

Landesamt für Bauen und Verkehr
Anhörungsbehörde
Frau Reisener
Lindenallee 51
15366 Hoppegarten

Frau Ruch
Bauverwaltung

51

Anhörungsverfahren zur Planfeststellung für den Neubau der Bundesstraße 96 Ortsumgehung Teschendorf – Löwenberg von Bau-km 0+000,000 bis Bau-km 17+562,890 (von Abs. 805, km 0,400, NK 3245025 bis Abs. 840, km 3,101, NK 3044002) einschließlich landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen in den Gemarkungen Sachsenhausen und Wensickendorf der Stadt Oranienburg, in den Gemarkungen Löwenberg, Nassenheide, Teschendorf, Hoppenrade, Neulöwenberg, Häsen und Neuendorf der Gemeinde Löwenberger Land, sowie trassenfern in der Gemarkung Rühnick Forst der Stadt Kremmen, in der Gemarkung Gransee des Amtes Gransee und Gemeinden im Landkreis Oberhavel, in der Gemarkung Flecken Zechlin der Stadt Rheinsberg und in den Gemarkungen Gadow und Rossow der Stadt Wittstock/Dosse im Landkreis Ostprignitz/Ruppin

Ihr Schreiben vom 09.04.2013
Ihr GZ: 1139-AHB-670.11

Stellungnahme der Gemeinde Löwenberger Land als Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrte Frau Reisener,

die Gemeinde nimmt als Träger öffentlicher Belange zum o.g. Planfeststellungsverfahren wie folgt Stellung:

1. Anforderungen an straßenbauliche Infrastruktur

Unter Punkt 2.4 auf Seite 11 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1) wird das Hauptziel der Baumaßnahme wie folgt erläutert: *Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsanlage, die den Erfordernissen aus dem zunehmenden Verkehrsaufkommen gerecht wird und die Ortslagen von Durchgangsverkehr entlastet.* Teil 2 dieser Aussage wird durch das Planfeststellungsverfahren zum Neubau der B96 nur teilweise erreicht. Eine Entlastung des untergeordneten Straßennetzes im Bereich des Griebener Weges im OT Teschendorf ist durch die Verkehrsplanung zur OU B 96 Löwenberg / Teschendorf nicht erkennbar. Im Gegenteil, die Belastung des Griebener Weges wird sich erheblich verstärken. Innerhalb der Prognose 2025 auf Seite 12 des Erläuterungsberichtes wird der „Griebener Weg“

nicht erwähnt, obwohl eine Neubelastung mit 5.000 Fahrzeugen am Tag zu erwarten ist. Gleichwohl ist die Aussage unter Punkt 2.5 (Seite 13, Unterlage 1), dass, *die Verkehrssicherheit innerhalb der OD erhöht und die Funktionsfähigkeit der Ortszentren Teschendorf und Löwenberg verbessert wird*, unzutreffend. Bereits im allgemeinen Erläuterungsbericht muss auf die „Neubelastung“ am Griebener Weg im OT Teschendorf hingewiesen werden, auch wenn es sich um eine untergeordnete Straßenverbindung handelt. Der Erläuterungsbericht ist dahingehend zu überarbeiten.

2. Variantenuntersuchung

2.1 Bereich Nassenheide

Die Variantenuntersuchung im Bereich Nassenheide (Seite 27, Unterlage 1 und Anlage 9) ist aus kommunaler Sicht nicht schlüssig und nicht abschließend begründet. Die Troglösung wird aus „wirtschaftlichen“ Gründen verworfen. Die Variantenuntersuchung enthält keinerlei „wirtschaftliche“ Gründe bzw. Kosten-Nutzen-Vergleiche der drei geprüften Varianten. Die Gemeinde fordert eine nochmalige Untersuchung der Troglösung als Variante mit den geringsten Beeinträchtigungen für die Einwohner des Ortes Nassenheide. Aus Sicht der Gemeinde sind auch hier die geringsten Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen zu tätigen. Die Gemeinde hat die Vorzugslösung (Variante 3 mit Dammlage) bereits 2008 abgelehnt. Die Kappung bzw. Abbindung der Teschendorfer Straße war nie Gegenstand der Variantenuntersuchung. Auch hier fehlt die ausführliche Begründung innerhalb der Variantenprüfung.

2.2 Trift Teschendorf

Die Argumentation in der Bewertungsmatrix zum Vorzug der trassennahen Variante 1a im Bereich der Trift OT Teschendorf (Seite 15, Unterlage 1, Anlage 9.1) ist nicht nachvollziehbar und entspricht nicht der vorangehenden verbalen Erläuterung. Ein direkter Vergleich aller Kriterien zwischen den Varianten 1a und 3 hat nicht stattgefunden. Dem Vorzug der Variante 1a wurde allein aus der Beeinträchtigung des Naturhaushaltes gegeben. Das ist abwägungsfehlerhaft. Die Gemeinde fordert einen erneuten Variantenvergleich. Aus kommunaler Sicht ist der Variante 3 dem Vorzug zu geben:

Beurteilungskriterien	Variante 1a	Variante 3
Abstand Fahrbahnkante bis Bebauung	56 m	85 m
Dammhöhe im Bereich der Trift	5,40 m	5,00 m
Ausbaulänge Trift	115 m	115 m
Absenkung Trift	0,40 m	0,35
Längsneigung Trift	1,8 %	1,6 %
Baugrund (Stopfpfahlgründungen)	Gleich	Gleich
Ausbau Wirtschaftsweg	80 m Länge 3,00 m Breite	80 m Länge 3,00 m Breite
Lärmschutzwand	109 m Länge 1 m Höhe	Keine

Die zu errichtenden baulichen Anlagen und Ingenieurbauwerke sind in der Variante 3 am wirtschaftlichsten zu bewerten. Die Variante 1a ist 12 m kürzer als die Variante 3, wird aber auf Grund des bis zu 8,00 m hohen Dammes ungünstiger bewertet. Bei den trassierungstechnischen Parametern weist die Variante 3 gegenüber den anderen Varianten geringe Vorteile durch den größten Mindestradius und die ausgewogenste Linienführung auf. (Quelle: Seite 13, Unterlage 1, Anlage 9.1).

Letztendlich kann nicht nur die Beeinträchtigung des Naturhaushaltes ausschlaggebend für die Wahl der Vorzugsvariante 1a sein, zumal die Erläuterung zur Betroffenheit des Naturhaushaltes bei der Variante 3 fehlt.

Redaktionell ist anzumerken, dass das Flurstück 78/1, welches bei Variante 1 in Anspruch genommen werden müsste, in der Flur 2 der Gemarkung Teschendorf und nicht in der Flur 4 liegt.

