzten zehn Jahre weiß ich, dass in Berlin alles politische Entscheidungen sind. Auch dieses Bauvorhaben ist eine politische Entscheidung.

VL Herr Losch: Das ist sicher so, das kann man nicht bestreiten.

Herr Rosenwald (Einwender): Noch ein Hinweis zum Schallschutz. In den an der Tafel ausgehängten Karten wird auf dem Grundschulgelände ein Gebäude als Hort-

gebäude ausgewiesen. Dem ist aber nicht so. Es scheint Ihnen und dem Lageso offensichtlich auch nicht bekannt zu sein – es hat ja die Pläne geprüft -, dass das als Hortgebäude verzeichnete Gebäude ein Unterrichtsgebäude ist, wo die Grundschüler von der ersten bis zur dritten Klasse beheimatet sind. Ich möchte, dass Sie dies zu Protokoll nehmen. Insofern wundert es mich, dass diese Schallschutzmauer vor dem Gebäude endet. Man sieht auf der Karte, dass das Gebäude recht dicht an der Straße ist und der Straßenverkehrslärm sicherlich auch derselbe sein wird wie weiter vorne. Auch wenn es vielleicht nicht in Ihren Plan eingreift oder die Planung nicht mehr berücksichtigt, meine ich, dass man dieses Schulgebäude, das auch als solches verwendet wird, entsprechend berücksichtigen sollte. Es wurde einmal als Hortgebäude gebaut. Es ist inzwischen ein Doppel-T, also ein H, nicht so, wie es dort dargestellt wurde. Es hat acht Unterrichtsräume. Dort sind sechs Klassenräume sowie zwei Sonderräume für spezielle Sachen.

VL Herr Losch: Frau Scheffler, Sie haben den Lärm im Hortgebäude, von dem Sie sagen, dass es kein Hort ist, zumindest an einer Seite berechnet?

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Zunächst möchte ich ausführen, dass das ein Gebäude außerhalb des Ausbauabschnitts ist.

(Verweis auf die Projektion)

Das heißt, dass in die schalltechnische Beurteilung allein die Verkehrsbelastungen auf dem Ausbauabschnitt einfließen. Um Ihnen die Schallausbreitung zu verdeutlichen – so sind die Ausführungsvorschriften, an die wir uns halten müssen -, würde ich Ihnen die Isophonenkarte tags zeigen.

(Projektion: Isophonenkarte tags)

Dort sehen Sie den entsprechenden Sprung in den Isophonen. Es ist tatsächlich so: Es wurde dieser Teilbereich angesetzt, und es ergibt sich für diesen Bereich tagsüber kein Anspruch dem Grunde nach, nur in der Nacht.

VL Herr Losch: Weil die gelbe Linie welcher Immissionswert ist?

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): An diesem Gebäude, Blankenburger Chaussee 7, ergeben sich bis zu 55 dB (A) am Tag. Der Grenzwert liegt bei 57 dB (A).

VL Herr Losch: 57 dB (A) für ein sensibles Gebäude wie Schulen und ähnliche Einrichtungen. Aber es liegt noch unter dem sensibelsten Taglärmgrenzwert, den das deutsche Recht bisher kennt. Und eine nächtliche Nutzung gibt es nicht.

Herr Rosenwald (Einwender): Ja, das ist korrekt, weil Ihre Lärmgrenzwerte dort an der Grenze des Planungsbereichs sind. Der Lärm wird aber auch auf der gesamten Blankenburger Chaussee auftreten; denn der Verkehr nimmt dort nicht auf den letzten 20 Metern ab. Wo soll er auch hin?

So gesehen meine ich schon, dass man den Lärm im Sondergebiet Schule korrekt berechnen sollte, bzw. wenn er so festgestellt oder gemessen wurde, müsste im Nachhinein eine Schallschutzmaßnahme getroffen werden. Es macht doch mehr Sinn,

dies von vornherein zu planen, als im Nachhinein nachzubessern. Wir können, wenn die Straße so realisiert wird, gern jemand vom Umweltamt dorthin schicken, Schallmessungen vornehmen lassen und entsprechende Korrekturen fordern.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Das Problem dabei ist, dass es Berechnungsmodelle gibt, die aussagen: Wenn ein Gebäude außerhalb des Ausbauabschnitts liegt, wird nur der Verkehr angesetzt, der sich innerhalb dieses Abschnitts abbilden lässt, nicht der direkt vor der Schule. Dann kommt man zu Ergebnissen, die unbefriedigend sind, wie hier, weil eine knappe Verfehlung auftritt. Weil es aber so ist und so knapp ist, würde ich als Vorhabenträger veranlassen, dass man noch einmal prüft, ob der Ausbaubereich korrekt erfasst wurde oder ob er möglicherweise 10 m länger ist. Wir würden dann an diesem Punkt noch einmal eine Neuberechnung vornehmen.

Herr Rosenwald (Einwender): Ich habe eine zweite Frage, die auch aus meinem Einwand hervorgeht; Sie müssten entsprechend vorbereitet sein. Die erste Teilfrage dazu wäre: Gehen Sie von Linienschallquellen oder von Punktschallquellen bei einem Straßenverkehr aus?

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Wir gehen von Linienschallquellen aus.

Herr Rosenwald (Einwender): Bei Linienschallquellen wäre die Dämpfung mit 3 dB (A) anzusetzen. In Ihren Isophonen sieht man, dass ein Dämpfungswert von 5 dB (A) in Proportion zur Entfernung angesetzt ist. Warum?

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Man hat hier die zusätzlich hinzukommende Boden- und meteorologische Dämpfungsterme, die noch einmal Einfluss auf die Ausbreitung nehmen.

Herr Rosenwald (Einwender): Das mag in der geschlossenen Ortschaft richtig sein, aber auf dem geplanten Feld sehe ich keine dämpfenden natürlichen Einflüsse. Der Schall wird dort ungedämpft ausgebreitet – mit einer Dämpfung von 3 dB (A) bei Linienschall. Dementsprechend hätten Ihre Isophonen- und Lärmkarten ein größeres von Lärm beeinträchtigtes Gebiet zur Folge.

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Ich kann nicht ganz nachvollziehen, woher Sie den Dämpfungsterm für 3 dB (A) nehmen. Können Sie das noch einmal kurz erläutern?

Herr Rosenwald (Einwender): Lesen Sie nach bei Wikipedia! Dort ist die Dämpfung von Schallquellen erklärt, und dort steht es.

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Wegen des verdoppelten Abstands, meinen Sie?

Herr Rosenwald (Einwender): Nein, wegen Linienschall. Punktschallquellen haben 5 bis 6 dB (A) Dämpfung, Linienschallquellen haben 3 dB (A) Dämpfung.

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Ich kann dazu nur sagen: Diese Berechnungsansätze sind in dem Modell, das gängig angewendet wird, festgelegt. Ich kann keinen Anhaltspunkt dafür finden, dass hier falsche Dämpfungsterme

zugrunde liegen. Ich kann nicht genau den Wikipedia-Wortlaut nachvollziehen oder kennen, den Sie sicherlich gegoogelt haben; aber ich kann keinen Anhaltspunkt für einen Fehler der Berechnung finden.

VL Herr Losch: Irgendwie überfordert mich das auch, aber ich bin auch kein Akustiker. Ich verstehe jetzt nicht, was die Aussage ist. Was dämpft sich von wo bis wo um 3 dB (A)?

Herr Rosenwald (Einwender): In Proportion zur Entfernung ist bei Linienschallquellen mit einer Dämpfung von 3 dB (A) zu rechnen. Das ist wissenschaftlich fixiert.

VL Herr Losch: Von wo nach wo? Wo sind es 3 dB (A) mehr und wo 3 dB (A) weniger?

Herr Rosenwald (Einwender): Von der Schallausgangsquelle zur Umgebung.

VL Herr Losch: Das geht doch nicht ohne Entfernungsangabe.

Herr Rosenwald (Einwender): Sicher, die Entfernungsangaben haben Sie ja in Ihren Isophonen verzeichnet. Sie sehen, dass mit der Verdoppelung der Entfernung der Schall durch die Dämpfung in Ihren Isophonen um 5 dB (A) abnimmt. Das ist falsch!

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Sprechen Sie jetzt den Grenzbereich außerhalb und innerhalb des Ausbauabschnitts an?

Herr Rosenwald (Einwender): In Ihren gesamten Lärmkarten ist eine Dämpfung von 5 dB (A) in den Isophonen verzeichnet.

VL Herr Losch: Diese Aussage glaube ich nicht. Können Sie noch einmal versuchen, anhand der Karte nachvollziehbar zu sagen, was Sie meinen? Wo sehen Sie eine Dämpfung von 5 dB (A)?

Herr Rosenwald (Einwender): Sie sehen direkt am Straßenrand eine Isophonenlinie von 69 dB (A); das ist die dunkelrote. Die etwas heller rote, die etwas weiter weg ist, mit der doppelten Entfernung von der roten Linie, hat dann 64 dB (A), also 5 dB (A) Dämpfung. Die nächste Linie, die wiederum doppelt so weit entfernt ist, hat 59 dB (A). Das ist falsch; es dürften nur 3 dB (A) Dämpfung sein.

VL Herr Losch: Diese Linien sind ja anders zustande gekommen.

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Die Linien sind durch ein komplexes Schallausbreitungsmodell zustande gekommen. Es handelt sich hier nicht allein um eine geometrische Schallausbreitung und entsprechende Dämpfung, also Verringerung der Schallenergie von der Quelle. Hier fließen zudem auch noch Abschirmungen durch Gebäude ein, was ich schon angesprochen hatte: Bodendämpfung, Meteorologiedämpfung, und wir haben auch ein Geländemodell berücksichtigt. Das heißt, es ist die Komplexität in dem Schallausbreitungsmodell. Ich kann nur noch einmal bestätigen: Ich sehe keinen Anhaltspunkt dafür, dass es eine falsche Ausbreitungsberechnung ist.

VL Herr Losch: Um Sie richtig zu verstehen: Sie würden sagen, zwischen der roten und der orangefarbenen Linie tritt nur eine Minderung von 3 dB (A) bei einer Straßenlärmquelle, die da ständig rauscht, ein, und deshalb müsste die 64 durch eine 66 ersetzt werden.

(Herr Rosenwald: Korrekt.)

Das halten Sie für den Stand der Wissenschaft?

Herr Rosenwald (Einwender): So haben es die Wissenschaftler aufgeschrieben. Das trifft für Linienschallquellen, nicht für Punktschallquellen zu. Deswegen war die erste Frage, ob Sie mit einer Punktschallquelle oder einer Linienschallquelle gerechnet haben. Da muss man unterscheiden.

VL Herr Losch: Aber das ist ja hier nur eine Illustration; die Isophonenkarte wird nicht planfestgestellt. Die Isophonenkarte ist nicht die schalltechnische Berechnung. Die schalltechnische Berechnung, das sind die einzelnen Immissionsorte. Die spannende Frage an Frau Scheffler ist, ob sich dieses Modell auch auf die schalltechnische Berechnung auswirken kann, sollte es denn falsch sein. Wenn Herr Rosenwald jetzt recht hat und sagt: Zwischen den jeweiligen Linien darf nur eine Minderung von jeweils 3 dB (A) angenommen werden, dann heißt das ja noch lange nicht, dass die berechneten Immissionsorte davon betroffen sind, oder heißt es das doch?

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Ich erläutere noch einmal das Modell. Das Modell hat die entsprechenden Bedingungen, die einer Schallausbreitung zugrunde zu legen sind, hinterlegt. Das heißt, die Schallausbreitung erfolgt entlang der anerkannten Regeln der Technik und der vorliegenden Richtlinien für Schallausbreitung. Aus diesen schalltechnischen Berechnungen ergeben sich die entsprechenden Isophonen.

Sollte in den Grundlagen des Schallausbreitungsmodells, in der Software, die wir verwendet haben, etwas falsch sein, was ich nicht glaube, würde sich die Isophonen-Darstellung anders zeigen. Dann könnte es tatsächlich Auswirkungen auf die Gebäude haben, wenngleich die Gebäude in diesem Bereich bereits Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach haben.

VL Herr Losch: Aber es können dann eben noch mehr werden, wenn es so wäre.

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Noch mehr Ansprüche dem Grunde nach? Habe ich das richtig verstanden?

VL Herr Losch: Ja, ist doch klar. Wenn tatsächlich die Minderung der Schallausbreitung geringer ist als hier angenommen, dann wird es logischerweise auch Unzumutbarkeitswerte in einem etwas größeren Ausmaß als jetzt geben. Das muss ja so sein.

Frau Scheffler (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Im Knotenpunktbereich nicht bzw. die Ansprüche bleiben weiterhin geltend. Es ist die Höhe der Beurteilungspegel, die eventuell abweicht.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Obwohl der Vorhabenträger sicher ist, dass das verwendete Programm – wie in allen anderen Planfeststellungen vorher – die richtigen

Grundlagen verwendet, um zu Ergebnissen zu kommen, wird er aufgrund der Tatsache, dass wir hier nicht zu einer eindeutigen Klärung kommen, es sich zur Aufgabe machen, diesen Punkt noch einmal zu überprüfen.

(Herr Rosenwald: Danke.)

VL Herr Losch: Wenn dieser Einwand wirklich zutrifft, ist die Folge auch ganz klar: Dann müsste die schalltechnische Beurteilung hier völlig neu gemacht werden, dann müsste auch das ganze Anhörungsverfahren von vorn beginnen, mit einer neuen Auslegung und einer neuen Erörterung. Das ist für uns bisher nicht nachvollziehbar, aber wir werden uns noch darum kümmern, was das im Prinzip für die schalltechnische Berechnung bedeutet. Da verlässt man sich wahrscheinlich auch zu sehr auf Programme.

Herr Krahl (Einwender): Ich habe einmal eine prinzipielle Frage, weg von den Einzelheiten. Wir haben sehr häufig die Begründung gehört: Ich verwende ein Computerprogramm, und das wird schon richtig sein. Im Gegensatz zur heutigen ingenieurtechnischen Belegschaft konnte die frühere das noch von Hand berechnen und war dann auch in der Lage, dazu Auskunft zu geben. Jetzt verweist man immer auf Programme.

Was ist denn rein rechtlich möglich im Sinne von Nachforderungen auch an einen solchen Bauträger oder Vorhabendurchführer? Wir stehen jetzt hier und sagen: „Es ist so.“ Oder der Kollege X sagt: „Es ist so, weil mein Programm das aussagt.“ Und unmittelbar nach Baufertigstellung lässt sich nachweisen, dass das Programm Müll gerechnet hat und die Einwender recht hatten. Was haben wir dann für Möglichkeiten? Wir sind jetzt schon drei Schritte weiter hin zu dem, wo ich mir nicht sicher bin, ob es dazu kommt. Aber sagen wir einmal, der klagerechtliche Weg wäre beschritten, das Planfeststellungsverfahren wäre rechtlich zulässig, es wäre durchgeführt, es würde gebaut, und unmittelbar im Anschluss kommt heraus: Die Einwender hatten eigentlich recht, viele andere hatten auch recht, nur die Planung war eben Müll. Wen kann ich dort haftbar machen? Wie lange kann ich zu der Behörde gehen und sagen: Ihr habt hier unter falschen Voraussetzungen gebaut, nicht bösartig, das will ich euch gar nicht unterstellen, aber faktisch. Was passiert dann? Dazu hätte ich gern einige Ausführungen, damit man weiß, wie man damit umgehen und sich eine Vorstellung davon machen kann.

VL Herr Losch: Da ist man oftmals ganz schön in der Klemme. Die erste Situation ist die, die wir eben in der Diskussion um die schalltechnische Berechnung erlebt haben. Wenn man die Meinung vertritt, der Vorhabenträger habe die schalltechnische Berechnung fehlerhaft oder unvollständig gemacht, dann ist der Fall noch relativ einfach. Entweder sagt der Vorhabenträger: „Sie haben recht“ und ändert das; dann hat man Erfolg. Oder wenn er sagt: „Es ist völlig richtig, wie wir es gemacht haben“ und man selbst ist immer noch der Meinung, dass das falsch ist, dann muss man klagen. Man muss dann gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Teil „Schallschutz“ klagen mit dem Argument, dass die schalltechnische Berechnung falsch ist. Das Gericht stellt dann fest, ob sie falsch ist oder nicht. Man muss den Gutachter haben oder selbst sehr viel lesen.

Ich teile auch die Kritik daran, dass man sich nur auf Computerprogramme verlässt. Aber ohne diese geht es heute auch nicht mehr. Aber es ist immer noch wichtig, den

Anspruch zu haben, dass man die Dinge irgendwie versteht und nicht nur zum Sprecher eines Computers wird. Das sehe ich schon auch so.

Erste Variante: Man klagt gegen den Planfeststellungsbeschluss und sagt: Die Fehler sind da und dort passiert, oder hier und da fehlt etwas. Das Gericht entscheidet das, und entweder man hat recht oder nicht recht. Dann ist irgendwann der Beschluss bestandskräftig, wenn man alle Instanzen durchgekämpft hat. Es wird irgendwann die Straße gebaut. Wenn sich dann erst herausstellt, dass man recht gehabt hat, ist das meistens sinnlos. Denn wenn ein deutsches letztinstanzliches Gericht rechtskräftig entschieden hat, dann ist es sehr schwer – das gilt selbst für strafrechtliche Verurteilungen, wo es viel schlimmer ist –, da wieder heranzukommen. In Extremfällen gibt es Wiederaufnahmeverfahren, Wiedereinsetzung in den vorigen Stand, es gibt diese Instrumente, aber sie sind in Deutschland sehr, sehr erschwert und im Planfeststellungsrecht ganz besonders erschwert. Ein Wiederaufgreifen des Verfahrens ist nicht unmöglich, aber ganz schwierig.

Wenn Sie eine Einwendung vorgetragen haben und später, nach der Realisierung, aber eben nicht im Kampf um den Planfeststellungsbeschluss – also weder im Planfeststellungsverfahren noch im gerichtlichen Verfahren haben Sie sich durchgesetzt –, stellt sich heraus, dass Sie doch recht hatten, dann ist es ganz schwierig; denn dann wussten alle davon und stritten alle nur um die Wirkungen des Vorhabens. Das Gericht hat entschieden, die Wirkungen sind da oder nicht da.

Wenn etwas eintritt, was Sie in dieser Veranstaltung noch nicht thematisieren konnten, weil es unvorhergesehen ist, dann gibt es ein Instrument. Dann kann man einen Antrag stellen, also wenn bei einem selbst eine unvorhergesehene Belastung durch eine Lärmentwicklung eintritt, die hier nicht thematisiert worden ist, beispielsweise die Schleichverkehre, oder wenn der Vorhabenträger etwas übersehen hat, dann ist es relativ leichter. Dann hat man noch einmal Anspruch auf eine nachträgliche Auflage zum Planfeststellungsbeschluss, dass Schutzvorkehrungen nachgebessert werden müssen wegen unvorhergesehener Einwirkungen, die hier einfach niemand erkennen konnte. Aber die Voraussetzung ist halt, dass Sie sie auch selbst nicht erkennen konnten.