2.3 Knoten B 96 / B 167

Im Erläuterungsbericht (Seite 29, Unterlage 1) wird darauf verwiesen, dass für die B 167 im Bereich Löwenberg eine Ortsumfahrung im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes enthalten ist. Die Herstellung eines teilplangleichen Knotens der Grundform IV mit einer einseitigen Verbindungsrampe mit Querschnittswechsel ist nicht akzeptabel. Die Gemeinde fordert die Herstellung einer voll ausgebildeten Anschlussstelle an die B 167 als teilplanfreien Knoten (halbes Kleeblatt). Ein Variantenvergleich hat nicht stattgefunden, denn dass ein teilplangleicher Knoten mit Verbindungsrampe einen geringeren Flächenverlust hat, erschließt sich selbst einem Laien. Die Forderung, Aufwendungen für den Umbau des zukünftigen Knotenpunktes so gering wie möglich zu halten, ist abwägungsrelevant, wurde aber nicht untersucht.

Die Gemeinde beabsichtigt, spätestens mit Vollzug der Baumaßnahme, infrastrukturelle Investitionen durch städtebauliche Planungen zu stärken. So ist geplant, westlich der geplanten B 96neu am Rande des Wohngebietes das dort ausgewiesene Mischgebiet so zu erweitern, dass z.B. die Errichtung einer Tankstelle ermöglicht wird. Die Realisierung der B 96neu wird in absehbarer Zeit dazu führen, dass die bisher in der Gemeinde Löwenberger Land befindlichen Tankstellen wirtschaftlich nicht mehr zu halten sind. Da die Versorgung der Bevölkerung dann nicht mehr sichergestellt ist (nächsten Tankstellen in Gransee und Oranienburg) steht die Gemeinde vor der Verpflichtung, städtebauplanerisch Alternativen zu schaffen. Um eine Wirtschaftlichkeit des neuen Gewerbe-/Tankstellenstandortes zu sichern, ist die Errichtung eines voll ausgebildeten teilplanfreien Knotenpunktes als halbes Kleeblatt zum Anschluss an die B 167 notwendig. Ich behaupte, dass nur damit Kosten zur Anbindung bzw. für den Umbau im Falle einer Ortsumgehung B 167 (Neulöwenberg/Löwenberg) geringer sind, als bei der jetzigen Vorzugsvariante. Ebenso ist die Netzverknüpfung fertiggestellt, falls die OU B 167 nicht realisiert werden würde.

3. Technische Ausbauparameter (Querschnitte und Aufteilung)

Bezeichnung	KfZ/Tag Prognose DTV 2025	Straßen- kategorie	Entwurfs- geschw. Km/h	RQ Ausbau- querschnitt	Bau- Klasse	Gesamt- Breite in m	Fahrbahn- breite in m
B 96neu BA-KP B 167	18.000 SV 12%	A I	100	21	I	21,00	2 x 3,50 2 x 3,25
B 96neu B 167-BE				11	II	11,0	2 x 3,50
L 213	4.000	A III	70	9,5	Angabe fehlt	9,50	2 x 3,00
Am Dorfanger		ES V	50	9,5	III	9,50	2 x 3,00
B 96alt Nassenheide- Teschendorf	2.000	ES IV A IV	50 70	9,5	III	9,50	2 x 3,00
B 96alt Teschen- dorf-BE	1.000	ES IV A IV	60	9,5	III	9,50	2 x 3,00
Trift		ES V A V	50	7,5	III	7,50	2 x 2,75
Neuendorfer Weg		A IV	60	7,5	III	7,50	2 x 2,75
Griebener Weg	2.200	HS IV A IV	50 70	9,5	III	9,50	2 x 3,00
B 167	6.000 westl. 9.000 östl.	A I	70	11	II	11,0	2 x 3,50
Str. n. Grundmühle					V	5,50	1 x 3,00

BA = Bauanfang
BE = Bauende
KP = Knotenpunkt
SV = Schwerlastverkehr

Die Aufteilung der Querschnitte und Ausbauparameter ist sehr unübersichtlich. Eine tabellarische Form mit den wichtigsten Kriterien hätte die Beurteilung wesentlich erleichtert. Die Erläuterung ist zum Teil auch unvollständig. Im Regelquerschnitt gehören auch die Rad- und/oder Gehwege – soweit welche geplant sind. Die Bauklasse der L 213 ist nicht erkennbar. In der Auflistung zur Bauklasse III fehlen die Trift und der Neuendorfer Weg (Seite 41 Unterlage 1).

4. Änderungen und Ergänzungen im Wegenetz / Erschließungskonzept

Vorab ist anzumerken, dass die Übersichtstabelle auf Seite 49+50 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1) bezüglich der Auflistung der BW zum Teil unvollständig ist. Auch die Erläuterung der „neuen“ Wirtschaftswege fehlt. Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit wird die Benennung der lfd. Nummer aus dem Bauwerksverzeichnis empfohlen.

Nachfolgende Wegeverbindungen im Bereich der Gemeinde Löwenberger Land werden unterbrochen bzw. verändert:

4.1 Verlängerung Teerofener Weg (Bau-km 1+325)

BW 9 Brücke im Zuge der B 96 über den Teerofener Weg

BW-Verzeichnis lfd. Nr. 205

Lichte Weite:	5,00 m
Lichte Höhe:	2,50 m
Nutzbare Breite:	21,60 m
Abmessung Weg:	3,00 m
Befestigung:	unbefestigt

Es handelt sich um eine nichtöffentliche Wegeverbindung mit Anschluss an Rad- und Wanderwege der Gemeinde Löwenberger Land. Die Ausführung ist geeignet, um zukünftigen Fußgänger- und Radfahrerverkehr aufzunehmen. Eine öffentliche Verkehrsführung ist nicht geplant. Das Brückenbauwerk liegt in der Gemarkung Sachsenhausen.

4.2 Weg nordwestlich des Teerofener Weges (Bau-km 1+625)

Wegeverbindung wird unterbrochen.

Es handelt sich um eine nicht öffentliche Wegeverbindung in Verlängerung des Teerofener Weges Nr. 9. Eine Verkehrsbedeutung ist nicht gegeben. Der Unterbrechung wird zugestimmt.

4.3 Am Dorfanger (Bau-km 2+288)

BW 5 Brücke im Zuge der B 96 über die Straße am Dorfanger

BW-Verzeichnis lfd. Nr. 209

Lichte Weite:	9,50 m
Lichte Höhe:	4,50 m
Nutzbare Breite:	21,60 m
Abmessung Fahrbahn:	6,50 m
+ Gehweg (einseitig):	1,50 m
Befestigung:	bituminös

Die kommunale Straße bleibt in der vorhandenen Linienführung erhalten und wird in einer Länge von 120 m verlegt. Die geplante Anlage eines einseitigen Gehweges wird als nicht ausreichend erachtet. Die Straße am Dorfanger ist die wichtigste Wegeverbindung zwischen dem „alten Dorf“ und der „Waldsiedlung“. Infrastrukturelle Einrichtungen wie Kita, Seniorenclub, Gemeindehaus befinden sich auf

beiden „Dorfseiten“. Der Einkaufsmarkt liegt auf der Seite der Waldsiedlung (östlich). Die Straße Am Dorfanger ist im Wander- und Radwegekonzept der Gemeinde Löwenberger Land sowohl als Wander- als auch als Radweg ausgewiesen und ausgeschildert. Die Gemeinde fordert daher die Anlage eines gemeinsamen Rad- und Gehweges in einer Breite von 2,50 m. Dieser ist über die Brücke des umverlegten Soldatengrabens (BW 41) bis an die Oranienburger Chaussee (B 96alt) zu führen. Die Herstellung des kombinierten Rad- und Gehweges hat so zu erfolgen, dass der Containerstellplatz dauerhaft erhalten bleiben kann. Für die Querung der B 96alt ist die Anlage einer Querungshilfe zu prüfen, da sich der fußläufige Verkehr aus dem „alten“ Dorf zum Kindergarten und zum Nettomarkt an dieser Stelle konzentrieren wird. Die Querung an der Oranienburger Chaussee muss für den Rollstuhlfahrer geeignet sein. Unterhalb der Brücke ist eine Beleuchtung vorzusehen.

BW-Verzeichnis lfd. Nr. 407 (Oranienburger Chaussee) + 413 (Am Dorfanger)
Änderung der kommunalen Beleuchtungsanlage

Durch die Verdrängung des in der Ortsdurchfahrt verlaufenden Gehweges wird die Änderung von Beleuchtungsanlagen notwendig. Im Bestand sind an der B 96 (Oranienburger Chaussee) z.T. Betonmasten vorhanden. Diese sind zu ersetzen. Zwischen den einzelnen Leuchten ist ein Maximalabstand von 40 m einzuhalten. An der Liebenwalder Chaussee sind ebenfalls Beleuchtungsanlagen betroffen. Genaue Standorte und Lampentyp sind vor Bauausführung auf Grundlage einer Ausführungsplanung mit der Gemeinde abzustimmen.

4.4 Teschendorfer Straße (Bau-km 3+065)

Wegeverbindung wird unterbrochen. Erschließung über die Straße am Dorfanger.

Es handelt sich um eine öffentliche Gemeindestraße mit Zubringer- und Erschließungsfunktion, vorrangig für den Anlieger-, Versorgungsverkehr (u.a. Müll, Abfuhr Abwasser), für Verkehr der Rettungs- und Feuerwehrkräfte und den ÖPNV aus Richtung Teschendorf. Mit der Unterbrechung der Teschendorfer Straße besteht ausschließlich die Unterführung an der Straße Am Dorfanger als verkehrsmäßige Verbindung zwischen dem westlichen und dem östlichen Ortsteil. Im Falle der Nichtbefahrbarkeit der Unterführung an der Straße Am Dorfanger (z.B. Vollsperrung wegen Schadensfall oder Reparaturen) sind die Rettungskräfte auf das stationierte Löschfahrzeug im westlichen Ortsbereich angewiesen. Die personelle und technische Ausstattung bzw. die möglicherweise Nichteinsatzbereitschaft der Nassenheider Löschgruppe ist im Schadensfall auf die Zuführung von weiteren Einsatzfahrzeugen angewiesen. Dies muss ereignisnah erfolgen. Mit der Kappung der Teschendorfer Straße sind die zeitlichen Vorgaben der Ausrückeordnung nicht mehr zu erfüllen und die Gemeinde kann ihre Pflichtaufgabe zur Sicherstellung des örtlichen Brandschutzes und der örtlichen Hilfeleistung nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 Brand- und Katastrophenschutzgesetz Brandenburg nicht mehr vollumfänglich gewährleisten. Im Erläuterungsbericht wird auf Seite 48 (Unterlage 1) auf den vorgenannten Einsatzfall mit einem Satz eingegangen: *Die Erreichbarkeit von Nassenheide Dorf für Rettungskräfte und Katastrophenschutz im Falle einer Sperrung des geplanten Bauwerkes an der Straße Am Dorfanger wird über die L 191 und dem OT Blumenhof gewährleistet.* Wie diese „Gewährleistung“ aussehen soll, erschließt sich der Gemeinde nicht. Im Erschließungskonzept (Anlage 4) ist die Wegeverbindung für den Ereignisfall gekennzeichnet. Da das Erschließungskonzept lediglich aus einer Karte besteht, fehlen weitere Erläuterungen. Allein die Bezeichnung „über die L 191 und den OT Blumenhof“ verwirrt und ist zweideutig. Die geplante Erschließungsverbindung führt in Verlängerung der Hohenbrucher Chaussee in westlicher Richtung zur L 191 und nicht in Richtung Blumenhof. Redaktionell ist anzumerken, dass es sich bei der Bezeichnung Blumenhof lediglich um einen Siedlungssplitter im Außenbereich und nicht um einen Ortsteil handelt. Die Erreichbarkeit des Ortes Nassenheide im Falle eines Schadens über diese Wegeverbindung aus Richtung Süd ist nur mit einer Ertüchtigung bzw. Ausbau des Weges gewährleistet. Die Gemeinde fordert den

Ausbau der Wegeverbindung Verlängerung Hohenbrucher Chaussee bis Anschluss an die L 191 mit folgenden Ausbauparametern:

Befestigung: Bitumen (zur ganzjährigen Befahrung)
Breite: mind. 3,50 m (mit Ausweichstellen)
Bauklasse: Achslast von mind. 20 t.

Die Wegeverbindung kreuzt den Teschendorfer Graben. Die bestehende Brücke ist im Zuge der Wegeertüchtigung mit auszubauen. Die Wegeverbindung liegt mit ca. 70% in der Gemarkung Sachsenhausen. Die zukünftige Baulast liegt bei den kommunalen Nutzungsberechtigten. Der Weg ist nach Fertigstellung entsprechend seines Nutzungszweckes zu widmen.

Die zeitnahe Heranführung aller eigenen gemeindlichen Rettungskräfte ist nur über den Weg in Richtung Blumenhof bis nach Teschendorf möglich. Die Erläuterung auf Seite 48 (Unterlage 1) lässt den Schluss zu, dass die *Erschließung über den „OT Blumenhof“* mit Gegenstand der Planfeststellung ist. Diese Wegeverbindung ist derzeit unbefestigt und grundsätzlich nur mit einer Ertüchtigung / Ausbau als Zuführungsstraße für alle Einsatzkräfte geeignet. Die Gemeinde fordert den Ausbau der Wegeverbindung Abzweig an der Verlängerung Hohenbrucher Chaussee über Blumenhof nach Teschendorf mit folgenden Ausbauparametern:

Befestigung: Bitumen (zur ganzjährigen Befahrung)
Breite: mind. 3,50 m (mit Ausweichstellen)
Bauklasse: Achslast von mind. 20 t.