Schwierig sind in der Tat die Fälle, wo zwei Meinungen über bestimmte Wirkungen aufeinandertreffen. Da hat man nach einer rechtskräftigen Entscheidung sehr selten eine Chance. Bei unvorhergesehenen Einwirkungen hat man eine, und bei Streit im jetzigen Zustand muss man den Klageweg beschreiten und eben sagen: Man ist anderer Meinung, das Gericht möge das bitte klären. Das ist ein Amtsermittlungsgrundsatz. Da kommt es auch nicht darauf an, wer was beweisen kann. Da muss man nichts beweisen und auch nicht allzu viel vortragen. Das machen Verwaltungsgerichte, und die müssen selbst herausbekommen: Das ist für den Bürger rechtsstaatlich händelbar, auch zumutbar.

Herr Rosenwald (Einwender): Die Weltgesundheitsorganisation empfiehlt als Richtwert für den vorbeugenden Gesundheitsschutz in freien Wohngebieten den Mittelungspegel von höchstens 55 dB (A) tags und 45 dB (A) nachts. Auch die 67. Gesundheitsministerkonferenz der Bundesländer 1994 hält sich an diese Grenzwerte für den Gesundheitsschutz.

Frage an den Vorhabenträger: Warum hält sich der Vorhabenträger nicht an diese Grenzwerte, die die Gesundheitsminister beschlossen haben?

VL Herr Losch: Weil es nur ein Beschluss der Gesundheitsminister ist. Irgendwelche Menschen beschließen, dass man Glyphosat versprühen soll, und Gesundheitsminister sagen, dass man davon Krebs bekommt. Das haben wir ja oft. Der Vorhabenträger muss sich hier an das Gesetz halten. Das ist vorrangig gegenüber einem Gesundheitsministerbeschluss. Das steht in einer Rechtsverordnung, das ist ein Gesetz im materiellen Sinne, das eine Ermächtigungsgrundlage im Bundes-Immissionsschutzgesetz hat. Das legt die Grenzwerte fest und schreibt vor, bis wann das zumutbar ist. Die These, dass es gesundheitsgefährdend ist, 55 oder gar 59 dB (A) zu überschreiten, vertritt außer den Gesundheitsministern aus politischen Gründen sonst kein Mensch auf der Welt. Da ist nichts gesundheitsschädlich, glauben Sie mir. Dazu gibt es eine feste Rechtsprechung. Wenn 70 dB (A) überschritten sind, dann wird es langsam gesundheitsschädlich; sonst könnten wir gar keine Flughäfen planen und bauen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wir waren ja im Dissens, was die Zahlen und was die technische Ausgestaltung anging. Ich möchte Ihnen an dieser Stelle noch einmal zusichern, dass wir prüfen werden, inwieweit das Lärmschutzgutachten korrekt ist, und wir werden geeignete Wege finden für den Fall, dass wir hier Fehler gemacht haben.

VL Herr Losch: Vielen Dank.

Herr Krahl (Einwender): Unter diesem Punkt steht doch etwas von Wertminderung. Wir haben auch noch ganz andere Probleme. Mit dem Ausbau dieser Kreuzung fallen Existenzen weg, da können Gewerbe nicht mehr ausgeübt werden. Es geht speziell um das Hotel und um den Imbiss; daran hängen Jobs. Was ist, wenn jemand mit umweltschutzrechtlichen Maßnahmen im Nacken, aufgezwungen durch die gesetzlichen Regelungen, investiert hat und dann so ein Hotel eigentlich gar nicht mehr begehbar wird, weil keine Parkplätze mehr vorhanden sind, weil die Gäste wegen Dieselgestank die Fenster nicht mehr aufmachen können usw.

Es gibt zwei Aspekte, dies zu erwähnen. Der eine ist der Widerstand, der daraus resultiert – um das nur noch einmal kurz in den Raum zu stellen. Aber was gibt ein solches Planfeststellungsverfahren diesbezüglich her?

VL Herr Losch: Ja, was gibt ein solches Planfeststellungsverfahren diesbezüglich her? Das genannte Beispiel mit dem Hotel und der Gaststätte hätte ich als einen zentralen Punkt dieser Erörterung erwartet, weil dort wirklich eine vielschichtige Betroffenheit vorhanden ist. Der Vorhabenträger weiß, dass er diese Probleme irgendwie lösen muss. Aber ich hätte schon gedacht, dass in dieser Hinsicht das Wort von den eigentlich Betroffenen ergriffen wird.

Herr Krahl (Einwender): Der Betroffene konnte heute nicht herkommen. Es ist auch etwas schwierig, solche Termine mit zehn Jahren Vorlaufzeit umzusetzen. Ich sollte das für ihn ansprechen.

VL Herr Losch: Das ist dort eine Situation, bei der es auch in erhöhtem Maße um Schallschutz für Außenflächen geht. Dort geht es nicht um Außenwohnbereiche, sondern um wirtschaftliche Nutzung, das allerdings auch schon außerhalb von Wertmin-

derung/Entschädigungsansprüchen. Im eigentlichen Vorfeld ist der Vorhabenträger normalerweise gehalten, Probleme, die er aufwirft, zu lösen. Eigentlich darf die Situation nach der Planung nicht schlechter sein als vorher. Deshalb müssen Problemlösungen geschaffen werden. Nur dort, wo es absolut nicht geht, zahlt man einen Geldausgleich. Das hatten wir eben bei den Außenwohnbereichsentschädigungen; aber auch dort ist immer die Prüfung vorrangig, ob es möglich ist, aktiven Schallschutz zu machen.

Das wäre auch bei der Terrasse dieses Gasthofs der Fall, wo man darüber nachdenken könnte, mit einer durchsichtigen Wand diese Terrasse für die Einkommenserzielung weiterhin nutzbar und verkaufbar zu machen. Das drängt sich geradezu auf. Man hat dann wiederum das Problem des Gegenübers. Wenn man eine schallabsorbierende Wand baut, dann sitzen die Leute halt im Dunkeln auf einer relativ kleinen Fläche. Aber das ist schon ein erheblicher wirtschaftlicher Eingriff, weil die Terrasse dieses Gasthofs eine besondere Einnahmequelle für diesen Wirtschaftsbetrieb ist.

Die Planfeststellung selbst entscheidet nicht über Entschädigungsregelungen. Sie entscheidet über Schallschutzansprüche dem Grunde nach, und später werden diese Schallschutzansprüche realisiert. Der Vorhabenträger kommt mit einem Ingenieur, der das alles untersucht, und übernimmt dann die Kosten oder nicht. Dann kann man sich darum wieder streiten. Da gibt es eine bei uns, nicht beim Vorhabenträger und auch nicht bei der Planfeststellungsbehörde angesiedelte Stelle, wo man sich auch über die Höhe der Entschädigung noch einmal streiten kann, zum Beispiel für Schallschutz, in einem nachgelagerten Entschädigungsverfahren. Wenn man sein Grundstück nicht freiwillig hergibt, dann ist dem Planfeststellungsverfahren das Enteignungsverfahren vorgelagert. Enteignet werden darf man in Deutschland nur, wenn man dafür entschädigt wird.

Dann gibt es Baustelleneinrichtungsflächen, die der Vorhabenträger nur vorübergehend braucht. Dafür braucht er eine sogenannte Besitzeinweisung. Dafür gibt es in meiner Abteilung die Enteignungs- und Besitzeinweisungsbehörde. Diese darf das wiederum auch nur machen, wenn eine Entschädigung herausspringt. Dies alles sind Gegenstände nachgelagerter Verfahren.

Es gibt hiervon eine Ausnahme. Wenn ein bisher funktionierender, eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetrieb absehbar als Folge der Planfeststellung nicht mehr zu halten ist und zugrunde gehen wird, aber der Vorhabenträger trotzdem ihn nicht enteignen will, ihn dann nicht kauft und nicht voll entschädigt, dann ist die Planung wegen dieser fehlenden Abarbeitung der Entschädigung angreifbar. Im Prinzip darf im deutschen Recht der Vorhabenträger ganz dicht an bestehende Häuser und Einrichtungen, sowohl Wohnhäuser als auch Gewerbehäuser, Kleingärten usw. heran planen. Er muss nur nachweisen können, dass die Menschen nicht durch Luftschadstoffe vergiftet werden, und er muss die Schallschutzproblematik entweder durch eine Lärmschutzwand oder durch Fenster oder beim Außenwohnbereich auch mit Geldentschädigung lösen. Dann muss er die Grundstücke jedenfalls als solche nicht entschädigen. Natürlich erleiden sie die hier angesprochene Wertminderung. Das wird aber in Deutschland nicht entschädigt, sondern es wird der Verlust des Außenwohnbereichs in Geld entschädigt. Ansonsten sind Lösungen durch Schallschutz anzubieten, und Vergiften ist überhaupt verboten. Wenn die Luftimmissionsproblematik nicht gelöst wird, ist die Straße schlicht unzulässig; das kann man nicht entschädigen.

Die eintretende Wertminderung aus dem Nachbarschaftskonflikt zwischen dem Grundstück und der Straße oder dem Grundstück und der Eisenbahn wird in Deutschland nicht entschädigt. Entschädigt wird nur die Inanspruchnahme des Grundstücks wie bei Herrn Springer. Da kann man auch jederzeit sagen: Wenn der Vorhabenträger nur einen kleinen Schnipsel will, für mich aber die Restteilflächen sinnlos geworden sind, kann ich einen sogenannten Erstreckungsanspruch auf Übernahme des gesamten Grundstücks stellen. Dann kann man im nachfolgenden Enteignungs- oder Entschädigungsverfahren – wenn man sich geeinigt hat, ist es das Entschädigungsverfahren, wenn man im Streit darüber ist, heißt es Enteignungsverfahren – einen Erstreckungsanspruch stellen mit der Folge, dass der Vorhabenträger dann das ganze Grundstück erwerben oder entschädigen muss. Das verändert dann wieder die Kostenberechnungen in den Varianten usw.

Die eigentlichen Entschädigungsverfahren gibt es, sie folgen der Planfeststellung nach und setzen voraus, dass die Planfeststellung erst einmal gerichtlich bestätigt wird oder, wenn niemand klagt, Bestandskraft erlangt. Einen Monat nachdem die Pläne ausgelegen haben, samt Planfeststellungsbeschluss, endet die Rechtsbehelfsfrist. Dann wäre, wenn keiner geklagt hat, die Bestandskraft eingetreten. Dann kann Herr Franke die Grundstücke, die er in seinem Grunderwerbsverzeichnis aufgezählt hat, enteignen lassen. Dann kann er mit dem Straßenbau beginnen. Parallel dazu muss er natürlich die Schallschutzmaßnahmen realisieren, die darin stehen, und die Horden losschicken, die die Häuser nach ihren Schalldämmmaßen messen (Dächer, Wände, Türen, Fenster).

Aber bei einer Wertminderung nur aus der Nachbarschaft, wenn das Vorhaben selbst zulässig ist und seine eigenen Probleme noch innerhalb der Zumutbarkeitsgrenzen gelöst hat, kann der Vorhabenträger das machen. Dafür selbst zahlt er dann nichts. – War ich deutlich?

Herr Krahl (Einwender): Die konkrete Situation ist ja jetzt die: Es geht nicht nur um den Lärmschutz und um die Terrasse des Hotels, sondern es geht auch um Folgendes: Im Moment parken die Leute, die in dem Hotel schlafen, in der Straße 52 neben der Wiese von Herrn Springer, oder sie parken neben dem Imbiss, der dann auch wegkommt. Der Krach und der Gestank durch die vielen Stehzeiten der Autos wären nachzuweisen, sodass das Hotel einfach eingeht; denn es kommen keine Gäste mehr. Wenn ich einmal in einem Hotel geschlafen habe, wo mich der Lkw morgens um fünf weckt, übernachte ich dort auch nie wieder. Der Betreiber sieht dann auch die Möglichkeit der Zufahrt und des Parkens nicht gegeben, sodass er befürchtet, dass der Laden eingeht.

Die zweite Geschichte ist die, die sicherlich mietrechtlich begründet ist: Der Imbiss auf der anderen Seite kommt weg, und damit fallen auch Existenzen weg.

VL Herr Losch: Man hat natürlich eine – „Mitverantwortung“ hätte ich fast gesagt, aber Mitverantwortung ist nicht das richtige Wort.

(Projektion: Hotel)

Die Situation ist die: Wenn man glaubt, dass der eigene Betrieb dann eingeht – das ist wahrscheinlich die große Sorge, die man hat –, dann muss man als Einwender schriftlich oder hier mündlich – wir nehmen das jetzt von Ihnen als Bevollmächtigten für die-

sen Gasthof zur Kenntnis – vortragen, dass man eigentlich das ganze Grundstück loswerden will. Denn wenn man selber sicher glaubt, dass der Betrieb eingehen wird, dann will man eigentlich eine vollständige Entschädigung für das Ganze haben zu dem Preis, den es gekostet hätte einen Tag bevor der Antrag gestellt wurde oder einen Tag bevor der erste Antrag gestellt wurde, im Jahr 2004, nach Preisen von heute, aber nach dem Zustand von damals. Dann sagt man: Ich will in das Grunderwerbsverzeichnis aufgenommen werden. Dann nennt man die Begründung. Der Vorhabenträger sagt dann: Ich muss dich nicht ins Grunderwerbsverzeichnis aufnehmen, weil ich ja auf deinem Grundstück gar keine Straße baue, vielleicht nur an diesen paar Zentimetern. Dann sagt man: Aber die Folgewirkung davon ist, dass mein Betrieb eingeht, und aus diesem Grunde muss ich von dir gekauft werden, und du musst mich vollständig entschädigen. Oder aber – das ist die andere Variante – man sagt: Ich gehe das Risiko ein, denn dieser Betrieb ist mir ans Herz gewachsen, und ich glaube, ich kann ihn vielleicht noch irgendwie durchhalten. Dann muss man mit dem Vorhabenträger kämpfen bis zum letzten Blutstropfen, dass er eine Lärmschutzwand hinstellt, damit die Terrasse weiter nutzbar ist und dass er nicht mit ein paar Euro Geldentschädigung ankommt, sondern dann muss man dieses Gebäude trotz des Straßenbaus in einem funktionsfähigen Zustand erhalten. Dann muss man entsprechende Schutzmaßnahmen für den Lärm fordern.

Wir müssen uns beim nächsten Punkt gleich noch einmal erzählen lassen, wie es mit den Luftschadstoffen ist. Ich bin seit 1977 in Berlin und erlebe, wenn ich im Sommer in Restaurants oder auf Terrassen und Gartenlokalen sitze, dass die Menschen in Berlin eine solche Verkehrsbelegung, wie sie hier zu erwarten ist, überall hinnehmen. Trotzdem trinken sie dort Wein, essen Pizza u. Ä. Eine Gesundheitsgefährdung aus der Luftqualität, dann auch noch vorübergehend, selbst wenn man einige Wochen in dem Hotel wohnt oder immerzu dort abends zum Essen kommt, abzuleiten, ist abwegig. Es ist die Lärmproblematik, weshalb niemand mehr in dem Hotel schlafen oder dort draußen essen will. Deshalb muss versucht werden durchzusetzen, dass die Terrasse weiter nutzbar ist und dass die Hotelzimmer, die zur Straße gehen, entsprechend gedämmt werden. Dann ist das Hotel weiter nutzbar. Gucken Sie sich Hotels wie Sheraton an der Kanaluferstrecke an; das ist eine Riesenverkehrsachse! Es gibt sogar Fünf-Sterne-Hotels an verkehrsreichen Straßen. Es kommt auf die Ausführung an. Es schreckt ab, wenn man sagt: „Alt-Karow.“ Da erwartet man solche Probleme vielleicht erst einmal nicht. Aber in der ganzen Bundesrepublik, auch in kleinen und romantischen Orten, gibt es bis zum heutigen Tag Ortsdurchfahrten.

Weil das alles ganz schrecklich ist, will man den Kasten loswerden. Dann muss man sagen: „Keine Straße, ohne dass mein Grundstück übernommen wird!“ Oder man sagt: „Ich will den Kasten behalten, ich kriege das hin; dann will ich aber aktiven Schallschutz unten und passiven Schallschutz oben.“ Sie müssen einfach sagen: Das, was Herr Losch gesagt hat, bitten Sie für Herrn Sowieso zu Protokoll zu nehmen.

Herr Krahl (Einwender): Genau, das bitten wir zu Protokoll zu nehmen – in Stellvertretung der Besitzer des Hotels.

VL Herr Losch: Sie müssten noch den Namen des Besitzers nennen.

Herr Krahl (Einwender): Es ist Familie Mulack; sie gehört zu unserer Anspruchsgemeinschaft.

Die Geschichte mit dem Imbiss ist dann wahrscheinlich persönliches Pech. Das versuche ich einmal herauszulesen; denn das ist ein Mietsvertrag.

VL Herr Losch: Der Imbiss ist ja kein Grundeigentum.

Herr Krahl (Einwender): Dafür interessiert sich dann anscheinend niemand. Dazu können wir uns eine lange Diskussion sparen.

VL Herr Losch: Das ist zwar der Senat, aber das ist ein Straßenbaulastträger. Der Imbiss ist abhängig vom Straßenbaulastträger, weil er eine Sondernutzungserlaubnis des Straßenbaulastträgers braucht. Und der Straßenbaulastträger sagt nun: Wir brauchen die Straße für ihren eigentlichen Zweck wieder. Für den Imbiss gibt es ja kein geschütztes Recht, es sei denn, er hätte einen Vertrag mit dem Straßenbaulastträger oder eine befristete Sondernutzungserlaubnis, die vorher widerrufen werden muss. Es gibt solche Fälle, wo man, weil sich ansonsten bestimmte Investitionen nicht lohnen, gesagt hat: Fünf Jahre. Wenn davon jetzt nur ein Jahr um ist, dann ist das eine entschädigungspflichtige Sache. Wenn in der Sondernutzungserlaubnis „jederzeit widerruflich“ steht, dann wird das kaum einen Wert haben.

Herr Krahl (Einwender): So habe ich mir das fast gedacht, aber wir wollten es hier einfach mit verankern.

Interessant ist natürlich die Frage, wie mit einem solchen Hotel umgegangen wird, mit der Verkaufsgeschichte und dass es mehr oder weniger einen Anspruch gibt, wenn der Besitzer sagt: „Mein Betrieb geht aufgrund dieser Situation pleite.“

VL Herr Losch: Der Vorhabenträger muss dazu sprechen; es geht ja gar nicht anders. Irgendeine Äußerung dazu müssen wir jetzt auch noch hören.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Die besondere Situation dieses Standorts ist uns bewusst. Wir erreichen hier tatsächlich Werte im Bereich der Gesundheitsgefährdung. Deswegen werden wir auch nochmals auf den Eigentümer zugehen, was wir im Übrigen auch schon getan haben. Wir werden noch einmal versuchen, ins Gespräch zu kommen und das Beste daraus zu machen.

VL Herr Losch: Hoffen wir, dass es einen Kompromiss so oder so gibt. Mehr können wir im Moment nicht tun. Die eigentlich Betroffenen sind auch nicht hier. Aber es ist immerhin für sie durch Herrn Krahl etwas vorgetragen worden. Das war der Punkt Wertminderung.

Jetzt kommen wir zu den Luftschadstoffen. Die Luftschadstoffe wurden am Anfang des gestrigen Tages dargestellt. Ich frage Sie: Gibt es zu der Problematik Luftschadstoffe für Sie überhaupt Erörterungsbedarf?

Herr Skupin (Einwender): Ich war gestern leider nicht zu diesem Punkt anwesend und bitte noch einmal um eine kurze Erläuterung bezüglich unseres Grundstücks, Straße 52 Nr. 95 (524).

VL Herr Losch: Dafür haben wir eine Gutachterin.

Frau Niesel (Planungsbüro Hoffmann & Leichter):

(Projektion: Ergebnistabelle)

Das ist der untersuchte Straßenabschnitt Nr. 1. Wir haben in diesem Straßenabschnitt im Prognose-Nullfall für NO_2 13,6 µg/m³ und im Prognose-Planfall 16,9 µg/m³ ermittelt. Das ist eine Zunahme von 3,3 µg/m³.

Für PM_{10} haben wir im Nullfall 22,2 und im Planfall 23,0 µg/m³, also eine Zunahme von 0,8 µg/m³. Bei $PM_{2,5}$ steigt der Anteil durch die neue Straße um nur 0,3 µg/m³. Mit diesen Gesamtwerten liegen wir weit unter den Grenzwerten der 39. BImSchV. Bei NO_2 liegen wir bei 40 µg/m³. Bei PM_{10} ist der Grenzwert ebenfalls 40 µg/m³ und bei $PM_{2,5}$ 25 µg/m³. Auch die Zahl der Kurzzeitgrenzwerte konnte deutlich unterschritten werden, eigentlich im gesamten Untersuchungsabschnitt. Ihr Straßenabschnitt ist aber schon der am deutlichsten betroffene von allen.

Herr Skupin (Einwender): Das ist schwer nachvollziehbar, wenn ich schon sehe, was sich zurzeit entwickelt. Wenn ich diese Werte lese, kommen sie mir ziemlich gering vor. Ich meine, dass hier auch noch einmal eine Prüfung gemacht werden muss. Ich glaube, das stimmt hinten und vorne nicht.

Frau Niesel (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Es ist eigentlich ein anerkanntes Screening-Modell verwendet worden, das in ganz Deutschland gängig ist, vor allem für Innenstädte.

Herr Skupin (Einwender): Da sind wir wieder bei den Modellen. Ich meine, hier muss auf jeden Fall eine Nachprüfung gemacht werden – so rasant, wie der Verkehr hier in letzter Zeit zunimmt.

Frau Niesel (Planungsbüro Hoffmann & Leichter): Wir sind aber nicht in der Berliner Innenstadt, da sind die Werte wesentlich höher. Am Stadtrand halte ich das für durchaus plausible Werte.

(Herr Skupin: Langsam ist das kein Stadtrand mehr!)

Diese Entwicklung sehe ich auch. Aber derzeit kann ich Ihnen sagen: In Berlin selbst sieht es wirklich sehr viel schlimmer aus als hier.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Weil sich herausgestellt hat, dass die Autobauer der ganzen Welt uns im Unklaren über die wirklichen Emissionen ihrer Autos gelassen haben, haben wir schon einmal geschaut, wie es denn aussieht, wenn man Werte ansetzt, die dem wahrscheinlich näherkommen. Wir haben dabei festgestellt: Wir sind immer noch unter diesen Grenzwerten.

Derzeit sieht es so aus, als ob im ersten Halbjahr nächsten Jahres ein neues Handbuch herauskommt. Wenn sich dann noch einmal wesentliche Änderungen zuungunsten der Betroffenen ergeben, würden wir noch einmal diese Ergebnisse beleuchten und nachrechnen. Wir würden noch einmal einen Vergleich vornehmen zu dem, was wir jetzt schon geprüft haben, wohin sich das entwickelt, mit dem, was zukünftig zu verwenden sein wird.

VL Herr Losch: Vielen Dank, Herr Franke. Noch jemand zum Thema Luftschadstoffe? – Das ist nicht der Fall.

Dann kommen wir zu dem Punkt Bauablauf, Baustelleneinrichtungsflächen, bauzeitliche Belastungen durch das Vorhaben. Bisher wurden die Belastungen erörtert, die vom Betrieb des fertiggestellten Vorhabens ausgehen. Bis das Vorhaben denn planfestgestellt und realisiert wird, gibt es auch noch die Errichtungsphase der Straße. Gibt es dazu Fragen?

Herr Springer (Einwender): Ich habe die Frage, ob vorgesehen ist, ein Beweiskontrollverfahren durchzuführen. Ich frage deswegen, weil mein Haus relativ alt ist und die Gründung auf Feldstein ist. Ich habe nach der letzten Restaurierung aufgrund des zunehmenden Straßenverkehrs schon wieder sichtbare Risse im Mauerwerk, obwohl Vorkehrungen getroffen werden. Dieses Kontrollverfahren wird, soweit mir bekannt ist, vor Baubeginn und während der Bauphase vorgenommen. Sind meine Vorstellungen richtig?

VL Herr Losch: Diese Frage kann Herr Franke bestimmt beantworten, denn die Durchführung von Beweissicherungsverfahren bei öffentlichen Bauvorhaben ist ganz üblich.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Ja, Herr Springer, in der Tat werden wir überall dort, wo wir es als notwendig erachten und, wenn wir Hinweise bekommen, auch darüber hinaus sogenannte Beweissicherungsverfahren durchführen.

VL Herr Losch: Das ist Standard, und dann weiß man hinterher auch, welche Risse es vorher und welche es nachher gegeben hat. Das ist auch ein Gegenstand, wo eine Entschädigung nicht aus dem Planfeststellungsverfahren, aber aus dem Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens folgt.

Der Bauablauf ist weiter aufgerufen.

Frau Keding (Einwenderin): Ich wünsche mir, dass ich hier auch etwas über die zeitliche Dauer erfahre, die für den Bau der Straße angesetzt ist, vielleicht auch, wann der Bau begonnen werden könnte. Auch wenn das Verfahren noch nicht abgeschlossen ist, hätte ich gern nähere Informationen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Nach Beendigung dieses Termins werden wir, wenn wir gut sind, ungefähr Mitte nächsten Jahres einen sogenannten Beschluss haben, der dann durch Sie rechtlich beklagt werden kann.

VL Herr Losch: Wahrscheinlich Ende nächsten Jahres.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Man kann nicht absehen, wie lange das dauert, weil das auch in mehreren Rechtszügen möglich ist. Aber unterstellen wir einmal, das gäbe es nicht, dann würde der Vorhabenträger im Anschluss an die sogenannte Ausführungsplanung einsteigen und die Maßnahme europaweit ausschreiben. Das alles zusammen dauert noch einmal ein Jahr. Man muss damit rechnen, dass man dann gut anderthalb Jahre baut. Frühestmöglicher Baubeginn wäre aus unserer Sicht – auch haushaltstechnisch – 2019; aber diesen werden wir mit Sicherheit nicht erreichen.

VL Herr Losch: Wenn, dann eher Ende 2019.

Herr Springer (Einwender): Zu den Ablaufzeiten habe ich gehört, wie lange es etwa dauern wird. Für diesen Zeitraum ist für mich wichtig, wie die Befahrung meines Grundstücks geregelt werden kann. Zurzeit habe ich noch die Zuwegung über die Straße 52 und über das, was zwischen Scheune und Schuppen möglich ist. Wie könnte man es regeln, dass während der Bauzeit mindestens eine der beiden Zufahrten gewährleistet ist? Das wird Ihnen bestimmt auch schon in der Vorplanung durch den Kopf gegangen sein, und es wird mir auch sichergestellt, ohne größere Probleme in mein Grundstück zu fahren und es zu verlassen.

VL Herr Losch: Das sollte man hoffen, dass wenigstens eine Zufahrt immer gegeben ist.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Das ist unser tägliches Geschäft. Wir bauen ja auch in innerstädtischen Lagen. Klar, die Zufahrt für Sie muss jederzeit möglich sein.

Herr Krahl (Einwender): Ich hatte etwas von Baustelleneinrichtungen gesehen. Können Sie diese Zeichnung einmal aufrufen? Es war wieder der berühmte Kreuzungsbereich.

(Projektion)

Von wo aus soll die Zufahrt zu dieser Baustelleneinrichtung erfolgen?

VL Herr Losch: Von der Trasse aus – oder?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Das kann natürlich nur auf den Flächen geschehen, die sich der Vorhabenträger jetzt rechtlich absichern lässt, oder aber es muss im Einvernehmen mit dem Flächeneigentümer geschehen, ohne dass schädliche Auswirkungen auf Dritte damit einhergehen. Es würden also Baustellenstraßen, wenn notwendig, errichtet werden; über diese würden die Baustelleneinrichtungsflächen erschlossen.

Herr Krahl (Einwender): Also nicht, dass Sie mit den schweren Baumaschinen unsere Siedlungsstraßen kaputtfahren!

Herr Franke (SenUVK, VHT): Wenn wir das machen sollten, dann richten wir das auch wieder her.

Herr Krahl (Einwender): Welche Lärmschutzmaßnahmen sind da geplant?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus vereinbaren wir immer die AVV Baulärm gesondert und werden da, wo es nottut – auf freiem Feld vielleicht nicht –, erschütterungsarme Bauweisen wählen. All das ist quasi Stand der Technik, und es wird uns immer abverlangt, dass die Baudurchführenden so sensibel wie möglich mit der Umgebung umgehen. Hier besteht ja auch nicht die Notwendigkeit, so schnell wie möglich einen unterbrochenen Verkehr wiederherzustellen. Das heißt, hier muss auch nicht nachts und nicht samstags gearbeitet werden, sondern hier kann innerhalb ganz normaler Arbeitszeiten gearbeitet werden, sodass die Anwohner darauf setzen können, dass sie, was den Lärm angeht, nicht über Gebühr belästigt werden.

Herr Krahl (Einwender): Ich übersetze jetzt Ihre lange Erklärung: Sie wissen im gegenwärtigen Stadium noch nicht, wo Sie zu dieser Baustelleneinrichtung kommen, und Lärmschutz ist nicht vorgesehen. Habe ich das richtig verstanden?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Es gibt jetzt zwei Möglichkeiten. Die erste ist: Wir lassen jetzt schon eine Zufahrt zu der Baustelleneinrichtungsfläche sichern. Wir haben da eine Fläche, die wir benutzen wollen; die können wir dann auch benutzen, auch als Zufahrt, wo dann später die Straße entsteht. Da können wir zum Beispiel eine Baustraße herstellen, um uns die Baustelleneinrichtung zu erschließen. Das ist also von mehreren Seiten möglich und nicht schwierig. Sowohl wir als auch das Bauunternehmen können aber auch darüber hinaus in Abstimmung mit den Eigentümern andere Baustelleneinrichtungsflächen wählen.

Lärmschutz während der Bauausführung wird dergestalt eingehalten, dass die gesetzlichen Normen und die Berliner Bestimmungen zur Lärmausbreitung während der Bauarbeiten eingehalten werden.

Herr Krahl (Einwender): Wir sind ja reines Wohngebiet mit den entsprechenden Einschränkungen zu bestimmten Zeiten: 7 bis 9 und 17 bis 20 Uhr usw. Das wollen Sie sicherstellen?

(Herr Franke: Ja.)

Da bin ich gespannt. Ich hoffe, dass das auch im Protokoll steht.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Das ist Gegenstand des Vertrages, den wir als Vorhabenträger mit einer Baufirma schließen, dass wir sagen: Die Arbeitszeiten entsprechen der AVV Baulärm; von dann bis dann kann gearbeitet werden. Da gibt es bauüberwachendes Personal, das sicherstellt, dass nicht anders verfahren wird.

Sollte das doch einmal der Fall sein, weil die Bauüberwacher nicht ständig vor Ort sind, dann können Sie sich auf alle Fälle an die bekannten Telefonnummern, die Sie erhalten werden, wenden, um Kontakt mit den Bauherren, also mit uns, herzustellen, um diese Störungen zu unterbinden.

VL Herr Losch: Das war die Erörterung der Thematik Bauablauf.

Nun kommen wir zum nächsten großen Komplex: Landschaftspflegerische Begleitplanung und Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. Umweltverträglichkeitsstudie. Die Umweltverträglichkeitsstudie ist die Lieferung des Abwägungsmaterials für die Planfeststellungsbehörde in Bezug auf alle umweltrelevanten Belange. Dazu gehören die Menschen, die Tiere, weiter Boden, Luft, Wasser, Fauna und Flora, Kulturgüter, Zivilisation.

Die Landschaftspflegerische Begleitplanung ist eine Ergänzung zu dem Planfeststellungsplan, nimmt an seiner Wirkung teil und regelt sogenannte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, moderner formuliert: Kompensationsmaßnahmen für Eingriffe in den Naturhaushalt und die Landschaft. Die beiden Dinge unterscheiden sich dahingehend, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung nur eine Abwägungsbeurteilung für die Planfeststellungsbehörde über die Umweltauswirkungen des Vorhabens ist, aber selbst

keine planerische Festsetzung enthält, während die Landschaftspflegerische Begleitplanung eine planerische Festsetzung ist, was der Vorhabenträger wo zu machen hat.

Aus der Umweltverträglichkeitsstudie folgt für den Vorhabenträger keine Verpflichtung, irgendetwas zu tun, sondern das richtet sich an die Planfeststellungsbehörde, die abwägen soll, ob das Vorhaben zulässig ist oder ob vielleicht zum Schutz eines Kulturdenkmals oder zur Abwehr einer Immission noch irgendeine Auflage notwendig ist. Diese wiederum muss dann der Vorhabenträger umsetzen. So etwas kann auch vorkommen.

Aber der Eingriff in Natur und Landschaft ist eine richtig strenge Rechtsvorschrift. Es wird bilanziert, wie viel Bäume und wie viel schützenswerter Boden im Sinne des Naturschutzrechts weggenommen werden. Es wird ausgerechnet, wie viel Boden er dafür woanders entsiegeln und wie viel Bäume er woanders pflanzen muss. Das nennen wir Kompensation. Diese beiden Dinge, also sowohl die Abwägungsgrundlage der Umweltverträglichkeitsprüfung als auch die Landschaftspflegerische Begleitplanung, waren Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen und deshalb Bestandteil der Auslegung. Aus diesem Grunde sind sie auch Bestandteil der Erörterung. Gibt es dazu Fragen, Anregungen oder sonstigen Erörterungsbedarf?

Herr Rosenwald (Einwender): Gibt es denn eine Umweltverträglichkeitsprüfung für die zukünftige Nutzung der Straße Am Luchgraben, oder gab es diese in der Vergangenheit, als diese Straße gebaut wurde?

Herr Franke (SenUVK, VHT): Im Rahmen des hier in Rede stehenden Vorhabens gab es für die bereits existierende Straße keine Umweltverträglichkeitsprüfung. Mir ist auch nicht bekannt, inwieweit diese in dem aufgestellten, aber noch nicht festgesetzten B-Plan vollzogen wurde.

Herr Rosenwald (Einwender): Ich bitte zu Protokoll zu nehmen, dass es keine Umweltverträglichkeitsprüfung für die geplante neue Nutzung der Straße Am Luchgraben gibt.

VL Herr Losch: Das ist damit zu Protokoll genommen, dass Sie es gesagt haben. Es wird alles zu Protokoll genommen.

Irgendwie verstehe ich nicht ganz, worauf Sie hinauswollen. Herr Rechtsanwalt Sommer hat gestern etwas Ähnliches angesprochen. Daran erinnere ich mich noch, denn wir haben es, glaube ich, nicht beantwortet. Es wurde gesagt: Dieses Straßenbauvorhaben schließt an der Straße Am Luchgraben an, und die Straße Am Luchgraben hat wahrscheinlich nicht nur keine Umweltverträglichkeitsprüfung erfahren, sondern auch keine Planfeststellung, keinen Bebauungsplan und keine sonstige planungsrechtliche Erlaubnis; aber sie ist im Straßenbestand, sie ist gewidmetes öffentliches Straßenland. Herr Franke schließt seine Straße an vorhandenes, gewidmetes öffentliches Straßenland an. Bauen Sie, Herr Franke, die Straße Am Luchgraben um? Dann müsste man das möglicherweise überplanen, was die Erweiterung betrifft; aber seine Voraussetzung ist doch nicht, zu fragen, ob die Straße legal entstanden ist, mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Die halbe Stadt ist voller Straßen, die niemals Planungsrecht gesehen haben, aber sie sind da, und sie sind deshalb nicht illegal.

Herr Rosenwald (Einwender): Das ist korrekt. Gegenwärtig dient die Straße zwar der Erschließung des Naherholungsgebiets und hat bei Weitem nicht die Belastung, die ihr zukünftig bevorsteht. Deshalb bin ich schon der Meinung, dass man hier auch hätte eine Umweltverträglichkeitsprüfung machen sollen.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Was ich jetzt sage, kann Herr Franz bestimmt viel besser sagen. Aber es gibt eine sogenannte Positivliste, wann ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf. Das ist relativ großzügig bemessen. Jedenfalls ändern wir diese Straße in keiner Weise, wir schließen daran nur an. Deshalb fällt sie sozusagen durch das Raster einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Herr Franz (Planungsbüro Landschaft Planen & Bauen): Ich habe dem eigentlich nichts hinzuzufügen. Die Umweltverträglichkeitsstudie wurde für die geplante Straße, wie es auch das UVP-Gesetz vorsieht, durchgeführt, nicht für die bestehende und, wie von Ihnen gesagt, gewidmete Straße.

Herr Skupin (Einwender): Haben die Anwohner Mitspracherecht bei der Bepflanzung der Grünflächen? Mir geht es dabei speziell um Allergiker, speziell vor unserem Grundstück.

Herr Franke (SenUVK, VHT): In der Regel wird der genaue Baumtyp noch nicht festgesetzt. Das wird der Ausführungsplanung überlassen. Aber in Ihrem ganz speziellen Fall könnte ich mir als Vorhabenträger schon vorstellen, dass wir das tun.