Alternativ für die wegemäßige Anbindung der gemeindeeigenen Einsatzkräfte ist durch die Straßenbauverwaltung zu prüfen, ob die Einrichtung einer Nothaltebucht in Höhe der Teschendorfer Straße (Bau-km ca. 3+100) mit zweckbestimmter Anbindung ausschließlich für Einsatzkräfte des Brand-, Rettungs- und Katastrophenschutzes technisch möglich ist. Nur mit dieser Nothaltebucht mit Anbindung wäre eine zeitnahe Heranführung der Einsatzkräfte aus Richtung Teschendorf möglich. Ebenso sollte die Möglichkeit geprüft werden, ob im Falle der Notsituation die Mittelstreifentrennung für Einsatzkräfte aus Fahrtrichtung Oranienburg geöffnet werden könnte.

Die aufgezeigten Möglichkeiten zur Gewährleistung der Erreichbarkeit des Ortes Nassenheide im Falle der Sperrung der einzigen Zufahrtmöglichkeit am Dorfanger sind im Ergebnis einem Vergleich zu unterziehen, der ein Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt, damit die günstigste Variante begründet werden kann.

4.5 Weg am Funkmast (Bau-km 3+100)

Wird unterbrochen. Anbindung über parallelen Wirtschaftsweg.

BW-Verzeichnis lfd. Nr. 19

Zur Wiederherstellung bisher erschlossener vorrangig landwirtschaftlich genutzter Flurstücke ist der Neubau eines Wirtschaftsweges über private Flächen erforderlich. Im BW-Verzeichnis werden Länge, Breite, Bau-km von–bis und Ausführung nicht benannt. Laut Lageplan (Unterlage 7.1, Blatt 5) soll der neue Wirtschaftsweg der Umfahrung des Funkmastes dienen. Daran anschließend ist die Herstellung eines unbefestigten Sicherheitsstreifens im Lageplan dargestellt. Dieser Weg ist offensichtlich als Unterhaltungstreifen für die Straßenmeisterei gedacht und mit einem Tor gesichert. Dem Erschließungskonzept (Übersichtskarte) ist zu entnehmen, dass der „Unterhaltungstreifen“ der Erschließung der westlichen Flächen der Ortsumgebung dienen soll. Eine Befahrung für die Bewirtschaftung der Flächen durch Land- und Forstwirte muss sichergestellt werden. Alle Flächen die für die Neuherstellung des privaten Wirtschaftsweges benötigt werden, sind durch die Straßenbauverwaltung dauerhaft zu erwerben.

4.6 Alte Grüneberger Landstraße (Bau-km 3+225)

Weg wird unterbrochen. Anbindung an untergeordnetes Straßennetz (B 96alt) über OV Nassenheide-Teschendorf.

Für die Anwohner der Alten Grüneberger Landstraße bestehen mit der Kappung der Wegeverbindung keinerlei Querungsmöglichkeiten in Richtung „Altes Dorf“. Gerade die fußläufige Verbindung, die derzeit über eine Fußgängerampel gewährleistet wird, muss auch nach Herstellung der OU sichergestellt werden. Der Erläuterungsbericht verweist auf Seite 48 (Unterlage 1) auf ein Radwegekonzept, welches zur verkehrssicheren Führung der Radfahrer von Nassenheide nach Teschendorf durch die Straßenbauverwaltung erarbeitet wurde. Dieses Radwegekonzept ist nicht Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen. Nach jetzigem Kenntnisstand ist der Radweg an der B 96alt in Richtung Teschendorf östlich der Fahrbahn mit Endpunkt an der Alten Grüneberger Landstraße geplant. Konzeptionell soll dann der Radverkehr durch die Ortslage Nassenheide entlang der Teschendorfer Straße über den Dorfanger bis zum Anschluss in Höhe der Kreuzung Liebenwalder Chaussee weitergeführt werden. Dies ist mit Unterbrechung jeglicher Verbindung an der Alten Grüneberger Landstraße nicht mehr realisierbar. Die Gemeinde fordert in Höhe der Grüneberger Landstraße eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer. Dazu sind die Brückenbauwerke BW 42 und 15 höhenmäßig so zu gestalten, dass Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger sichergestellt werden kann.

BW 42 Brücke (Ersatzneubau) im Zuge der B 96 (alt) / Oranienburger Chaussee über den Graben L 168008

BW-Verzeichnis lfd. Nr.: 213
Lichte Weite: 7,00 m
Lichte Höhe: 1,50 m (über Bemessungshochwasser)
Nutzbare Breite: 10,50 m

BW 15 Brücke im Zuge der B 96 über den Graben L 168008

BW-Verzeichnis lfd. Nr.: 212
Lichte Weite: 7,00 m
Lichte Höhe: 1,50 m (über Bemessungshochwasser)
Nutzbare Breite: 21,80 m

Alternativ ist die Neuanlage eines kombinierten Geh- und Radweges auf der Ostseite der 96alt (Oranienburger Chaussee) vom Abzweig Alte Grüneberger Landstraße bis zum Anschluss am Abzweig Liebenwalder Chaussee zu prüfen.

4.7 Weg am Waldrand (Bau-km 3+720)

Weg wird unterbrochen. Anbindung über parallelen Wirtschaftsweg.

Bei dem Weg handelt es sich um einen nichtöffentlichen Weg westlich der Trasse entlang der Nassenheider Forst (Gemarkung Nassenheide, Flur 8, Flurstück 7/1). Im Lageplan (Unterlage 7.1, Blatt 5) ist die Herstellung eines unbefestigten Sicherheitsstreifens dargestellt. Dieser Weg ist offensichtlich als Unterhaltungstreifen für die Straßenmeisterei gedacht und mit einem Tor gesichert. Dem Erschließungskonzept (Übersichtskarte) ist zu entnehmen, dass der „Unterhaltungstreifen“ der Erschließung der westlichen Flächen der Ortsumgebung dienen soll. Eine Befahrung für die Bewirtschaftung der Flächen durch Land- und Forstwirte muss sichergestellt werden. Alle Flächen, die für die Neuherstellung des privaten Wirtschaftsweges benötigt werden, sind durch die Straßenbauverwaltung dauerhaft zu erwerben.

4.8 Weg (Bau-km 4+315)

Weg wird unterbrochen. Anbindung über parallelen Wirtschaftsweg.

Bei dem Weg handelt es sich um einen nichtöffentlichen Weg westlich der Trasse in Richtung Neuhofer Wiesen (Gemarkung Neuendorf, Flur 3, Flurstück 38). Im Lageplan (Unterlage 7.1, Blatt 6) wird in südlicher Richtung ein unbefestigter Sicherheitsstreifen und in nördlicher Richtung der Neubau eines befestigten nichtöffentlichen Weges (BW-Verzeichnis lfd. Nr. 20) dargestellt.

BW-Verzeichnis lfd.-Nr.: 20

Herstellung eines nichtöffentlichen Weges für Unterhaltungszwecke der Bundesstraßenverwaltung.

Funktional soll der Weg der Unterhaltung der Verkehrsanlage B 96 dienen und angrenzende Grundstücke die Anbindung an das öffentliche Wegenetz ermöglichen. Der Weg soll mit einer wassergebundenen Decke befestigt werden. Weitere Ausbauparameter werden nicht benannt. Der Weg ist so herzurichten, dass eine Befahrung für die angrenzenden Flächeneigentümer zur Bewirtschaftung gewährleistet werden kann. Unterhaltungspflichtiger Baulastträger ist die Bundesstraßenverwaltung. Alle Flächen, die für die Neuherstellung des nicht öffentlichen Wirtschaftsweges benötigt werden, sind durch die Straßenbauverwaltung dauerhaft zu erwerben.

4.9 Weg; Tiefe Horst (Bau-Km 5+170)

BW 10 Brücke im Zuge der B 96 über einen Wirtschaftsweg

BW-Verzeichnis lfd. Nr.: 216
Lichte Weite: 5,50 m
Lichte Höhe: 4,50 m
Nutzbare Breite: 21,80 m
Breite Fahrbahn: 3,00 m
Befestigung: unbefestigt

Der vorhandene nicht öffentliche Weg (Gemarkung Teschendorf, Flur 5, Flurstück 68) bleibt in seiner Linienführung erhalten und wird im Kreuzungsbereich in einer Länge von 120 m verlegt. Die Höhe ist für die Durchfahrt landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte geeignet.

4.10 Weg; Tiefe Horst (Bau-km 6+920)

BW 25 Brücke im Zuge der B 96 über einen Viehdurchlass

BW-Verzeichnis lfd. Nr.: 222
Lichte Weite: 3,00 m
Lichte Höhe: 2,00 m
Nutzbare Breite: 21,80 m
Nutzbreite: 33,00 m (zwischen den Geländern)
Befestigung: unbefestigt

Der Viehdurchlass wird im Zuge eines vorhandenen Wirtschaftsweges vorgesehen. Damit können die durch die Trassen zerschnittenen Weideflächen erreicht werden. Die Brückenklasse entspricht der DIN-Fachbericht 101. Damit werden die Lasten und Einwirkungen auf den Brücken ermittelt. Die DIN-Fachbericht 101 enthält keine Aussagen bezüglich der lichten Weite oder Lichten Höhe des Brückenbauwerkes entsprechend der Nutzerkreise. Bei einer Nutzbreite von 33,0 m zwischen den Geländern ist der Viehtrieb von bis zu 200 Tieren in den geplanten Abmaßen erfahrungsgemäß unmöglich. Der moorige Baugrund und das täglich mehrmalige Durchqueren bei Milchvieh machen eine Befestigung des Bereiches unterhalb der Brücke notwendig.

Die Gemeinde fordert folgende Ausbauparameter:

Lichte Weite: 4,00 m
Lichte Höhe: 4,00 m
Befestigung: unbefestigt + Asphalt (im Bereich der Querung).

Der Weg dient ausschließlich der Bewirtschaftung der angrenzenden Flächen. Nach Fertigstellung wird durch die Gemeinde eine Widmungsverfügung mit Festlegung des Nutzerkreises und der Unterhaltungsverpflichtung angestrebt. Es ist nicht auszuschließen, dass später andere öffentliche Nutzer hinzutreten.

4.11 Trift (Bau-km 7+318)

BW 6 Brücke im Zuge der B 96 über die Trift

BW-Verzeichnis lfd. Nr. 225

Lichte Weite:	8,50 m
Lichte Höhe:	4,50 m
Nutzbare Breite:	21,60 m
Abmessung Fahrbahn:	5,50 m
+ Bankette (beidseitig):	1,00 m
Befestigung:	bituminös bzw. unbefestigt

Die vorhandene öffentliche Straße bleibt in ihrer Linienführung erhalten und wird in einer Länge von 150 m verlegt. Die Ausbauparameter entsprechen der zukünftigen Verkehrsentwicklung und sind für den Verkehr mit landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten ausreichend. Die kommunale Straße wurde 2005 grundhaft ausgebaut und endet mit einer Natursteinpflasterfläche. An den befestigten Bestand ist fachgerecht anzubinden.

4.12 Birkenweg (Bau-km 7+490)

Weg wird unterbrochen; Anbindung über das vorhandene Wegenetz.

Mit der Unterbrechung der Wegeverbindung sind für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung der angrenzenden Flächen Befahrungsalternativen zu schaffen. Die Anlage eines unbefestigten Sicherheitsstreifens ist dementsprechend zu gestalten. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen zu linienhaften lockeren Gehölz- sowie zu Baumpflanzungen entlang des Sicherheitsstreifens dürfen der Erreichbarkeit der LW-Flächen nicht entgegenstehen.

Am Birkenweg wurden als kommunale Ausgleichsmaßnahme Bäume gepflanzt. Diese Leitstruktur wird durch die landschaftspflegerische Maßnahme I.V ASB11.3 (BW-Verzeichnis lfd.-Nr. 662) aufgelöst. Es ist geplant, westlich der neuen Trasse Gehölzstrukturen in Reihe (33 Bäume) und flächige Gehölzstrukturen (10 Bäume) zu schaffen. Alle dafür notwendigen Flächen sind durch die Straßenbauverwaltung zu erwerben und entsprechend zu pflegen.

Zur Vermeidung von Baumverlusten werden am Birkenweg zwei Bäume umgesetzt. (BW-Verzeichnis lfd. Nr. 610). Der Umsetzung und Neupflanzung innerhalb der zu schaffenden Pflanzflächen zwischen B 96neu und B 96alt wird zugestimmt.

4.13 Neuendorfer Weg (Bau-km 8+206)

BW 7 Brücke im Zuge des Neuendorfer Weges über die B 96

BW-Verzeichnis lfd. Nr. 226

Lichte Weite:	24,0 m
Lichte Höhe:	4,70 m
Nutzbare Breite:	10,10 m
Abmessung Fahrbahn:	5,50 m
+ Bankette (beidseitig):	1,00 m
Befestigung:	bituminös

Die vorhandene öffentliche Straße bleibt in ihrer Linienführung erhalten und wird in einer Länge von 470 m verlegt. Die Ausbauparameter entsprechen der zukünftigen Verkehrsentwicklung und sind für den Verkehr

mit landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten ausreichend. Die kommunale Straße wurde 2004 grundhaft ausgebaut. An den befestigten Bestand ist fachgerecht anzubinden.

Als Kompensation für die bei der Durchführung der Straßenbaumaßnahme entstehenden Eingriffe in Natur und Landschaft ist die geplant, neben dem Straßenkörper der Neuendorfer Straße Bäume zu pflanzen (BW-Verzeichnis lfd. Nr. 625). Eine Pflanzung von 23 Bäumen sind am Neuendorfer Weg Nord-Süd abseits öffentlicher Straßen geplant (BW-Verzeichnis lfd. Nr. 627). Die Pflanzung erfolgt auf einer privaten Fläche.

Am Neuendorfer Weg wurden als kommunale Ausgleichsmaßnahme Bäume gepflanzt. Hier ist eine Umsetzung von 22 Bäumen als Ausgleich zum Verlust von Bäumen geplant. (BW-Verzeichnis lfd. Nr. 610). Der Umsetzung und Neupflanzung innerhalb der zu schaffenden Pflanzflächen zwischen B 96neu und B 96alt wird zugestimmt.