Herr Skupin (Einwender): Es ist tatsächlich so, dass wir allergiebelastet und in ärztlicher Untersuchung sind, sodass man eventuell darauf Rücksicht nehmen müsste.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Auf alle Fälle. Wir hatten ohnehin vereinbart, noch einmal zusammenzukommen; dann sollten wir das gleich mit auf die Themenliste setzen.

VL Herr Losch: Wollen Sie gleich bestimmte Bäume benennen?

Herr Skupin (Einwender): Ich glaube, das wäre jetzt zu hoch gegriffen. Das kann man später klären.

Herr Springer (Einwender): Zum selben Thema: Mir ist bekannt, dass man in diesem Bereich vorne von der Bepflanzung mit Bäumen Abstand nehmen kann. Ich hatte darum gebeten, gerade in dem Bereich, der jetzt angesprochen wurde, auf Bäume zu verzichten. Denn Bäume bedürfen einer gewissen Pflege und vor allem eines bestimmten Aufstellungsorts, also zusätzlicher Fläche im Straßenraum. Mein Grundstück ist begrünt genug, da steht ein Nussbaum usw. Wenn im Bereich dieser Krümmung Bepflanzungen vorgenommen würden, wo mein Garten ist und von denen der Vorredner meinte, dass ihn dies belasten würde, würde das für mein Grundstück zusätzliche Beschattungen bedeuten, also nachteilige Auswirkungen haben. In diesem Bereich muss man überhaupt keine Bäume vorsehen, bis etwa in der Höhe der Kleingartensiedlung.

Insofern würde ich darum bitten, dass man dort von Baumpflanzungen Abstand nimmt. Damit wäre die Frage nach den Baumarten eigentlich vom Tisch.

Herr Franz (Planungsbüro Landschaft Planen & Bauen): Wir zeigen Ihnen, Herr Springer, in diesem Zusammenhang einmal kurz ein Detail aus dem Landschaftspflegerischen Maßnahmenplan, in dem die Bepflanzungen dargestellt sind.

(Projektion: Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan, Blatt 2)

Wir sehen in dem gesamten Bereich der Einmündung der Straße 52, westlich der Straße 52, nur Baumpflanzungen, diese sechs oder sieben Bäume. Meinen Sie diese?

Herr Springer (Einwender): Jetzt habe ich mich wirklich geirrt. Mir ging es um den Bereich, flankierend zu der Straße, herüberführend bis zur Kleingartenanlage. Wenn es sich um diese Bäume handelt, die Sie jetzt aufgerufen haben, dann tangieren mich diese überhaupt nicht. Mir ging es nur darum, ob es flankierend weiter bis zur Kleingartenanlage wäre. Ich habe aber gerade gesehen, was Sie aufgerufen haben: Dort, wo die Kleingartenanlage jetzt noch ist, endet die flankierende Maßnahme mit den Bäumen. Damit ist das Thema für mich vom Tisch.

Herr Franz (Planungsbüro Landschaft Planen & Bauen): Sie meinten, Herr Skupin, diese Bäume hier.

(Verweis auf die Projektion)

Das werden Straßenbäume sein. Dazu werden in Berlin in der Regel großkronige Laubbäume gepflanzt. Hier können, wie Herr Franke schon sagte, noch einmal spezielle Abstimmungen stattfinden, die in der Ausführungsplanung Berücksichtigung finden.

VL Herr Losch: Vielen Dank. Gibt es weiteren Erörterungsbedarf zum Thema Landschaftspflegerische Begleitplanung/Umweltverträglichkeit?

Wenn das nicht der Fall ist, kommen wir zum nächsten Tagesordnungspunkt, der „Sonstiges“ lautet. Jetzt kann jeder über etwas sprechen, was wir bisher noch nicht angesprochen haben und was Ihnen trotzdem ein Anliegen ist. Wenn noch jemand einen Belang, ein Anliegen oder einen Einwand vortragen will, möge er das jetzt tun oder für immer schweigen.

Herr Springer (Einwender): Ich hatte schon darauf hingewiesen, dass es Sinn machen würde, dass man einmal die Enden miteinander verknüpft und eine Verbindung mit dem Stadtplanungsamt des Bezirks herstellt. Es sind hier Entwicklungen, einmal übergeordnete Straßen und auch Entwicklungen in der Räumlichkeit. Es würde mir sehr daran liegen, dass man sich nicht in zwei Richtungen bewegt, sondern dass man das miteinander verbindet. Vorhin war eine Vertreterin des Bezirksamts hier, und ich habe dort einen Termin am 5. Dezember. Es bringt aber nicht allzu viel, wenn ich dort mit dem Bezirksamt rede, aber der Senat für dieses Vorhaben zuständig ist. Dort könnte man die Verbindung herstellen, dass man sagt: Es ist schon viel zu viel Zeit vergangen, um Bebauungspläne flankierend zu machen. Dann wären viele Dinge, über die wir heute reden, gar nicht existent. Oder liegt dies nicht in der Macht des Senats, weil der Bezirk in gewissen Dingen Weisungsrecht hat? Jeder sagt: Wir machen unseres und ihr macht eures. Das ist das Problem dieser Doppelverwaltung. Ich würde mir eine Reform in Berlin wünschen, dass der Senat das Sagen hat, dass der Be-

zirk seine Mitarbeiter vor Ort hat, die wissen, worum es geht, und das auch umsetzen, und nicht einfach wie kleine bockige Kinder sagen: Wir wollen das nicht, wir machen etwas anderes, weil unsere BVV so zusammengesetzt ist.

Wäre dies nicht eine Anregung, einmal ein solches Gesamtprojekt zum Anlass zu nehmen, um die Sachen miteinander zu verknüpfen? Ich meine, es würde auch im Interesse vieler hier Anwesender sein, dass man einmal vorankommt. Wie will man es hinkriegen, wenn man es innerhalb Berlins nicht gebacken kriegt, Bezirk und Senat in eine Richtung zu bewegen, die Zusammenarbeit mit Brandenburg zu gestalten? Das ist dann noch komplizierter. Den BER will ich nicht als Beispiel heranziehen. Dieses Problem ist schon zu abgedroschen. Wir wissen, wie es aussieht. Aber wäre das nicht eine Gelegenheit, dafür zu sorgen, dass in Berlin – wir sind nicht nur kulturell hipp, wie der frühere Bürgermeister gesagt hat: „Berlin ist arm, aber sexy“ – endlich einmal etwas umgesetzt wird? Dann würden die Bürger sagen: Jetzt bewegt sich etwas, und wir spüren das auch.

Das wäre mein Anliegen, das sicherlich an anderer Stelle vorgetragen werden müsste. Aber dazu habe ich nicht den Zugang. Vielleicht kann man mir diesen einmal schaffen, dann kann ich einmal darüber reden. Aber ich weiß nicht, ob Sie das irgendwie aufnehmen können.

Herr Franke (SenUVK, VHT): Ich bin mir nicht sicher, ob Herr Losch die Subsidiarität hochhalten wollte. Ich wäre auch dafür, dass die Bezirke nicht so viel zu sagen hätten. Was wir machen können und machen sollten, ist – aber es ist auch nicht so, dass wir es unversucht gelassen hätten – jetzt zu versuchen, enger mit dem Stadtplanungsamt zu kooperieren, was die Umsetzung dieser Maßnahme angeht. Wir werden es auf alle Fälle versuchen; das kann ich Ihnen zusichern.

VL Herr Losch: Das ist gut, da kann man das Beste hoffen. Mehr kann man als Erstes nicht machen.

Herr Rosenwald (Einwender): Ich war nicht den ganzen Tag anwesend. Vielleicht ist dieses Thema heute schon besprochen worden. Sie wollten sich noch einmal zusammensetzen und den Einwand von Herrn Sommer zum Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts überdenken, ob die Unterlagen neu ausgelegt werden müssen. Ist dazu heute schon etwas verkündet worden?

VL Herr Losch: Verkündet haben wir noch nichts; aber wir haben uns schon zusammengesetzt. Einige von uns haben auch gestern durchaus unterschiedliche Urteile in dieser Sache gelesen. Das, was Herr Rechtsanwalt Sommer gestern zitiert hat, betraf kein planfeststellungspflichtiges Straßenbauvorhaben, sondern eine Entscheidung eines anderen Senats des Bundesverwaltungsgerichts, einmal zu einem baugesetzbuchlichen Vorhaben und einmal zu einer Energietrasse. Es gibt insoweit – und deshalb brauchen wir noch ein bisschen Zeit – eine etwas in sich widersprüchliche Rechtsprechung. Als wir 2014 die Pläne ausgelegt haben, gab es diese aktuelle Rechtsprechung noch nicht. Sie ist aus dem Jahre 2016; da gibt es gleich mehrere Urteile, die die Vorschriften des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes in einer bestimmten Art und Weise auslegen, die hier einen relativen Verfahrensfehler bedeuten würde, wahrscheinlich tatsächlich auch bedeutet, was man vorher nicht wissen konnte.

Ohne Herrn Franke und den Kollegen näherzutreten: Wir haben uns an eine Richtlinie gehalten. Ich finde, es zeigt sich wieder einmal, dass man sich vielleicht nicht immer an Richtlinien halten sollte. Es ist eine Richtlinie des Bundes für die Planfeststellung von Bundesfernstraßen. Diese Richtlinie haben die jüngsten Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts nicht mehr akzeptiert. Das steht natürlich weit oben, und das muss man beachten. Es nützt uns auch nichts, wenn wir jetzt sagen: „Wir konnten es im Jahre 2014 noch nicht wissen“, denn die Rechtslage, die das Gericht jetzt interpretiert hat, war ja dieselbe. Im Moment ist sie wieder eine andere geworden. Das macht die Sache noch komplizierter, weil noch vor diesem Erörterungstermin diese Vorschrift aufgehoben worden ist, die nun wiederum Grundlage der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts war, was hier möglicherweise einen Verfahrensfehler bedeutet. Wir müssen noch etwas rechtlich aufarbeiten und bewerten, was das eigentlich bedeutet.

In einem Fall würden wir dasselbe machen, was die Gerichte gemacht haben. Es gibt bisher kein einziges Urteil, das wegen dieser Art des Bekanntmachungsfehlers eine Planfeststellung aufgehoben hätte. Aber es gibt mehrere Urteile, die gesagt haben: Es ist ein Fehler. Aber alle haben gesagt: Das ist im Großen und Ganzen folgenlos.

Es ist dann anders, wenn man die Umweltverträglichkeit nicht erörtert hat. Das ist dann anders, wenn die Unterlagen, die man braucht, nicht wirklich ausgelegen haben. Aber da sind wir uns sicher: Wir haben sowohl bekannt gemacht, dass eine UVP-Pflicht besteht, als auch bekannt gemacht, dass hier eine Öffentlichkeitsbeteiligung nach UVP-Recht stattfindet über die Umweltverträglichkeit dieses Vorhabens, wir haben alle notwendigen Unterlagen tatsächlich ausgelegt, und sie waren für jedermann in der Auslegung zugänglich. Wir haben sogar Personal gehabt, um sie zu erläutern.

Das alles haben wir gemacht. Wir haben nur die Überschriften der einzelnen Gutachten im Bekanntmachungstext nicht wiederholt. Das ist ja der Vorwurf des Fehlers. Das hätten wir auch niemals für einen zu großen Fehler gehalten. Aber offenbar sehen das Gerichte manchmal anders. Wie gesagt, die Planfeststellungsrichtlinie hat das auch nicht gesagt. Sie hat einfach „entscheidungserhebliche Umweltunterlagen“ gesagt. Aber dass man jede einzeln aufzählen muss, diese Interpretation war uns neu. Im Jahre 2014 haben wir es noch nicht geglaubt; jetzt glauben wir es. In Zukunft werden wir so verfahren.

Entweder sagen wir: Dieser Fehler wirkt sich aber nicht auf das Ergebnis dieser Planfeststellung aus. Dann machen wir weiter gar nichts. Die zweite Variante ist: Wir kommen zu dem Ergebnis, dass dieser Verfahrensfehler eben nun mal passiert ist und dass wir, auch wenn er sich nicht auswirkt, das vielleicht zum Anlass nehmen, noch einmal bekannt zu machen und dabei die einzelnen Umweltunterlagen genau zu bezeichnen. Das hätte die Folge, dass dann noch einmal eine öffentliche Auslegung stattfinden würde, aber dass wir Einwendungen dann nur und ausschließlich zur Umweltverträglichkeitsprüfung zulassen würden, weil nur dort dieser Fehler passiert ist: bei der Bekanntmachung.

Aber ich kann mir vorstellen – aber das muss ich mir noch eine Zeit lang überlegen, das muss ich auch jetzt noch nicht entscheiden -, dass wir eine neue Auslegung und eine neue Einwendungsfrist eröffnen, beschränkt auf das Thema Umweltverträglichkeitsprüfung, oder danach entscheiden müssen, je nachdem, was an Einwendungen kommt, ob das, wiederum beschränkt auf Umweltverträglichkeitsprüfung, dann noch

einmal erörtert werden muss. Die Erörterung zur Umweltverträglichkeitsprüfung hat heute nicht einmal 15 Minuten gedauert. Das könnten wir also nachschieben, um diesen förmlichen Verfahrensfehler, der uns da passiert ist, zu beheben. Dann ist er behoben. Dann haben wir eben diesen Punkt nacherörtert. Sie können alle wieder zu dieser Erörterung kommen; aber eben nur zu dem Punkt Umweltverträglichkeitsprüfung würde die Erörterung zugelassen. Alles andere war ordnungsgemäß bekannt gemacht und hier ordnungsgemäß erörtert.

Wir müssen einmal abwägen, ob wir das für erforderlich halten. Wie ich schon ausgeführt hatte, ist die Umweltverträglichkeitsprüfung selbst ein Abwägungsmaterial. Abwägung ist immer wichtig; aber aus der Umweltverträglichkeitsprüfung selbst folgt kein Baurecht, weder für die Straße noch für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen; es ist ein Abwägungsmaterial. Diese Abwägung basiert auf der Kenntnisnahme dieser Unterlagen.

Nun sagt, motiviert durch die Europarechtsprechung, die höchstrichterliche Bundesrechtsprechung: Es ist für die Bürger natürlich noch viel besser, wenn sie gleich alles in der Bekanntmachung genauestens lesen können. Wir werden dies in Zukunft beachten. Wir werden entscheiden, ob das für uns ein Anlass sein wird, eine Nachbeteiligung, beschränkt auf den Punkt Umweltverträglichkeitsprüfung, vorzunehmen.

Im Übrigen meine ich ohnehin, dass sich sowohl wir als auch der Vorhabenträger alle heute und gestern hier gemachten Bedenken, Einwendungen, Anregungen und Vorschläge nicht zu Herzen, sondern zu Kopf nehmen werden, und was des Vorhabenträgers ist, wird dieser noch einmal bedenken, und was unseres ist, werden wir noch einmal bedenken. Das alles werden wir mitnehmen und mit Sicherheit – das ist ja auch der Sinn des Ganzen – darüber noch einmal nachdenken. Wenn noch Änderungsentscheidungen am Inhalt oder am Verfahren notwendig sind, werden wir sie natürlich auch treffen.

Insofern schließe ich jetzt förmlich mit diesen letzten Ausführungen den Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren für das Straßenbauvorhaben „Neubau einer Straßenverbindung vom vorhandenen Anschluss an die Bundesstraße B 2 bis zum Knotenpunkt Alt-Karow/Bahnhofstraße in Karow im Bezirk Pankow von Berlin“. Ich erkläre förmlich den Erörterungstermin – nicht das Anhörungsverfahren, wir denken ja, wie gesagt, noch nach – für beendet. Eine morgige Fortsetzung ist nicht mehr erforderlich.

Ich bedanke mich bei allen, die erschienen sind, vor allem bei denen, die mitgewirkt und sich für ihre Belange eingesetzt haben, die uns Einwendungen, aber auch Anregungen gegeben haben. Ich meine, ich kann für den Vorhabenträger und für meine Kolleginnen und Kollegen sagen: Es war ein angenehmes Klima, wir haben Erörterungen erlebt, die manchmal aggressiv waren, aber das war nur in ganz wenigen Randbereichen der Fall. Es war eigentlich eine angenehme Erörterung mit Ihnen. Es hat uns in Berlin-Buch gut gefallen.

Vielen Dank und schönen Abend!