4.14 Unterweg (Bau-km 8+530)

Weg wird unterbrochen; Anbindung über vorhandenes Wegenetz.

Mit der Unterbrechung der Wegeverbindung sind für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung der angrenzenden Flächen Befahrungsalternativen zu schaffen. Die Anlage eines unbefestigten Sicherheitsstreifens entlang der neuen Trasse ist dementsprechend zu gestalten. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen zu linienhaften lockeren Gehölz- sowie zu Baumpflanzungen entlang des Sicherheitsstreifens dürfen der Erreichbarkeit der LW-Flächen nicht entgegenstehen.

Entlang des Unterweges ist die Pflanzung einer Obstbaumallee (49 Stück) geplant (BW-Verzeichnis-lfd. Nr. 628). Die Pflanzung entlang des Unterweges hat auf dem kommunalen Flurstück zu erfolgen (Gemarkung Teschendorf, Flur 1, FS 34). Pflanzabstände sind so zu wählen, dass eine problemlose Bewirtschaftung der Flächen möglich ist. Nach Ablauf der vertraglichen Gewährleistungspflicht übernimmt die Gemeinde die Bäume in ihre Unterhaltungspflicht. Dies trifft nur für die Pflanzungen entlang des Unterweges und entlang der Neuendorfer Straße zu. Die Gewährleistungsfrist sowie Inhalt der Anpflanz- und Aufwuchspflege sind gesondert zu vereinbaren.

4.15 Fünfrutenweg (Bau-km 9+225)

Weg wird unterbrochen; Lückenschluss über neuen Wirtschaftsweg westlich KP 2 (Griebener Weg)

BW-Verzeichnis lfd. Nr.: 37

Die vorhandene Zufahrt zum Fünfrutenweg (Gemarkung Teschendorf, Flur 11, Flurstück 72) muss den geänderten Straßenverhältnissen angepasst werden. Die Umverlegung durch die Schaffung eines „neuen“ Wirtschaftsweges erfolgt ausschließlich auf privaten Flächen (Gemarkung Teschendorf, Flur 10, FS 136 + Flur 11, FS 34) und dient als Querverbindung zwischen Griebener und Fünfrutenweg. Laut Lageplan (Unterlage 7.1, Blatt 11) endet der „neue“ Wirtschaftsweg vor der Grabenquerung. Eine Überfahung des Grabens ist, falls nicht schon vorhanden, mit herzurichten. Ausbauparameter werden im BW-Verzeichnis nicht genannt. Die Darstellung auf dem Lageplan ist der Planlegende nicht zuzuordnen.

Entlang des „neuen“ Wirtschaftsweges ist die Anlage von Feldhecken und Saumstreifen geplant (Kompensationsmaßnahme I.A15). Die Pflanzflächen (BW-Verzeichnis lfd. Nr. 639) sind so zu gestalten, dass ein problemloses be- bzw. überfahren zur Bewirtschaftung angrenzender Flächen möglich ist.

Der neue Wirtschaftsweg ist nach Fertigstellung neu zu vermessen. Das neu zu bildende Flurstück ist so zu bemessen, dass die geplanten Pflanzflächen im Wegeflurstück liegen. Die Gemeinde wird nach Fertigstellung eine entsprechende Widmung nach BbgStrG veranlassen.

4.16 Griebener Weg (Bau-km 9+530)

BW 8 Brücke im Zuge der B 96 über den Griebener Weg mit Anschlussstelle (KP 2)

BW-Verzeichnis lfd. Nr. 228

Lichte Weite:	9,50 m
Lichte Höhe:	4,50 m
Nutzbare Breite:	25,10 m
Abmessung Fahrbahn:	6,50 m
+ Bankette (beidseitig):	1,50 m
Befestigung:	bituminös

Die vorhandene Straße bleibt in Ihrer Linienführung erhalten und wird in einer Länge von 210 m verlegt. Es erfolgt eine Verknüpfung mit der neu auszubauenden Bundesstraße als Knotenpunkt 2. Die vorhandene öffentliche Straße (Griebener Weg) wird laut Umstufungskonzept zur Kreisstraße aufgestuft.

BW-Verzeichnis lfd. Nr. 41 Ausbau Griebener Weg

Abmessung Fahrbahn:	6,50 m
Bankette (beidseitig):	1,50 m
Gehweg (einseitig):	1,50 m (Nordseite Bau-km 0+000 bis 0+395)
Befestigung Fahrbahn:	Bitumen
Befestigung Gehweg:	Platten

Die Kosten für die Ausbaumaßnahmen sowie die zukünftige Unterhaltung obliegt laut Umstufungskonzept dem Landkreis Oberhavel.

Die geplante Aufstufung orientiert sich an die geänderte Verkehrsbedeutung. Die Verkehrsbelastung der innerörtlichen Straße wird durch die Anschlussstelle erheblich zunehmen. Der Griebener Weg ist Gegenstand des gemeindlichen Rad- und Wanderwegekonzeptes. Funktionell werden aus Sicht der Gemeinde die geplanten Ausbauparameter mit einem einseitigen Gehweg als nicht ausreichend erachtet. Die Gemeinde fordert im Zuge des Ausbaus des Griebener Weges die Herstellung eines kombinierten Rad- und Gehweges mit einer Breite von 2,50 m an der Nordseite. Nur damit kann dem Fußgänger und/oder Radfahrer die nötige Verkehrssicherheit gewährleistet werden.

Als Kompensationsmaßnahme I.V ASB 11.4 sind Baumpflanzungen entlang des Griebener Weges geplant (BW-Verzeichnis lfd. Nr. 663). Die Unterhaltung obliegt dem zukünftigen Straßenbaulastträger.

Im trassennahen Bereich sind weiterhin folgende Kompensationsmaßnahmen geplant:

- Ausbildung eines gestuften Waldsaums (BW-Verzeichnis lfd. Nr. 618+619)
- Waldunterpflanzung (BW-Verzeichnis lfd. Nr. 620+ 621).

Die dafür notwendigen Flächen sind von der Straßenbauverwaltung zu erwerben und dauerhaft zu pflegen.

Alle mit Herrichtung des Knotenpunktes zukünftige sog. „gefangene“ Flächen sind durch die Straßenbauverwaltung zu erwerben und dauerhaft zu pflegen.

4.17 Weg am Waldrand; Fließgrabenstücke (Bau-km 9+810)

Weg wird unterbrochen; Anbindung über vorhandenes Wegenetz

Es handelt sich um eine nichtöffentliche Wegeverbindung nördlich des Windmühlenberges ohne Verkehrsbedeutung. Die Erschließung angrenzender Flächen ist durch vorhandene Wegeverbindungen möglich.

4.18 Weg; Die grosse Herrenwiese (Bau-km 10+360)

Weg wird unterbrochen; Anbindung an vorhandenes Wegenetz.