(Ende: 19:18 Uhr)

Natur+Text

Gutachten

Neubau einer Verbindungsstraße in Karow

Faunistische Kartierungen

Neubau einer Verbindungsstraße in Karow

Faunistische Kartierungen

Artengruppen: Vögel · Fledermäuse · Reptilien · Xylobionte Käfer · Amphibien

Stand: 22.12.2021

Auftraggeber: **Landschaft planen + bauen Berlin GmbH**
Am Treptower Park 28-30
12435 Berlin

Bearbeitung: **Natur+Text GmbH**
Forschung und Gutachten
Friedensallee 21
15834 Rangsdorf
Tel. 033708 / 20431
info@naturundtext.de
www.naturundtext.de

Dipl.-Lehrer Roland Lehmann (Vögel)
M.Sc. Hanna Wieser (Fledermäuse, Xylobionten)
Dipl.-Biol. Biggi Pelz (Fledermäuse, Xylobionten)
Dipl.-Biol. Beate Kitzmann (Reptilien)
M.Sc. Timm Büscher (Amphibien)

Projektnummer: 20-099G/ 21-060G

Rangsdorf, 22. Dezember 2021

Inhaltsverzeichnis

1 Anlass und Aufgabenstellung 6

2 Avifauna 7
2.1 Methodik 7
2.2 Ergebnisse 7
2.2.1 Übersicht 7
2.2.2 Vorkommen von Höhlenbrütern im unmittelbaren Trassenbereich 12
2.2.3 Bewertung ausgewählter Arten 12

3 Reptilien 16
3.1 Methodik 16
3.2 Beschreibung der Transekte 18
3.3 Ergebnisse 23

4 Amphibien 25
4.1 Methodik 25
4.2 Untersuchungsgebiet 26
4.3 Ergebnisse 32

5 Baumbestand und xylobionte Käfer 34
5.1 Methodik 34
5.2 Ergebnisse 34

6 Quellen 39

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Liste der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Brutvogelarten mit Angabe zu Schutz, Gefährdung und Revieranzahl 8

Tabelle 2: Untersuchungstermine mit Angaben zur Witterung 16

Tabelle 3: Erfassungstermine und -umfänge sowie Witterungsbedingungen bei der Amphibienerfassung 25

Tabelle 4: nachgewiesene Amphibienarten unter Angabe des Schutzstatus 32

Tabelle 5: Nachweise von Amphibien je Untersuchungsgewässer 32

Tabelle 6: Bäume mit Habitatpotential 34

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtskarte zum Untersuchungsgebiet 6

Abbildung 2: Brutvogelreviere im nordwestlichen Abschnitt (Kürzel - siehe Tabelle 1) 10

Abbildung 3: Brutvogelreviere im südwestlichen Abschnitt (Kürzel - siehe Tabelle 1) 11

Abbildung 4: Durch Vernässung entstandene Fehlstelle. 14

Abbildung 5: Durch Bodenbearbeitung entstandene Fehlstelle. 14

Abbildung 6: Im Zerfall befindlicher Pappelriegel. 15

Abbildung 7:Höhlenreiche Altbäume im Pappelriegel. 15

Abbildung 8: Lage der Transekte am Luchgraben zur Erfassung der Zauneidechse 17

Abbildung 9: Blick auf den abgrenzenden Sandhaufen auf der asphaltierten Straße Am Luchgraben 18

Abbildung 10: Blick auf die Gabionen und die östlich gelegenen Wiesenbereiche 19
Abbildung 11: nach Westen abbiegender Weg des Transektes 2 mit sonnender Zauneidechse auf Stammholz 19
Abbildung 12: Trampelpfad entlang des Entwässerungsgrabens als Abgrenzung zum Intensivacker 20
Abbildung 13: Nördliches Ende des Transekts 3 20
Abbildung 14: Übergangsbereich zwischen Straße 73 und dem Intensivacker mit den verschiedenen Vegetationsstrukturen 21
Abbildung 15: Straßenrandstreifen entlang der Straße 70 mit verschiedenen Vegetationstypen 21
Abbildung 16: Haufwerke aus Gartenabfällen im Abschnitt der Straße 59 22
Abbildung 17: Fundpunkte der Zauneidechse entlang der Transekte 23
Abbildung 18: Lage der Untersuchungsgewässer 26
Abbildung 19: Karower Becken (März 2021). Blick nach Süden (T. Büscher) 27
Abbildung 20: Karower Becken (Mai 2021). Blick nach Südwesten (T. Büscher) 27
Abbildung 21: Karower Becken (Mai 2021). Blick nach Nordwesten (T. Büscher) 28
Abbildung 22: Beigewässer am Waldgraben Malchow (März 2021). Blick nach SO (T. Büscher) 28
Abbildung 23: Beigewässer am Waldgraben Malchow (März 2021). Blick nach SW (T. Büscher) 28
Abbildung 24: Beigewässer Waldgraben Malchow (Mai 2021). Blick nach O (T. Büscher) 29
Abbildung 25: Gewässer 3 am Waldgraben Malchow (März 2021). Blick nach N (T.Büscher) 29
Abbildung 26: Gewässer 3 am Waldgraben Malchow (März 2021). Blick nach SO (T.Büscher) 29
Abbildung 27: Gewässer am Waldgraben Malchow (März 2021). Blick nach NW (T.Büscher) 30
Abbildung 28: Karower Entwässerungsgraben (März 2021). Zufluss zum Karower Becken. Blick nach SO (T.Büscher) 30
Abbildung 29: Karower Entwässerungsgraben (März 2021). Blick nach NW (T.Büscher) 30
Abbildung 30: Karower Entwässerungsgraben (März 2021). Zufluss zum Karower Becken. Blick nach NW (T.Büscher) 31
Abbildung 31: Lage der potentiellen Habitatbäume 35
Abbildung 32: Weide (Baum 1) mit potentiellen Habitatstrukturen 36
Abbildung 33: durchgehende Baumhöhle in einer Weide als potentielle Niststätte für Höhlenbrüter (Baum 1) 36
Abbildung 34: Mulmkörper in einer Weide (Baum 1) 36
Abbildung 35: Spalte als potenzielles Quartier für Fledermäuse (Baum 1) 36
Abbildung 36: Nach oben gehender Stammriß als potentielles Sommerquartier für Fledermäuse (Baum 2) 36
Abbildung 37: Stammriss als mögliches Spaltenquartier für Fledermäuse (Baum 2) 36
Abbildung 38: Potentielles Sommerquartier für Fledermäuse (Baum 3) 37
Abbildung 39: Spechthöhlung als potentielle Niststätte für Höhlenbrüter und Sommerquartier für Fledermäuse (Baum 4) 37
Abbildung 40: Spalt im Stamm als potentielles Quartier für Fledermäuse (Baum 5) 37

Abbildung 41: Spechthöhlung in einer Pappel als potentielles Fledermausquartier oder Niststätte für Höhlenbrüter (Baum 6) 37

Abbildung 42: Baumhöhlung besetzt mit Staren (Baum 7) 38

Abbildung 43: Ringeltaubennest in einer Winterlinde 38

1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz plant den Neubau einer Straßenverbindung in Karow vom vorhandenen Anschluss zur B 2 bis zum Knotenpunkt Alt Karow/Bahnhofstraße. Die geplante Trasse verläuft zwischen den Straßen 69 und 73 im Ortsteil Karow (vgl. Abbildung 1).

Sie führt weitgehend durch eine Feldlandschaft, die von einem Grünriegel aus angepflanzten Pappeln durchzogen wird. Randlich befinden sich zwei kleinere Feuchtgebiete. Von der Trassenführung ebenfalls betroffen ist ein Teil der Kleingartenlage entlang der Straße 70.

Abbildung 1: Übersichtskarte zum Untersuchungsgebiet

2 Avifauna

2.1 Methodik

Im Jahr 2016 wurde in diesem Bereich bereits eine Brutvogelkartierung durchgeführt (NATUR+TEXT 2016).

Brutvogelkartierungen werden nach einem verbindlichen Methodenstandard durchgeführt, der bei SÜDBECK et al. (2005) festgeschrieben ist.

Die notwendigen Revierkartierungen fanden an folgenden Tagen des Jahres 2020 jeweils in den frühen Morgenstunden statt (mit Angabe der Witterung):

23.03.	14.04.	27.04.	12.05.	20.05.	27.05.	11.06.
sonnig 8°C, SW 2	heiter 9°C, W3	bedeckt 12°C, W2	bedeckt 12°C, W3	heiter 17°C, SW2	heiter 18°C, S1	bedeckt 20°C, NW1

In drei Bereichen, in denen die geplante Trasse Flächen mit Baum- und Gebäudebestand quert, d. h. im Einmündungsbereich der Bahnhofstraße in die Blankenburger Chaussee, einem kleinen Ausschnitt innerhalb des Grünriegels sowie der Kleingartenanlage, wurden neben der üblichen Revierkartierung auch die Höhlen erfasst. Während es sich in der Kleingartenanlage um künstliche Höhlen (Nistkästen, Gebäude) handelte, waren es im Grünriegel alte und überwiegend im Absterben begriffene Hybridpappeln. Ein größerer Teil der hier vorhandenen Pappeln ist bereits abgestorben und umgestürzt (vgl. Abbildung 6). Die Ackerfläche war mit Raps bestanden.

Die Bewertung des vorgefundenen Arteninventars erfolgte auf der Grundlage der Roten Liste von Berlin (WITT & STEIOF 2013) und der von Deutschland (GRÜNEBERG et al. 2015).

2.2 Ergebnisse

2.2.1 Übersicht

Insgesamt wurden 33 Arten mit 103 Revieren nachgewiesen. Häufigste Art mit elf Revieren war der Haussperling, gefolgt von Amsel und Star (jeweils neun Reviere) sowie Feldsperling, und Feldlerche (acht Reviere). Elf Arten sind nach den Roten Listen von Berlin und/oder von Deutschland gefährdet bzw. in den Vorwarnlisten aufgeführt. Das entspricht 33% der Gesamtartenzahl.

Bezogen auf die Gesamtrevierzahl entspricht das einer Revierzahl von 49 oder 47,6% der Gesamtrevierzahl. Dieser vergleichsweise hohe Anteil ergibt sich vor allem durch die Vorkommen der höhlenbrütenden Arten Feldsperling, Haussperling und Star.

Als deutschlandweit stark gefährdet gilt das Braunkehlchen, das mit einem Revier nachgewiesen wurde. Zu den gefährdeten Arten zählen Feldlerche, Bluthänfling und Star. In Berlin vom Aussterben bedroht ist die Schafstelze (ein Revier), als gefährdet eingestuft sind hier Braunkehlchen, Feldlerche und Bluthänfling (analog RL D). Arten des Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie wurden nicht nachgewiesen.

Eine Auflistung der nachgewisenen Arten mit Angaben zu Schutz- und Gefährdungsstatus sowie Revieranzahl erfolgt Tabelle 1. Die Lage der Reviere ist der Karte in Abbildung 3 zu entnehmen.

Tabelle 1: Liste der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Brutvogelarten mit Angabe zu Schutz, Gefährdung und Revieranzahl

Art kurz	Name	wiss. Name	RL BE	RL D	VS-RL	Revier-zahl
A	Amsel	*Turdus merula*				9
Ba	Bachstelze	*Motacilla alba*	V			1
Bk	Braunkehlchen	*Saxicola rubetra*	3	2		1
Bm	Blaumeise	*Parus caeruleus*				3
Br	Blässhuhn	*Fulica atra*				1
Bs	Buntspecht	*Dendrocopos major*				1
Dg	Dorngrasmücke	*Sylvia communis*				2
Ei	Eichelhäher	*Garrulus glandarius*				1
F	Fitis	*Phylloscopus trochilus*				1
Fa	Jagdfasan	*Phasianus colchicus*				1
Fe	Feldsperling	*Passer montanus*		V		8
Fl	Feldlerche	*Alauda arvensis*	3	3		8
G	Goldammer	*Emberiza citrinella*		V		7
Gb	Gartenbaumläufer	*Certhia brachydactyla*				1
Gf	Grünfink	*Carduelis chloris*				4
Gp	Gelbspötter	*Hippolais icterina*				1
Gr	Gartenrotschwanz	*Phoenicurus phoenicurus*		V		1
H	Haussperling	*Passer domesticus*		V		11
Hr	Hausrotschwanz	*Phoenicurus ochruros*				1
Hä	Bluthänfling	*Carduelis cannabina*	3	3		1
K	Kohlmeise	*Parus major*				4
Ku	Kuckuck	*Cuculus canorus*	V	V		1
Mg	Mönchsgrasmücke	*Sylvia atricapilla*				4
N	Nachtigall	*Luscinia megarhynchos*				6
Nk	Nebelkrähe	*Corvus cornix*				1
Rt	Ringeltaube	*Columba palumbus*				3
S	Star	*Sturnus vulgaris*		3		9
Sd	Singdrossel	*Turdus philomelos*				1
St	Wiesenschafstelze	*Motacilla flava*	1			1
Sti	Stieglitz	*Carduelis carduelis*				2
Sto	Stockente	*Anas platyrhynchos*				2
T	Teichrohrsänger	*Acrocephalus scirpaceus*				3
Zi	Zilpzalp	*Phylloscopus collybita*				2
Gesamtzahl Reviere						103

Art kurz	Name	wiss. Name	RL BE	RL D	VS-RL	Revier-zahl
Artanzahl						33

RZ Revierzahl
RL D Rote Liste Deutschland (SÜDBECK et al. 2007)
RL BE Rote Liste Berlin (WITT & STEIOF 2013)
VS-RL: EU-Vogelschutz-Richtlinie (2009), x - Art im Anhang I der Richtlinie aufgeführt

Gefährdungsgrad nach Roter Liste

0 - ausgestorben oder verschollen; 1 - vom Aussterben bedroht; 2 - stark gefährdet; 3 – gefährdet; V – Vorwarnliste

Abbildung 2: Brutvogelreviere im nordwestlichen Abschnitt (Kürzel - siehe Tabelle 1)

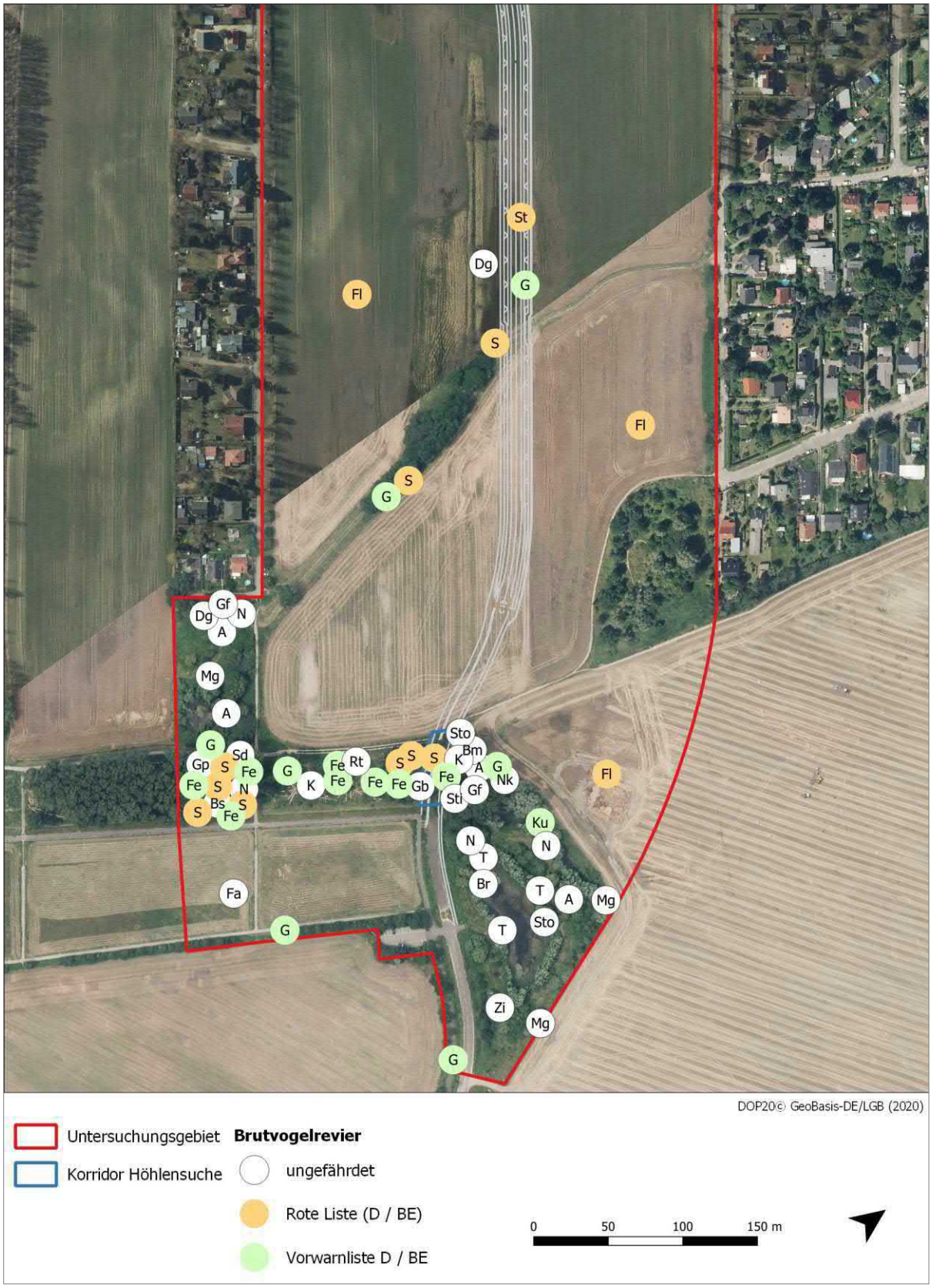

Abbildung 3: Brutvogelreviere im südwestlichen Abschnitt (Kürzel - siehe Tabelle 1)

2.2.2 Vorkommen von Höhlenbrütern im unmittelbaren Trassenbereich

An zwei Stellen des Gesamtgebietes verläuft die Trasse in Bereichen, in denen mit Höhlenbrütern gerechnet werden musste. Es handelt sich um einen kleinen Ausschnitt der Kleingartenanlage sowie einen Gehölzriegel aus angepflanzten Pappeln, der quer zur geplanten Trasse liegt.

Kleingartenanlage

Im Bereich der Kleingartenanlage wurden Reviere vom Haussperling (3) und vom Gartenrotschwanz (1) festgestellt. In allen Fällen handelt es sich entweder um künstliche Nisthilfen oder – im Fall des Haussperlings – um Gebäudebruten.

Gehölzriegel

Innerhalb des Gehölzriegels wurden in dem kleinen Ausschnitt, der unmittelbar von der Trasse betroffen sein wird, je eine Höhle vom Feldsperling und vom Star festgestellt. In diesem Bereich befanden sich weitere Höhlen, die jedoch nicht besetzt waren. Das mag daran liegen, dass im Verlaufe des Alterungsprozesses die Höhlen nach unten durchfaulen, so dass der Höhlenboden deutlich tiefer liegt, als der Höhleneingang. Derartige Höhlungen werden oft zu Fallen. Auch außerhalb der Gehölzriegels befanden sich in den Pappeln unbesetzte Höhlen.

Die Zahl nachgewiesener Höhlenbruten im Gehölzriegel liegt unter der von 2016. Das ist vor allem dem weiteren Zusammenbruch der Altpappelbestände (u.a. auch durch orkanartige Witterungsumbilden) geschuldet. Dieser Prozess wird sich weiter fortsetzen.

Bahnhofstraße

Im Einmündungsbereich der Bahnhofstraße in die Blankenburger Chaussee wurden die am Straßenrand stehenden Linden auf das Vorkommen von Höhlen untersucht. Lediglich an zwei Bäumen konnten Höhlen gefunden werden. Deren Öffnungen standen allerdings so steil nach oben, dass Niederschläge hineinlaufen konnten. Sie sind daher für die Nestanlage vollkommen ungeeignet und wurden während der Brutzeit auch nicht genutzt. An dieser bereits 2016 getroffenen Einschätzung hat sich auch 2020 nichts geändert.

2.2.3 Bewertung ausgewählter Arten

Feldlerche

Die Feldlerche wurde wie 2016 mit acht Revieren nachgewiesen. Sie besiedelte die Rapsäcker des Gebietes. Rapsäcker sind wegen der Wuchshöhe und Wuchsdichte dieser Nutzpflanze als nicht optimal anzusehen. Die Art ist hier vor allem auf Fehlstellen angewiesen.

Obwohl die Feldlerche die Charakterart der Agrarlandschaft schlechthin ist, wird sie in den Roten Listen von Berlin, Brandenburg und Deutschland inzwischen als gefährdet geführt. Die Bestandsrückgänge in Europa zwischen 1981 und 2016 liegen inzwischen bei 54% (PECBMS update 2018). In Brandenburg ist die Situation ähnlich; der Bestand nahm von 1995 bis 2009 um 31% ab (RYSLAVY et al. 2011). Im Zeitraum 1995 bis 2016 liegt die Abnahme sogar bei 37% (RYSLAWY et al. 2019). Der Gesamtbestand von Berlin wird mit 400 bis 500 Brutpaaren angegeben (WITT & STEIOF 2013). Auch hier ist der Trend deutlich abnehmend.