Es handelt sich um eine nichtöffentliche Wegeverbindung ohne Verkehrsbedeutung. Die Erschließung angrenzender Flächen ist durch vorhandene Wegeverbindungen möglich.

4.19 Weg; Die grosse Herrenwiese (Bau-km 10+425)

Weg wird unterbrochen; Anbindung über vorhandenes Wegenetz

BW 26 Brücke im Zuge der B 96 über eine Viehdurchlass

BW-Verzeichnis lfd. Nr.: 232

Lichte Weite:	3,00 m
Lichte Höhe:	2,00 m
Nutzbreite:	21,60 m (zwischen den Geländern)
Breite Fahrbahn:	3,00 m
Befestigung:	unbefestigt.

Der vorhandene nichtöffentliche Weg (Gemarkung Neulöwenberg, Flur 10, FS 18) bleibt in seiner Linienführung erhalten und wird in einer Länge von 240 m verlegt. Die Brückenklasse entspricht der DIN-Fachbericht 101. Damit werden die Lasten und Einwirkungen auf den Brücken ermittelt. Die DIN-Fachbericht 101 enthält keine Aussagen bezüglich der lichten Weite oder Lichten Höhe des Brückenbauwerkes entsprechend der Nutzerkreise. Bei einer Nutzbreite von 33,0 m zwischen den Geländern ist der Viehtrieb von bis zu 200 Tieren in den geplanten Abmaßen erfahrungsgemäß unmöglich. Der moorige Baugrund und das täglich mehrmalige Durchqueren bei Milchvieh machen eine Befestigung des Bereiches unterhalb der Brücke notwendig.

Die Gemeinde fordert folgende Ausbauparameter:

Lichte Weite:	4,00 m
Lichte Höhe:	4,00 m
Befestigung:	unbefestigt + Asphalt (im Bereich der Querung).

Der Weg dient ausschließlich der Bewirtschaftung der angrenzenden Flächen. Nach Fertigstellung wird durch die Gemeinde eine Widmungsverfügung mit Festlegung des Nutzerkreises und der Unterhaltungsverpflichtung angestrebt. Es ist nicht auszuschließen, dass später andere öffentliche Nutzer hinzutreten.

4.20 Straße nach Grundmühle (Bau-km 10+773)

Neuanbindung an die umverlegte B 96alt

BW 2 Überführung B 96alt über B 96

BW-Verzeichnis lfd. Nr. 300

Lichte Weite:	37,50 m
Lichte Höhe:	4,70 m
Abmessung Fahrbahn:	6,50 m
Abmessung Radweg:	2,50 m
Befestigung Fahrbahn:	Bitumen
Befestigung Radweg:	Bitumen

Die vorhandene öffentliche Straße wird einschließlich des parallel verlaufenden Radweges in einer Länge von 708 m verlegt. Die B 96alt wird mittels eines Brückenbauwerkes über die B 96 geführt. Die vollständige Entsiegelung des nicht mehr benötigten Teils der B 96alt (BW-Verzeichnis lfd. Nr. 616) wird ausdrücklich befürwortet. Die gefangenen Flächen zwischen der umverlegten Straße nach Grundmühle und B 96alt sowie zwischen B 96alt und neue Trasse werden als Sukzessionsflächen entwickelt und

gestaltet. Die dafür benötigten Flächen sind von der Straßenbauverwaltung zu erwerben und dauerhaft zu pflegen.

BW-Verzeichnis lfd. Nr. 20

Neubau eines nichtöffentlichen Weges für Unterhaltungszwecke der Straßenbauverwaltung

Funktional soll der Weg der Unterhaltung der Verkehrsanlage B 96 dienen und angrenzende Grundstücke die Anbindung an das öffentliche Wegenetz ermöglichen. Der Weg soll mit einer wassergebundenen Decke befestigt werden. Weitere Ausbauparameter werden nicht benannt. Der Weg ist so herzurichten, dass eine Befahrung für die angrenzenden Flächeneigentümer zur Bewirtschaftung gewährleistet werden kann. Unterhaltungspflichtiger Baulastträger ist die Bundesstraßenverwaltung. Alle Flächen, die für die Neuherstellung des nicht öffentlichen Wirtschaftsweges benötigt werden, sind durch die Straßenbauverwaltung dauerhaft zu erwerben.

BW-Verzeichnis lfd. Nr. 102

Wiederherstellung Radweg

Das Bauwerksverzeichnis ist unter der lfd. Nr. 102 nicht belegt (Unterlage 5, Blatt 51).

Die Gemeinde fordert die Wiederherstellung des bereits vorhandenen Radweges in den vorhandenen Abmaßen und die fachgerechte Anbindung an den vorhandenen Bestand.

4.21 Mastenweg (Bau-km 12+431)

BW 11 Überführung eines Wirtschaftsweges (Mastenweg) über die B 96 und Umverlegung Mastenweg

BW-Verzeichnis lfd. Nr. 303

Lichte Weite:	32,55 m
Lichte Höhe:	4,70 m
Abmessung Fahrbahn:	3,00 m
Bankette:	1,25 m
Befestigung:	Asphalt

Die vorhandene öffentliche Straße bleibt in ihrer Linienführung erhalten und wird in einer Länge von 465 m verlegt. Der Mastenweg ist im Straßenverzeichnis unter der Kategorie Feldweg erfasst. Der unbefestigte Bereich der Fahrspuren hat eine tatsächliche Breite von 4,00 m und das Wegeflurstück ist ca. 14 m breit. Für die Befahrung mit landwirtschaftlichen Verkehr ist eine Ausbaubreite von mind. 4,00 m notwendig. Das BW 11 ist, zur Gewährleistung des landwirtschaftlichen Verkehrs, mit einer Fahrbahnbreite von 4,00 m zu planen und zu errichten.

Entlang der neuen Trasse und im Bereich des verlegten Mastenweges ist die Anlage von Sukzessionsflächen geplant (BW-Verzeichnis lfd. Nr. 637). Den Flächen wird damit dauerhaft die Nutzung entzogen. Die zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahme erforderlichen Flächen sind von der Straßenbauverwaltung zu erwerben und dauerhaft zu pflegen.

4.22 verlängerte Jahnstraße; Zum Rehwinkel (Bau-km 13+010)

Öffentlicher Wirtschaftsweg wird unterbrochen; Anbindung über vorhandenes Wegenetz.

Mit der Überführung des Mastenweges ist die Anbindung an das vorhandene Wegenetz gegeben.