Feldlerchen bevorzugen niedrige, lückige Bodenvegetation mit einem Deckungsgrad über 25%. Ist am Brutplatz die Vegetation weitgehend geschlossen (Deckungsgrad 80 bis 100%) oder zu hoch (z.B. Winterroggen oder Mais), liegen die Nahrungsreviere in der Regel auf Wegen, angrenzenden Flächen mit geringem oder gemähten Aufwuchs sowie auf Fehlstellen in den Feldkulturen (LITZBARSKI et al. 2001).

Wegen der geringen Flächengröße der Ackerflächen im Untersuchungsgebiet sollte von einer Bewertung der Siedlungsdichte bzw. einem Vergleich mit anderen Flächen abgesehen werden. Ohne die Fehlstellen und Fahrspuren würde die Feldlerche in deutlich geringerer Zahl brüten, da diese Strukturen in Getreidefeldern eine Voraussetzung für das Brüten der Art sind. Man muss davon ausgehen, dass durch die geplante Straße die beiderseits noch verbleibenden Feldstrukturen von der Feldlerche wegen der dann zu geringen Breite und der Störwirkung durch den Verkehr gemieden werden.

Wiesenschafstelze

Die Wiesenschafstelze als typische Art der Agrarlandschaft wurde nur noch mit einem Revier nachgewiesen (2016: drei Reviere). Die Art ist in Berlin vom Aussterben bedroht (RL 1). Der Bestand in Berlin wird mit 25-50 Paaren angegeben (WITT & STEIOF 2013). In Brandenburg steht die Art in der Vorwarnliste, in Deutschland ist sie ungefährdet. In Europa zeigt die Wiesenschafstelze einen starken Abwärtstrend mit einem Rückgang um 76% seit 1980 (PECBMS 2016). Auch in Brandenburg nahmen die Bestände von 1995 bis 2009 um 36% signifikant ab (RYSLAVY 2011).

Eine klare Beschreibung und Abgrenzung von Schafstelzenhabitaten ist aufgrund ihrer hohen ökologischen Valenz schwierig (DITTBERNER 1984, KALBE 2001). So hat sie als eine typische Wiesenart inzwischen auch die Agrarlandschaft mit Getreide, Raps und Kartoffeln ebenso wie die Bergbaufolgelandschaft für sich erschlossen (KALBE 1961 u. 1991, DORSCH 1979).

Abbildung 4: Durch Vernässung entstandene Fehlstelle.

Abbildung 5: Durch Bodenbearbeitung entstandene Fehlstelle.

Braunkehlchen

Als ungewöhnlich angesehen werden muss des Vorkommen des Braunkehlchens in einem Rapsfeld. Die Art ist als Charaktervogel offener Agrarlandschaften vor allem in Grünland-bereichen, auf Brachen und an Bahndämmen, Wegrändern, Ruderalfluren und Ödländereien anzutreffen (LITZBARSKI et al. 2001). In Berlin ist die Art gefährdet (RL 3), in Deutschland stark gefährdet (RL 2). Auch bei dieser Art ist ein europaweiter, drastischer Bestandsrückgang um 88% (PECBMS update 2018) zu verzeichnen.

In Berlin wird der Bestand mit 30-50 Revieren angegeben (WITT & STEIOF 2013). Sie gilt als selten, der Kurzzeittrend ist jedoch stabil.

Höhlenbrüter

Höhlenbrüter sind auf Altbäume oder Gebäudestrukturen jedweder Art angewiesen. Innerhalb von Kleingartenanlagen ist ihr Bestand in der Regel hoch. Vor allem künstliche Nisthilfen und Nischen an Gebäuden werden von ihnen genutzt. Weitaus seltener findet man in Kleingartenanlagen Obstbäume mit einem Stammdurchmesser, der Bruthöhlen zulässt.

In der von der Trasse betroffenen Kleingartenanlage ist die Dichte der Höhlenbrüter aufgrund des guten Nistplatzangebotes hoch, so dass bei den Kartierungen immer wieder

auch Revierstreitigkeiten beobachtet werden konnten. Das ist ein Hinweis darauf, dass so gut wie kein Platz für weitere Brutpaare der betreffenden Arten vorhanden ist. Durch das Anbringen von Nisthilfen an anderen Stellen mit einer geringeren Zahl schon vorhandener Nistmöglichkeiten kann der Verlust jedoch leicht ausgeglichen werden.

Abbildung 6: Im Zerfall befindlicher Pappelriegel.

Abbildung 7:Höhlenreiche Altbäume im Pappelriegel.

Der Pappelriegel verfügt ebenfalls über ein reichliches Höhlenangebot, welches sich jedoch teilweise nicht mehr für Höhlenbrüter eignet (siehe 2.2.2). Das liegt vor allem am Bestandsalter. Ein bedeutender Teil der Pappeln ist bereits abgängig, was am hohen Anteil von liegendem Totholz leicht erkennbar ist. Es ist davon auszugehen, dass sich dieser Anteil auf Grund der natürlichen Altersprozesse in den nächsten Jahren weiter erhöhen wird. Das Höhlen- und Nischenangebot in diesem Bereich ist daher als zeitlich begrenzt anzusehen (vgl. Abbildung 6 und Abbildung 7).

3 Reptilien

3.1 Methodik

Für die Erfassung der Zauneidechse (*Lacerta agilis*) am Luchgraben wurden die Methodenvorgaben nach LANUV (2018) und MKULNV NRW (2017) angewandt.

Diese Methodik umfasst:

- fünf Untersuchungstermine pro Untersuchungsjahr
- erster Untersuchungszeitraum von Mai bis Juni mit Sichtbeobachtung von Adulten und Subadulten
- zweiter Untersuchungszeitraum von August bis September, evtl. Oktober mit Sichtbeobachtung von Adulten, Subadulten und Juvenilen (Schlüpflingen),
- witterungsbedingte Verschiebungen sind möglich

Die Kartierungen wurden an sonnigen und warmen Tagen durchgeführt. Das Zeitfenster der Mittagshitze wurde gemieden, da sich dann die Tiere oft zurückziehen.

Besonders günstig für die Erfassung von Reptilien sind windarme Tage mit Temperaturen von 9-18 °C. Bei Temperaturen bis 15 °C ist ein wolkenfreier Himmel, bei höheren Temperaturen eine zunehmende Bewölkung günstig (BLANKE 2004).

Die Begehungstermine im Jahr 2020 fanden monatlich von Mai bis September statt. Die Tage wurden nach der vorherrschenden Witterung ausgewählt.

Tabelle 2: Untersuchungstermine mit Angaben zur Witterung

Untersuchungstermin	Witterung	Begangene Transekte
09.05.2020 ab 9:00 Uhr	Sonnig, 18°C	1, 3, 4, 5
20.05.2020 ab 8:00 Uhr	Sonnig, 13°C leichter Wind	2
17.06.2020 ab 8:00 Uhr	Sonnig, 17°C	1, 2, 3, 4, 5
21.07.2020 ab 15:00 Uhr	Mäßig bewölkt, 21°C	1, 2, 3, 4, 5
05.08.2020 ab 8:00 Uhr	Sonnig, 18°C	1, 2, 3, 4, 5
08.09.2020 ab 9:00 Uhr	Leicht bewölkt, 15°C	1, 2, 4, 5
13.09.2020 ab 15:30	Sonnig, 24°C	3

Im Untersuchungsgebiet wurden repräsentative Transekte mit einer Länge von ca. 250 m festgelegt. Für das sehr langsame Abschreiten eines Transektes wird eine Stunde benötigt (LANUV 2018). Durch das Zählen der Eidechsenindividuen pro Zeit- bzw. Flächeneinheit lässt sich eine relative Häufigkeit der Tiere bestimmen. Der Prozentsatz der nicht erfassten Zauneidechsen lässt sich dabei nicht abschätzen (AK Amphibien u. Reptilien NRW 2011).

Auf der Grundlage dieser Vorgaben und Empfehlungen wurden für das Untersuchungsgebiet insgesamt 5 Transekten mit je ca. 250 m Länge zur Erfassung des Vorkommens der Zauneidechse festgelegt (Abb. 1). Die Flächen links und rechts neben dem Transektverlauf wurden in einem Abstand von ca. 7 - 10 m untersucht. Die Transekte wurden so verteilt, dass möglichst viele potentielle Habitate der Zauneidechse abgedeckt werden.

Abbildung 8: Lage der Transekte am Luchgraben zur Erfassung der Zauneidechse

Bei kurzen Untersuchungsstrecken von 250 m ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass nur wenige oder gar keine Zauneidechsen erfasst werden können.

Die Erfassungsquote, die mit den üblichen, standardisierten Methoden der Sichtbeobachtung möglich ist, wird mit ca. 10% gegenüber dem eigentlichen Bestand angegeben. SAINT GIRONS (1976 zit. in MÄRTENS 1999) gibt an, dass über den Tag verteilt im Mittel nur 30% der vorkommenden Individuen gleichzeitig aktiv sind. Nach den vierjährigen Untersuchungen von MÄRTENS (1999) ergaben sich durchschnittliche Wiederfangraten von 30-35%. SCHEKELER (2010) geben einen Hochrechnungsfaktor von 4 an. Neuere Untersuchungen nennen Hochrechnungsfaktoren von 6 bei übersichtlichem Gelände und 20 bei unübersichtlichem Gelände (LAUFER, 2014)

3.2 Beschreibung der Transekte

Transekt 1

Das Transekt 1 wurde nördlich der Straße Am Luchgraben geführt. Nördlich befindet sich ein Kleingewässer. Das Gewässer ist von einem dichten vordringendem Gehölzsaum (überwiegend Weiden) umgeben, dem sich vereinzelte Gehölzgruppen zwischen Hochstaudenfluren und einer Strauchschicht anschließen. Im Bereich der Straße und des Feldweges war die Vegetation lückiger und maximal 20 bis 30 cm hoch. Auf dem Feldweg südöstlich des Kleingewässers befindet sich ein lückiger Bewuchs aus Hochstauden, Ackerunkräutern und Getreide. Die asphaltierte Straße Am Luchgraben endet auf der Hälfte der Transsekte an einem Sandhügel und läuft in westlicher Richtung als Feldweg weiter. Die Vegetation nördlich des Feldweges war trittbelastet und hat sich mit zunehmender Entfernung vom Weg aufgerichtet und auch verdichtet. Auf dem Sandhügel auf der Straße ist eine bodendeckende Vegetation durchsetzt von offenen Sandbereichen.

Abbildung 9: Blick auf den abgrenzenden Sandhaufen auf der asphaltierten Straße Am Luchgraben

Transekt 2

Das Transekt 2 verläuft von Nord nach Süd und folgt den angelegten Wegen. Östlich des Transekts befinden sich Gabionen im Gitterkorb. Sie haben eine Höhe von etwa 50 cm. Hinter den Gabionen in östlicher Richtung finden sich Bestände von Altgras und daran anschließend eine regelmäßig gemähte Wiese. Der angelegte Weg weist üppigen Fugenbewuchs auf.

Abbildung 10: Blick auf die Gabionen und die östlich gelegenen Wiesenbereiche

An der ersten Kreuzung knickt das Transekt nach Westen ab und führt durch einen Pappelbestand. Rechts und links des Weges ist eine typische wegbegleitende Vegetation, bestehend aus 50 cm regelmäßig gemähten Rasen und anschließend ein Übergang in Hochstauden, in eine Strauchschicht und danach in die Pappelbestände.

Hier befinden sich liegendes und besonntes Stammholz sowie weitere Versteck-möglichkeiten für Zauneidechsen.

Abbildung 11: nach Westen abbiegender Weg des Transektes 2 mit sonnender Zauneidechse auf Stammholz

Transekt 3

Das Transekt 3 folgt dem Verlauf des Karower Entwässerungsgrabens. Ein Trampelpfad zwischen dem westlich gelegenen extensiv gepflegten Grabenbereich und der östlich gelegenen intensiven Landwirtschaft ist das festgelegte Transekt. Anders als bei den angelegten Wegen gibt es hier keinen regelmäßig gemähten Streifen. Die wegnahe Vegetation ist deutlich höher und die Ackervegetation geht in den Bereich des Grabenverlaufes über. Punktuell sind im Grabenverlauf Gehölzinseln verstreut und die in unterschiedlichen Abständen zum Transekt stehen.

Abbildung 12: Trampelpfad entlang des Entwässerungsgrabens als Abgrenzung zum Intensivacker

Abbildung 13: Nördliches Ende des Transekts 3

Transekt 4

Das vierte Transekt befindet sich entlang der Straße 73 zwischen dem Drei-Linien-Weg und Am Hohen Feld. Nördlich schließen sich bebaute Grundstücke mit Einfamilienhäusern an. Der Versieglungsgrad ist sehr unterschiedlich. Auf der südlichen Seite des Transekts befinden sich Gras- und Hochstaudenfluren mit Sträuchern und Bäumen (überwiegend Pappeln).

Im südlichen Wegebereich sind umfangreiche Ablagerungen von Gartenabfällen, Rasenschnitt und Gehölzabfällen zu finden. Auch liegendes Stammholz ist vorhanden. Der Übergang zum intensiv genutzten Acker ist abrupt.

Abbildung 14: Übergangsbereich zwischen Straße 73 und dem Intensivacker mit den verschiedenen Vegetationsstrukturen

Transekt 5

Das fünfte Transekt verläuft beginnend am Straßenende der Straße 59 in westlicher Richtung entlang bis zum Ende der Straße 70. Auf dem kurzen Abschnitt der Straße 59 befinden sich keine bebauten Grundstücke. Diese offenen Bereiche sind mit Gras- und Hochstaudenfluren bewachsen. Dazwischen stehen aufkommende heimische Gehölze. Vereinzelt finden sich Haufwerke aus Gartenabfällen, Grünschnitt und Astwerk in den Wiesenbereichen.

Abbildung 15: Straßenrandstreifen entlang der Straße 70 mit verschiedenen Vegetationstypen

Abbildung 16: Haufwerke aus Gartenabfällen im Abschnitt der Straße 59

3.3 Ergebnisse

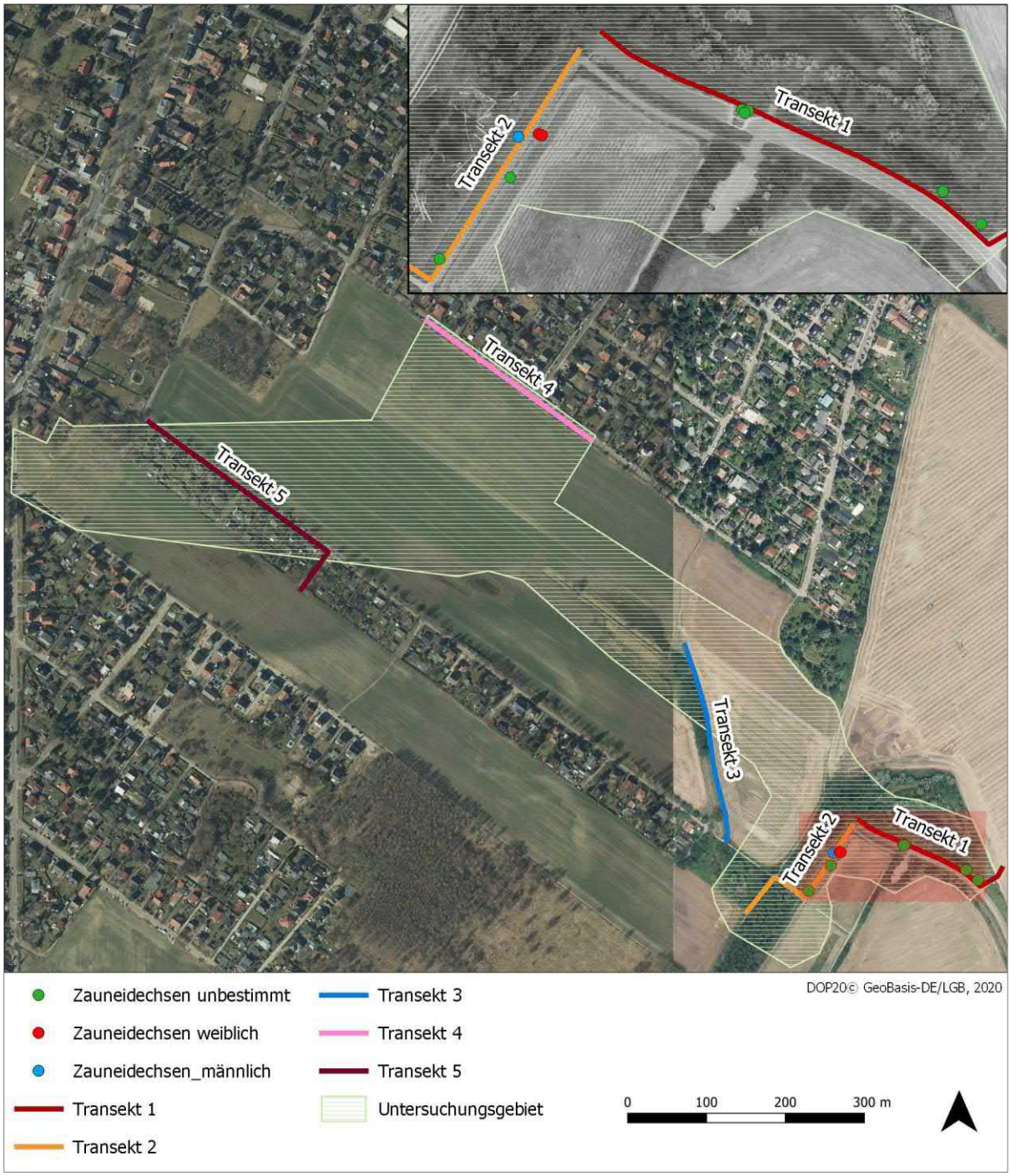

Abbildung 17: Fundpunkte der Zauneidechse entlang der Transekte

Transekt 1

Bei den fünf Begehungen wurden an drei Tagen Zauneidechsen gesichtet. An diesem Transekt befinden sich viele Erdbaue, so dass man die Tiere nur bei der Flucht in ihren Unterschlupf wahrnehmen konnte. Das Habitat der Zauneidechsen wird stark von Hunden frequentiert, so dass die Fluchtreaktion sehr hoch ausgeprägt ist. Es wurden fünf Zauneidechsen registriert.

Das Habitat bietet der Zauneidechse alle erforderlichen Strukturen für die Thermoregulation, den Nahrungserwerb, Schutz bietende Bereiche, Eiablageplätze und isolierte Winterquartiere.

Zauneidechsen weisen außerdem ein thigmotaktisches Verhalten auf, das heißt sie bevorzugen Verstecke, an denen sie bauch- oder/und rückenseitig Kontakt zum umgebenden Substrat haben. Daher sind auf dem Boden liegende und besonnte Bretter oder Steine günstige Versteckplätze.

Transekt 2

Von fünf Begehungstagen wurden an diesem Transekt an einem Begehungstag Zauneidechsen dokumentiert. An diesem einen Tag wurden 5 Tiere (1 Männchen, 2 Weibchen und 2 unbestimmt) gesichtet.

Die Habitatausstattung an diesem Transekt ist für die Zauneidechsen sehr gut. Die Gabionen werden von den Zauneidechsen zum Sonnen und als Unterschlupf genutzt. Die angrenzenden Wiesen stellen potentielle Nahrungsflächen dar finden.

Transekt 3

Die Zauneidechse konnte nicht nachgewiesen werden. Durch die homogene Ausprägung der Grasbestände am Karower Entwässerungsgraben mangelt es an notwendigen Kleinstrukturen. Ein Vorkommen von Zauneidechsen kann jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Transekt 4

Es liegen keine Nachweise der Zauneidechse vor. Der Übergangsbereich zum Acker ist für die Arealansprüche der Zauneidechse nicht geeignet, weshalb ein Vorkommen der Art hier ausgeschlossen werden kann. Auch fehlt es an besonnten Bereichen und vegetationslosen und ungestörten Bereichen.

Transekt 5

Die Zauneidechse konnte nicht nachgewiesen werden. Der Übergangsbereich zum Acker bietet geeignete besonnte Bereiche und Unterschlupfmöglichkeiten. Es besteht ein hohes Störungsrisiko durch freilaufende Hunde und Katzen. Ein sehr geringes Potential für das Vorkommen von Zauneidechsen ist jedoch insgesamt gegeben.

4 Amphibien

4.1 Methodik

Die Erfassungen orientierten sich methodisch an den Empfehlungen von SCHLÜPPMANN & KUPFER (2009), LAUFER et al. (2007) und GÜNTHER (2009). Es wurden insgesamt sechs Begehungen durchgeführt (siehe Tabelle 3).

Tabelle 3: Erfassungstermine und -umfänge sowie Witterungsbedingungen bei der Amphibienerfassung

Datum	Erfassungen	Witterung				
		Temperatur (°C)	Bewölkung (1-8)	Wind (1-12) Bft	Windrichtung	Anmerkungen
31.03.2021	1. Begehung, Frühlaicher, Sichtung, Laichsuche	24-20	0	1-2	SSW	trocken
13.04.2021	2. Begehung, Frühlaicher, Keschern, Sichtung	8	3-6	2-3	W	trocken
28.04.2021	3. Begehung, Verhör/Sicht	14-10	0	1	SSO - O	trocken
11.05.2021	4. Begehung, Verhör, Sichtung, Leuchten	28-18	0-1	0-1	ONO	trocken
20.05.2021	5. Begehung, Verhör, Leuchten, Reusen	17-13	3-1	1	SW	trocken
22.06.2021	6. Begehung, Verhör, Leuchten, Keschern	20-19	4-5	1	SW	trocken

Die erste Begehung diente unter anderem der Erfassung der vorhandenen (potenziellen) Laichgewässer sowie der Erfassung von frühlaichenden Arten, wie Moorfrosch und Grasfrosch. Während dieser und in den folgenden Begehungen wurden rufende Männchen der Froschlurche verhört und unterstützend Klangattrappen zur Erfassung der Amphibien eingesetzt. Zudem wurden die Gewässer mittels Sichtbeobachtungen und unter Zuhilfenahme von Leuchtmitteln und eines Amphibienkeschers auf Vorkommen von Schwanzlurchen untersucht. Bei der zweiten Mai-Begehung kamen Kleinfischreusen zur Erfassung von Molchen zum Einsatz, die mit Leuchtmitteln (zur Lockwirkung) ausgestattet wurden. Bei den später folgenden Begehungen wurde insbesondere auf Larven und Metamorphlinge geachtet, jedoch ebenfalls rufende Individuen erfasst, besonders um die Abundanzen der rufenden Wasserfrösche festzustellen.

Zur Ermittlung der artentsprechenden Abundanzen wurden die rufenden männlichen Individuen gezählt und mit den Sichtbeobachtungen korreliert. Aus der Summe der Rufer (n1) und der Sichtbeobachtungen (n2) wurde dementsprechend eine Gesamtsumme (N) pro Gewässer ermittelt. Zur Auswertung der Abundanzen wurden semiquantitative Häufigkeitsklassen gebildet (Tabelle 5).

Sämtliche Reusen und Geräte, die für die Erfassungen genutzt wurden, wurden nach jeder Begehung gereinigt und sterilisiert.

Sämtliche Amphibienarten wurden im Feld punktgenau erfasst. Dazu zählen unter anderem die wertgebenden Arten (Arten des Anhangs IV der Flora-Fauna-Habitatrichtlinie (FFH-RL, 1992), sowie Arten der Roten Liste Deutschlands (RL D, (Kühnel et al., 2009) und/oder Berlins (RL BE, (Kühnel et al., 2017).

4.2 Untersuchungsgebiet

Der für die Amphibienerfassung relevante Bereich umfasst 4 Gewässer, die sich in unmittelbarer Nähe zueinander befinden und als Gewässerkomplex verstanden werden können. Die strukturelle Ausstattung der einzelnen Gewässer sowie ihrer Gewässergüte und Parameter (i.S. für Amphibien) unterscheiden sich voneinander jedoch zum Teil erheblich.

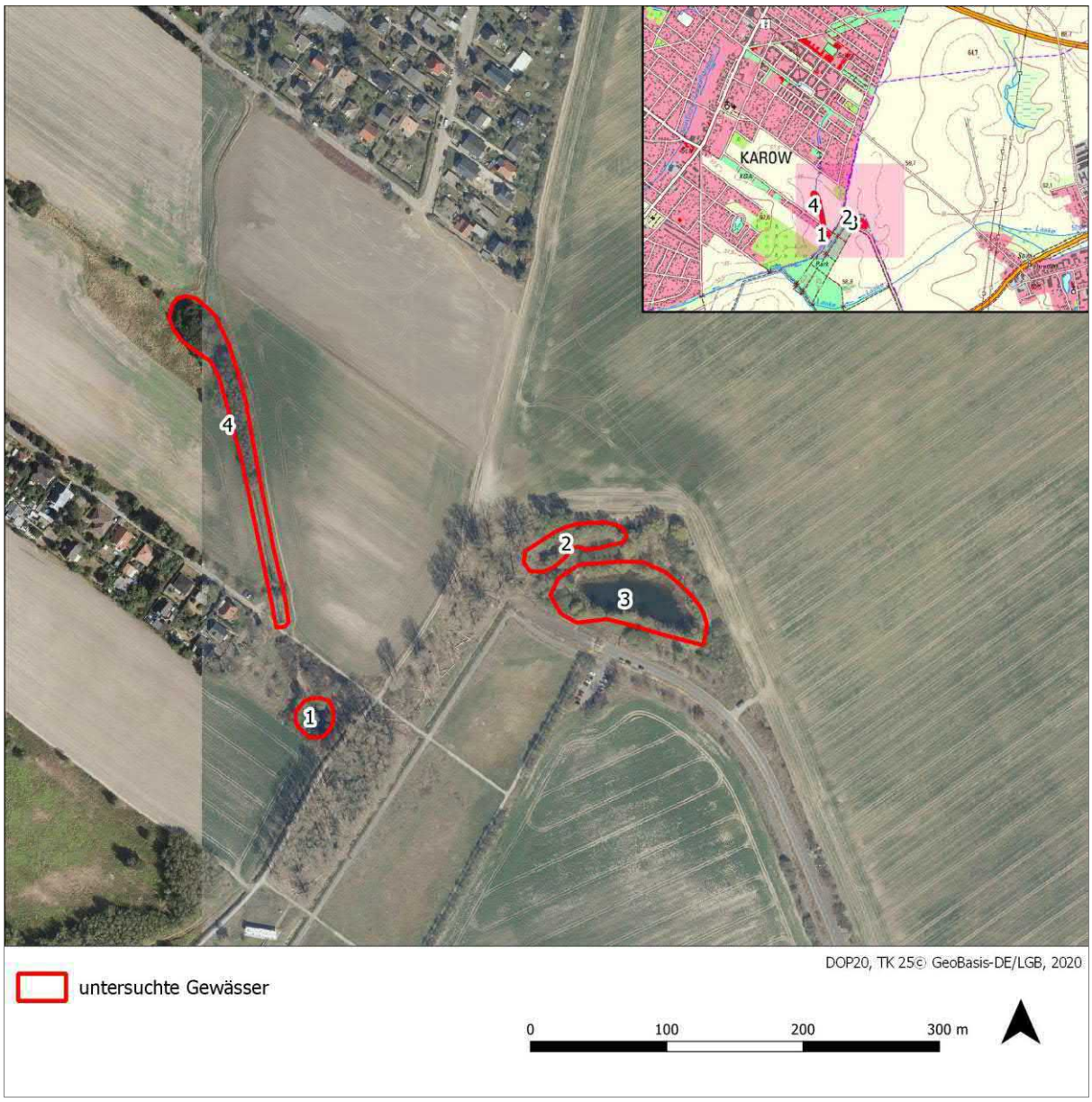

Abbildung 18: Lage der Untersuchungsgewässer

Das Untersuchungsgebiet (im Folgenden UG genannt) befindet sich im Bezirk Pankow, im Nordosten Berlins, direkt an der Grenze zum Landkreis Barnim (Brandenburg). Es liegt inmitten des Stadtrandparks „Neue Wiesen" und wird intensiv durch Naherholungsuchende und Spaziergänger genutzt. Das UG befindet sich in einem Gebiet mit geschützten Landschaftsbestandteilen (GLB). Diese sind gemäß § 29 Abs. 1 BNatSchG (2009) "rechtsverbindlich festgesetzte Teile von Natur und Landschaft, deren besonderer Schutz erforderlich ist" (Wegener, 2012). Obwohl in der Literatur (vgl. Stiftung Naturschutz Berlin,

Stand: 22.02.2018) die hier behandelten vier Untersuchungsgewässer lediglich als drei angesehen werden, wird in der vorliegenden Untersuchung von vier Gewässern ausgegangen, da zwei zusammen assoziierte Gewässer deutlich oberirdisch-räumlich voneinander getrennt sind und sich in ihren Eigenschaften ebenfalls voneinander unterscheiden.

Gewässer 1: Karower Becken

Das Karower Becken ist ein Kleingewässer/Weiher mit einer Größe von ca. 320 m^2, welches mit Weiden, Pappeln und Brombeersträuchern umstanden ist. Das Stillgewässer besitzt einen Zulauf durch den Karower Entwässerungsgraben. Während der Erfassungen war der offensichtliche Zulauf jedoch weitestgehend versiegt und das Karower Becken wurde lediglich durch Starkregenereignisse durch den Graben und vor allem aufgrund seiner Lage in einer Senke gespeist. Zu Beginn der Untersuchungen besaß das Karower Becken nur einen schmalen Schilfgürtel, welcher aber im Verlauf der Erfassungen etwas aufgewachsen ist. Am Gewässergrund befindet sich viel Detritus und kaum submerse oder emerse Vegetation. Das Sediment besteht vor allem aus Faulschlamm. Im Mai/Juni ist die Wasseroberfläche gänzlich mit Blütenstaub von den umgebenden Bäumen benetzt. Die Besonnung beträgt ca. 60-70 % und etwa 50 % der Wasseroberfläche ist mit Wasserlinsen bedeckt. Ein Fischbestand wurde nicht festgestellt. In der Mitte des Gewässers befindet sich eine kleine Insel. Da das Gewässerufer dicht bewachsen ist, wird es im Verhältnis zu den anderen Gewässern im Untersuchungsgebiet - weniger durch Besucher frequentiert. Dennoch sind hier regelmäßig Erholungssuchende (u.a. Geocaching) und Hundespaziergänger anzutreffen. Weiterhin findet sich am Ufer sowie im Gewässer häufig Müll.

Abbildung 19: Karower Becken (März 2021). Blick nach Süden (T. Büscher)

Abbildung 20: Karower Becken (Mai 2021). Blick nach Südwesten (T. Büscher)

Abbildung 21: Karower Becken (Mai 2021). Blick nach Nordwesten (T. Büscher)

Gewässer 2: Beigewässer am Waldgraben Malchow

Untersuchungsgewässer 2 und 3 befinden sich am Waldgraben Malchow. Diese beiden Stillgewässer werden in der Literatur als eines angegeben (vgl. Stiftung Naturschutz Berlin, 2018). Da jedoch keine überirdischen Verbindungen beider Gewässer erkennbar sind, werden sie hier als getrennte Untersuchungseinheiten behandelt.

Gewässer 2 ist ein Kleingewässer, mit einer Ausdehnung von ca. 600 m^2. Es ist mit Weiden, Pappeln sowie Schlehe, Holunder und Walnuss umgeben. Das Gewässer weist viel Detritus am Gewässergrund, eine starke Faulschlammschicht und kaum submerse oder emerse Vegetation auf. Zudem besitzt das Gewässer einen geringen Röhrichtgürtel und ist stark beschattet. Das Gewässer wird offenbar selten frequentiert.

Abbildung 22: Beigewässer am Waldgraben Malchow (März 2021). Blick nach SO (T. Büscher)

Abbildung 23: Beigewässer am Waldgraben Malchow (März 2021). Blick nach SW (T. Büscher)

Abbildung 24: Beigewässer Waldgraben Malchow (Mai 2021). Blick nach O (T. Büscher)

Gewässer 3: Gewässer am Waldgraben Malchow

Gewässer 3 ist ein größerer Weiher, mit einer Wasseroberfläche von etwa 2.400 m^2. Ein breiter Röhrichtgürtel (2-3 m) umgibt beinahe das gesamte Gewässer. Die Ufer sind erst flach und fallen dann rasch steiler ab. Der Grund des Gewässers ist von einer dünneren Schicht Faulschlamm bedeckt, an wenigen Stellen wachsen auch submerse und Schwimmpflanzen (z.B. *Ceratophyllum spec., Nympahea spec*.), vor allem am Gewässerrand (~50 %). Die Ufergehölze bestehen aus Weiden und Erlen. Es konnte ein Fischbesatz (z.B. Rotfeder, Flussbarsch, Brachse und sowie Koi-Karpfen) nachgewiesen werden. Obwohl das Gewässer selbst unter Schutz steht, sind hier regelmäßig Angler aktiv und wird auch sonst offenbar stark frequentiert. Im späteren Verlauf der Erfassungen konnte ein fallender Wasserstand beobachtet werden. Die Besonnung der Wasseroberfläche liegt ungefähr bei 70-80 %.

Abbildung 25: Gewässer 3 am Waldgraben Malchow (März 2021). Blick nach N (T.Büscher)

Abbildung 26: Gewässer 3 am Waldgraben Malchow (März 2021). Blick nach SO (T.Büscher)

Abbildung 27: Gewässer am Waldgraben Malchow (März 2021). Blick nach NW (T.Büscher)

Gewässer 4: Karower Entwässerungsgraben

Der etwa 80 cm breite Entwässerungsgraben zeigt keine Fließaktivität, lediglich bei Regenereignissen ist eine fließende Wasserbewegung erkennbar. Durch begleitende Gehölze wird der Graben ungefähr 50 % beschattet. Beidseitig des Grabens befinden sich intensiv genutzte Grünlandflächen, welche regelmäßig von Erholungssuchenden frequentiert werden. Die steile Grabenböschung weist häufig Müll und Unrat auf. Der Karower Entwässerungsgraben mündet in das Karower Becken.

Abbildung 28: Karower Entwässerungsgraben (März 2021). Zufluss zum Karower Becken. Blick nach SO (T.Büscher)

Abbildung 29: Karower Entwässerungsgraben (März 2021). Blick nach NW (T.Büscher)

Abbildung 30: Karower Entwässerungsgraben (März 2021). Zufluss zum Karower Becken. Blick nach NW (T.Büscher)

4.3 Ergebnisse

Im Rahmen der Erfassung konnten drei Amphibienarten im Untersuchungsraum sicher nachgewiesen werden (Tabelle 4). Eine vierte Art, der Kleine Wasserfrosch (*P. lessonae*) ist aufgrund eines fehlenden molekulargenetischen Nachweises als unsicher einzustufen. In der Tabelle 4 wird der entsprechende Nachweis bis auf Weiteres als eigenständige Art geführt.

Tabelle 4: nachgewiesene Amphibienarten unter Angabe des Schutzstatus

Art	Wissenschaftlicher Name	FFH-RL	RL D	RL BE
Kammmolch	*Triturus cristatus*	II/IV	V	3
Erdkröte	*Bufo bufo*	-	-	-
Teichfrosch	*Pelophylax kl. esculentus*	-	*	*
Kleiner Wasserfrosch	*Pelophylax lessonae*	IV	3	0

Rote-Liste-Status (+ = ungefährdet, 3 = gefährdet, 2 = stark gefährdet, 1 = vom Aussterben bedroht) Deutschland **(RL D**) nach **KÜHNEL** et al. (2009) und Berlins (**RL BE**) nach **KÜHNEL** et al. (2017)
FFH-Richtlinie (FFH-RL, 1992)

In Tabelle 5 werden die Ergebnisse der Erfassungen je Gewässer dargelegt.

Tabelle 5: Nachweise von Amphibien je Untersuchungsgewässer

Gewässer	Art	Anzahl	Status	Geschlecht	Stadium	Beg-Nr.
1	Kleiner Wasserfrosch	1	Präsenz	M	Adult	3
	Teichfrosch	14 - 16	Präsenz, Reproduktion	M/W	Larve, Subadult, Adult	1, 2, 3, 4, 5, 6
2	Teichfrosch	3	Präsenz	indiff.	Adult	5, 6
3	Kammmolch	1	vermutl. Reproduktion	M	Adult	5
	Erdkröte	1	Rufe	M	Adult	1, 2, 4
	Teichfrosch	15 - 20	Präsenz, Reproduktion	M/W	Larve, Subadult, Adult	1, 2, 3, 4, 5, 6

Im **Gewässer 1** wurde der Teichfrosch und der Kleine Wasserfrosch nachgewiesen. Der Kleine Wasserfrosch wurde bei einer Begehung mit einem Individuum beobachtet. Das Individuum zeigte prägnante morphologische Merkmale, welche auf *P. lessonae* schließen ließen. Neben der erfassten Morphologie, wie artspezifische Färbung, Größe und Ausprägung des Fersenhöckers [Tibia und Callus internus konnten nicht vermessen werden], wurde das Vorkommen als langjähriges, sicheres Vorkommen durch Jörg Plötner bestätigt (schriftl. Mitteilung: PLÖTNER, 2021). Das Vorkommen von *P. lessonae* im Karower Becken (Gewässer 1) ist das einzige bekannte Vorkommen im Land Berlin (vgl. Stiftung Naturschutz Berlin, Stand 2018 und schriftl. Mitteilung: PLÖTNER, 2021). Gemäß den

Aussagen von Herrn PLÖTNER ist bisher unklar, um welche Häufigkeit bei den einzelnen Genotypen (LR, LLR, RRL) und um welche Reproduktionsmodi der Population es sich handelt. Möglicherweise gehen die nachgewiesenen Individuen auf LLR x LLR Kreuzungen zurück (schriftl. Mitteilung: PLÖTNER, 2021).

Der Kleine Wasserfrosch besiedelt in Mitteleuropa bevorzugt pflanzenreiche Moorgewässer, kleinere Wald-, Wiesen- und Feldweiher sowie Wiesengräben (PLÖTNER, 2005). Obwohl *P. lessonae* vor allem Gewässer mit einem pH-Wert < 5,5 besiedelt, meidet er auch nährstoffreichere Gewässer, vor allem wenn diese eine dichte Vegetation aufweisen, nicht (PLÖTNER, 2005). Anthropogen geprägte Habitate werden i.d.R. nicht angenommen.

Neben der streng geschützten Art *P. lessonae* wurde auch der streng geschützte und im Anhang IV der Flora-Fauna-Habitatrichtlinie (FFH) gelistete Kammmolch (*T. cristatus*) im UG (**Gewässer 3**) nachgewiesen. Ein männliches Individuum in Balztracht wurde mittels Kleinfischreuse festgestellt. Weiterhin wurde im Gewässer 3 ein solitäres Erdkrötenmännchen (*B. bufo*) rufend erfasst.

Die geringe nachgewiesene Dichte von Erdkröte und Kammmolch in Gewässer 3 ist möglicherweise auf die geringe Eignung des Habitates (Faulschlamm, wenig Vegetation, hoher Fischbestand und anthropogene Überprägung) zurückzuführen. Die geringe Nachweisdichte kann somit als repräsentativ für den Erhaltungszustand der lokalen Population angesehen werden. Ein Vorkommen des Teichmolches (*Lissotriton vulgaris*) ist für das Gewässer bekannt (vgl. Stiftung Naturschutz Berlin, Stand 2018), konnte aber nicht bestätigt werden. Vorkommen mit einer geringen Dichte unterhalb der Nachweisgrenze sind nicht auszuschließen. Von einem Vorkommen weiterer (wertgebender) Amphibienarten wird nicht ausgegangen. Einschränkend hinsichtlich der Habitateignung dürften sich der hohe Beschattungsgrad, die fehlende Submers- und Schwimmvegetation und der hohe Fischbestand auswirken.

Gewässer 1 und 3 werden durch eine vitale Population des Teichfrosches (*P. esculentus*) besiedelt. Sowohl in Gewässer 1 als auch in Gewässer 3 konnten balzende und z.T. sich paarende Individuen von *P. esculentus* sowie Larven der Art festgestellt werden.

Am **Gewässer 2** konnte lediglich der Teichfrosch mit 3 Individuen (sonnend am Ufer) festgestellt werden. Nachweise, die auf eine Nutzung als Laichgewässer schließen lassen, wurden trotz intensiver Suche nicht erbracht.

Für das **Gewässer 4** liegen keine Nachweise von Amphibien vor. Der Karower Entwässerungsgraben ist aufgrund seiner strukturellen Ausstattung kein potenzielles Laichgewässer, kann jedoch essenzielle Funktionen als Migrationskorridor übernehmen.

5 Baumbestand und xylobionte Käfer

5.1 Methodik

Die Gehölze des Untersuchungsgebietes wurden innerhalb des Eingriffsraumes zzgl. eines Puffers von beidseitig 10 m hinsichtlich geschützter Lebensstätten von Fledermäusen, Brutvögeln und den streng geschützten Holzkäferarten Eremit (*Osmoderma eremita*) und Heldbock (*Cerambyx cerdo*) untersucht. Hierfür wurden alle Bäume zur laubfreien Zeit am 16.04.2020 (19 °C, überwiegend sonnig, 3 Bft) und 17.04.2020 (17 °C, leicht bewölkt, 3 Bft) auf geeignete Höhlungen (Spechthöhlungen, Ausfaulungen) und Spaltenstrukturen (ablösende Rinde, Stammrisse) untersucht, die eine Eignung als Fledermausquartier und/oder Niststätte für Brutvögel erkennen ließen. Höhlen in erreichbarer Nähe wurden mithilfe eines Endoskops auf einen Besatz durch Fledermäuse und nach Altnestern abgesucht. Höhlungen in größerer Höhe wurden durch den Einsatz eines Fernglases und einer Taschenlampe nach Nutzungsspuren (z.B. speckiger Höhleneingang, mit Kratzspuren versehender Höhleneingang) abgesucht. Als potentielle Brutbäume für Eremit und Heldbock gelten Laubbäume mit einem Brusthöhendurchmesser (BHD) > 60cm, wobei der Heldbock vornehmlich Eichen-Arten (Stiel-, Trauben- und Rot-Eichen) besiedelt und der Eremit in größeren ausgefaulten, mit trockenem Mulm gefüllten Höhlungen zu finden ist. Besiedlungsrelevante Bäume wurden anschließend nach Nutzungsspuren, wie Kotpillen und Käferreste (Eremit) sowie Fraßgänge, Schlupflöcher und Käferreste (Heldbock) abgesucht. Da es sich beim Eremiten um eine Art handelt, die sich kaum ausbreitet, wurde eine Literaturrecherche über die Verbreitung durchgeführt. Alle Habitatbäume wurden mittels GPS Gerät vermessen und kartographisch dargestellt.

5.2 Ergebnisse

Insgesamt wurden 7 Habitatbäume ermittelt, die Fledermäusen und/oder Brutvögeln als Lebensstätte dienen können. Im südlichen Teil entlang der Gartenkolonie wurde in einer Winterlinde außerdem ein Altnest (vermutlich Ringeltaube) gefunden. Eine Besiedlung durch den Heldbock wurde nicht nachgewiesen. Für den Eremiten gab es einen Baum mit Potential, aber eine Besiedlung konnte ausgeschlossen werden, da der Mulmkörper keine Nutzungsspuren aufwies. Die erfassten Habitatstrukturen werden in der folgenden Tabelle näher beschrieben und deren Standort in Abbildung 31 dargestellt.

Tabelle 6: Bäume mit Habitatpotential

Nr.	Baumart	Befund	Potential
1	Weide	Höhlung oben offen, tiefergehende Spalte im Stamm, Stammabbruch	FM-SQ
2	Weide	Stammriss	FM-SQ
3	Pappel	Spechthöhlung	Avi, FM-SQ/WQ
4	Pappel	Spechthöhlung, ablösende Rinde	Avi, FM-SQ
5	Pappel	Stammriss	FM-SQ
6	Pappel	Spechthöhlung	Avi, FM-SQ/WQ
7	Pappel	Spechthöhlung	Avi, FM-SQ/WQ

Erläuterungen:
Avi: Dauerhaft geschützte Niststrukturen für Höhlenbrüter
FM-SQ: Fledermaus Sommerquartier
FM-SQ/WQ: Fledermaus Sommer- und Winterquartier

Die Alleebäume im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes (Abbildung 31, Straße 73) waren zu jung und daher ungeeignet für xylobionte Käfer, Fledermäuse und Höhlenbrüter. Die Pappeln im Südosten des UGs boten mehrere potenzielle Quartierstrukturen für Fledermäuse und Brutvögel. In diesem Bereich konnte der Besatz einer Spechthöhlung durch Stare beobachtet werden (Baum 7). Der Baum lag außerhalb des 10m Puffers, aber grenzte an das Untersuchungsgebiet und wurde daher mitaufgenommen. Entlang des Entwässerungsgrabens und auf dem Feld standen zwei Weiden, die mehrere Habitatstrukturen aufwiesen (Baum 1 und 2). In einer Weide (Baum 2) wurde eine große Höhlung mit Mulm festgestellt, die einem Eremit potenziell als Brutbaum dienen könnte. Allerdings wurden keine Hinweise auf eine tatsächliche Besiedlung (Kotpillen, Käferreste) vorgefunden. Auch die Literaturrecherche ergab, dass der Eremit im Untersuchungsgebiet nicht verbreitet ist (AVES ET AL., 2015). Da es sich beim Eremiten um eine Käferart handelt, deren Ausbreitungsradius sehr gering ist, kann ein Vorkommen mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.

Abbildung 31: Lage der potentiellen Habitatbäume

Abbildung 32: Weide (Baum 1) mit potentiellen Habitatstrukturen

Abbildung 33: durchgehende Baumhöhle in einer Weide als potentielle Niststätte für Höhlenbrüter (Baum 1)

Abbildung 34: Mulmkörper in einer Weide (Baum 1)

Abbildung 35: Spalte als potenzielles Quartier für Fledermäuse (Baum 1)

Abbildung 36: Nach oben gehender Stammriß als potentielles Sommerquartier für Fledermäuse (Baum 2)

Abbildung 37: Stammriss als mögliches Spaltenquartier für Fledermäuse (Baum 2)

Abbildung 38: Potentielles Sommerquartier für Fledermäuse (Baum 3)

Abbildung 39: Spechthöhlung als potentielle Niststätte für Höhlenbrüter und Sommerquartier für Fledermäuse (Baum 4)

Abbildung 40: Spalt im Stamm als potentielles Quartier für Fledermäuse (Baum 5)

Abbildung 41: Spechthöhlung in einer Pappel als potentielles Fledermausquartier oder Niststätte für Höhlenbrüter (Baum 6)

Abbildung 42: Baumhöhlung besetzt mit Staren (Baum 7)

Abbildung 43: Ringeltaubennest in einer Winterlinde

6 Quellen

AK Amphibien und Reptilien in Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2011): Handbuch der Amphibien und Reptilien Nordrhein-Westfalens. Band 2.- (= Suppl. Z. f. Feldherpetologie, 16/2), Bielefeld.

AVES ET AL. (2015): Aufstellung eines Managementplans zur dauerhaften Überwachung des Eremit (Osmoderma eremita)-Prioritäre Art der FFH-Richtlinie 92/43/EWG in verschiedenen Teilen Brandenburgs. Gutachten im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg.

BArtSchV. (2005). Verordnung zum Schutz wild lebender Tier- und Pflanzenarten (Bundesartenschutzverordnung - BArtSchV) vom 16. Februar 2005 (BGBl. I S. 258, 896), die zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 21. Januar 2013 (BGBl. I S. 95) geändert worden ist.

Blanke, I. (2004): Die Zauneidechse zwischen Licht und Schatten.- (= Beih. Z. f. Feldherpetologie, 7), Bielefeld, 160 S.

BNatSchG. (2009). Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3908).

Dittberner, H. & Dittberner, W. (1984): Die Schafstelze. – Die Neue Brehm-Bücherei Band 559, Ziemsen Verlag Wittenberg Lutherstadt.

Dürr, T., Mädlow, W., Ryslavy, T. & Sohns, G. (1997): Rote Liste und Liste der Brutvögel des Landes Brandenburg 1997. – Naturschutz u. Landschaftspflege in Brandenburg 6 (2), Beilage.

FFH-RL. (1992). Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. Abl. EG Nr. L 206, (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie - FFH-RL), zuletzt geändert durch Art. 1 ÄndRL 2006/105/EG vom 20.11.2006 (ABl. Nr. L363 S.368).

Grüneberg, C., Bauer, H.-G., Haupt, H., Hüppop, O., Ryslavy, T., & Südbeck, P. (2015). Rote Liste der Brutvögel Deutschlands: 5. Fassung, 30. November 2015. Berichte zum Vogelschutz, 52, 19-67.

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 290 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328). 2009.

Günther, R. (2009): Die Amphibien und Reptilien Deutschlands. Spektrum Verlag. 825 S.

Kalbe, L. (1991): Schafstelze – Motacilla flava. - In: Arbeitsgemeinschaft Berlin-Brandenburgischer Ornithologen [Hrsg.]: Die Vogelwelt von Brandenburg und Berlin. – Natur & Text, Rangsdorf, S. 446-449.

Kronshage, A; M. Schlüpmann; C. Beckmann; K. Weddeling; A. Geiger; M. Haacks & S. Böll (2014): Empfehlungen zum Einsatz von Wasserfallen bei Amphibienerfassungen. – Abhandlungen aus dem Westfälischen Museum für Naturkunde, Band 77: 293 - 358.

Kühnel, K.-D., Geiger, A., Laufer, H., Podloucky, R., & Schlüpmann, M. (2009). Rote Liste und Gesamtartenliste der Lurche (Amphibia) Deutschlands - Stand Dezember 2008. In: Rote Liste gefährdeter Tiere, Pflanzen und Pilze Deutschlands. Band 1: Wirbeltiere. *Naturschutz und Biologische Vielfalt*, *70*(1), 257-288.

Kühnel, K.-D., Scharon, J., Kitzmann, B., & Schonert, B. (2017). Rote Liste und Gesamtartenliste der Lurche (Amphibia) von Berlin. Rote Listen der gefährdeten Pflanzen, Pilze und Tiere von Berlin.

LANUV (2018): ABC-Bewertung Zauneidechse NRW.- http://artenschutz.naturschutz-informationen.nrw.de/artenschutz/web/babel/media/102321.pdf (5.7.2018)

LAUFER, H. (2014): Praxisorientierte Umsetzung des strengen Artenschutzes am Beispiel von Zaun- und Mauereidechsen. Aus: Naturschutz und Landschaftspflege Baden-Württemberg Band 77: 94 –142, S. 117

Laufer, H.; K. Fritz & P. Sowig (2007): Die Amphibien und Reptilien Baden-Württembergs. – Ulmer Verlag, Stuttgart: 807 S.

Litzbarski, B., Litzbarski, H. & Fischer, S. (2001): Feldlerche – Alauda arvensis. - In: Arbeitsgemeinschaft Berlin-Brandenburgischer Ornithologen [Hrsg.]: Die Vogelwelt von Brandenburg und Berlin. – Natur & Text, Rangsdorf, S. 426-428.

Litzbarski, B., Litzbarski, H. & Haupt, H. (2001): Braunkehlchen - Saxicola rubetra. - In: Arbeitsgemeinschaft Berlin-Brandenburgischer Ornithologen [Hrsg.]: Die Vogelwelt von Brandenburg und Berlin. – Natur & Text, Rangsdorf, S. 470-472.

MÄRTENS, B. (1999): Demographisch ökologische Untersuchungen zu Habitatqualität, Iso-lation und Flächenanspruch der Zauneidechse (Lacerta agilis) in der Porphyrkuppenlandschaft bei Halle (Saale). Dissertation Universität Bremen.

MKULNV NRW (Hrsg.) (2017): Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in Nordrhein-Westfalen – Bestandserfassung und Monitoring.- http://artenschutz.naturschutz-informationen.nrw.de/artenschutz/de/downloads (23.7.2018)

Natur+Text (2016): Neubau einer Verbindungsstraße in Karow – Brutvogelkartierung. – Gutachten i.A. Landschaft planen und bauen, Berlin.

PECBMS – Pan-European Common Bird Monitoring Scheme (2018): Population Trends of Common European Breeding Birds 2016. – CSO Prague. https://pecbms.info/trends_2018/

Plötner, J. (2005): Die westpaläarktischen Wasserfrösche. – In: Zeitschrift für Feldherpetologie, Supplement 9. – Laurenti Verlag, Bielefeld: 140 S.

Plötner, J. (2021): Mündliche Mitteilung

Ryslavy, T., Haupt, H. & Beschow, R. (2011): Die Brutvögel in Brandburg und Berlin – Ergebnisse der ADEBAR-Kartierung 2005-2009. – Otis 19, Sonderheft.

Ryslavy, T.; Jurke, M. & W. Mädlow (i. Dr.) Rote Liste und Liste der Brutvögel des Landes Brandenburg 2019. Naturschutz und Landschaftspflege in Brandenburg; Beilage zu Heft 2/2019

Scheckeler, U. & H.-J. (2010): Planungen und Untersuchungen zur CEF-Maßnahme zum Schutz der Zauneidechse zum Bebauungsplan „Bahnhofstraße/Güterstraße" in Wiesloch – Biologische Planung, Stand 27.05.2010. Bearbeitung: Büro für Landschaftsökologie und Gewässerkunde Ute und H.-J. Scheckeler. Unveröffentlicht.

Schlüpmann, M. & A. Kupfer (2009): Methoden der Amphibienerfassung – eine Übersicht. – In: Zeitschrift für Feldherpetologie, Supplement 15: 7-84, Laurenti Verlag, Bielefeld.

Schulte, W., H. Sukopp, H. & W. Peter (Hrsg.), 1993: Flächendeckende Biotopkartierung im besiedelten Bereich als Grundlage einer am Naturschutz orientierten Planung. – Natur und Landschaft 68 (10): S. 491-527.

Stiftung Naturschutz Berlin (2017): Berliner Amphibienkartierung 2017. Koordinierungsstelle Fauna. Stand: 09.02.2017.

Stiftung Naturschutz Berlin (2018): Berliner Amphibienkartierung 2018. Koordinierungsstelle Fauna. Stand: 22.02.2018.

Südbeck, P., Andretzke, H., Fischer, S., Gedeon, K., Schikore, T., Schröder, K. & C. Sudfeldt (Hrsg.; 2005): Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands. Radolfzell, 792 S.

Sudfeldt, C., Dröschmeister, R., Langgemach, T. & Wahl, J. (2010): Vögel in Deutschland 2010. – DDA, BfN. LAG VSW, Münster.

Wächter, M., 2003: Die Stadt: umweltbelastendes System oder wertvoller Lebensraum? Zur Geschichte, Theorie und Praxis stadtökologischer Forschung in Deutschland. – Berlin (Technische Universität Berlin, Fakultät VII - Architektur, Umwelt, Gesellschaft - Dissertation): 200 S.

Wegener, B., (2012): Kleinode unserer Heimat: Flächennaturdenkmale (FND) und Geschützte Landschaftsbestandteile (GLB) - Erfahrungen zur Erfassung im ehemaligen Landkreis Ludwigslust. - Naturschutzarbeit in Mecklenburg-Vorpommern - 55 (1), 11- 17.

Witt, K. & Steiof, K. (2013): Rote Liste und Liste der Brutvögel von Berlin, 3. Fassung, 15.11.2013. – Berl.orn.Ber. 23: 1-23.

Wittig, R., 2010: Biodiversity of urban-industrial areas and its evaluation – a critical review. – In: Müller, N.; P. Werner & J. G. Kelcey (Hrsg.): Urban biodiversity and design: S. 37-55.

VS-RL. (2009). Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (ABl. EU Nr. L 20/7 vom 26.01.2010) (Vogelschutzrichtlinie - VS-RL).