4.23 Weg; Verlängerung Zehdenicker Weg (Bau-km 14+640)

BW 12 Überführung eines Wirtschaftsweges (Nord) über die B 96

BW-Verzeichnis lfd. Nr.: 308

Lichte Weite:	17,00 m
Lichte Höhe:	4,70m

Abmessung Fahrbahn: 3,00 m
Bankette: 1,25 m
Befestigung: Asphalt

Der vorhandene öffentliche Weg wird in einer Länge von 230 m verlegt. Der unbefestigte Bereich der Fahrspuren beim Wirtschaftsweg (Nord) hat eine tatsächliche Breite von 4,00 m und das Wegeflurstück ist ca. 14 m breit. Für die Befahrung mit landwirtschaftlichen Verkehr ist eine Ausbaubreite von mind. 4,00 m notwendig. Das BW 11 ist, zur Gewährleistung des landwirtschaftlichen Verkehrs, mit einer Fahrbahnbreite von 4,00 m zu planen und zu errichten.

Zur Anbindung an das vorhandene Wegenetz ist der Neubau eines Wirtschaftsweges parallel zur neuen Trasse geplant (BW-Verzeichnis lfd. Nr. 20). Im Bereich des BW wird ein Versickerungsbecken neu angelegt und als Sukzessionsflächen gestaltet (BW-Verzeichnis lfd. Nr.: 637). Die dafür notwendigen Flächen sind von der Straßenbauverwaltung dauerhaft zu erwerben und zu pflegen.

BW-Verzeichnis lfd.-Nr.: 20

Herstellung eines nichtöffentlichen Weges für Unterhaltungszwecke der Bundesstraßenverwaltung. Funktional soll der Weg der Unterhaltung der Verkehrsanlage B 96 dienen und angrenzende Grundstücke die Anbindung an das öffentliche Wegenetz ermöglichen. Der Weg soll mit einer wassergebundenen Decke befestigt werden. Weitere Ausbauparameter werden nicht benannt. Der Weg ist so herzurichten, dass eine Befahrung für die angrenzenden Flächeneigentümer zur Bewirtschaftung gewährleistet werden kann. Unterhaltungspflichtiger Baulastträger ist die Bundesstraßenverwaltung. Alle Flächen, die für die Neuherstellung des nicht öffentlichen Wirtschaftsweges benötigt werden, sind durch die Straßenbauverwaltung dauerhaft zu erwerben.

4.24 Weg nach Moncaprice (Bau-km 15+710)

Neuanbindung an die umverlegte B 96alt

BW-Verzeichnis lfd. Nr.: 124

Durch die Umverlegung der B 96alt im Zuge des BW 2 wird die vorhandene Straße nach Moncaprice den neuen örtlichen Verhältnissen in Lage und Höhe angepasst. Die kommunale Straße wird in einer Länge von 65 m in vorhandener Breite teilweise umverlegt und wieder an die bestehende B 96alt angebunden.

Breite Fahrbahn: 4,20 m (in der Kurvenaufweitung 4,60 m)
Befestigung: Schotter (in der Kurvenaufweitung Asphalt)

Die Teile der verdrängten Straße sind vollständig zurückzubauen.

Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 20

Parallel zur neuen Trasse bis zum Abzweig Moncaprice ist der Neubau eines nichtöffentlichen Wirtschaftsweges geplant. Funktionell dient der Weg der Unterhaltung der Verkehrsanlage B 96 und der Anbindung angrenzender Grundstücke. Eine Befahrbarkeit für die Landwirte zur Bewirtschaftung angrenzender Flächen ist zu gewährleisten. Der Weg soll mit einer wassergebundenen Decke befestigt werden. Weitere Ausbauparameter werden nicht benannt. Unterhaltungspflichtiger Baulastträger ist die Bundesstraßenverwaltung. Alle Flächen, die für die Neuherstellung des nicht öffentlichen Wirtschaftsweges benötigt werden, sind durch die Straßenbauverwaltung dauerhaft zu erwerben. Zwischen dem Wirtschaftsweg und der B 96alt entsteht eine sog. gefangene Fläche. Dort ist die Anpflanzung von Allee- und Straßenbäumen auf dem Straßenkörper der öffentlichen Straße geplant (BW-Verzeichnis lfd. Nr. 626). Die Straßenbaulast obliegt dem zukünftigen Straßenbaulastträger der B 96alt.

4.25 Straße nach Hoppenrade (Bau-km 16+541)

Ortsverbindungsstraße wird unterbrochen. Anbindung über das vorhandene Wegenetz.

Bei dem Flurstück 229 (Löwenberg Flur 3) handelt es sich um die öffentliche Gemeindestraße von der B 96 in Richtung Hoppenrade (sog. Knüppeldamm). Der Bereich zwischen B 96alt und B 96neu ist vollständig zurückzubauen. Aus kommunaler Sicht hat dieser Straßenteilabschnitt keine verkehrliche Funktion mehr. Die entstehende Stichstraße lädt lediglich zum „Müll abladen“ ein. Sollte die Bundesstraßenbauverwaltung diesen Straßenabschnitt als Wartungszugang benötigen, so ist das Grundstück zu erwerben und zu sichern (z.B. Durchfahrtsperre).

4.26 Weg am Bauende (Bau-km 16+830)

Neuanbindung an die umverlegte B 96alt am Knotenpunkt 4

Am Bauende wird die neue Trasse auf die alte B 96 geführt. Im BW-Verzeichnis sind zu diesem Straßenbereich keine Ausführungen.

4.27 Allgemeine Anmerkungen

Die Auflistung unter dem Punkt 4.1 bis 4.26 orientiert sich an die Tabelle auf Seite 49+50 im Erläuterungsbericht (Unterlage 1). Zu bemängeln an der Tabelle ist, dass nicht alle Bauwerke benannt werden. Auch folgende Querungen des vorhandenen Wegenetzes fehlen in der Tabelle:

- KP 3 geplante B 96 / bestehende B 167 mit LSA
- BW 3 Überführung der B 167 über die B 96
- BW 13 Überführung der Bahnlinie Löwenberg-Rheinsberg über die B 96
- BW 2 Überführung B 96alt über die B 96

Im Bereich des BW 3 fordert die Gemeinde die Wiederherstellung und fachgerechte Anbindung des vorhandenen Radweges.

Insgesamt ist auf den Lageplänen nicht erkennbar, ob die unbefestigten Sicherheitsstreifen für die Befahrung der Land- und Forstwirte zum Zwecke der Flächenbewirtschaftung geeignet sind bzw. dafür auch vorgesehen sind. Ausbauparameter wie z.B. Breite werden nicht benannt. Diese Tatsache wird noch dadurch erschwert, dass die farblichen Unterschiede und Symbole aus der Legende auf den Lageplänen oftmals nicht zugeordnet werden können. An dargestellten unbefestigten Sicherheitsstreifen grenzt oft eine grüne gestreifte Fläche an. Handelt es sich dabei um LPB-Maßnahmen oder um einen Viehweg (Grünweg)? Wirtschaftsweg und /oder Sicherheitsstreifen sind farblich nicht zu unterscheiden. Auch die Darstellung „Tor“ lässt die Schlussfolgerung zu, dass eine Befahrung durch Dritte (z.B. Landwirte) nicht gewollt ist.

4.28 Erschließungskonzept

Das Erschließungskonzept als Anlage 4 zum Erläuterungsbericht (Unterlage 1.1) besteht lediglich aus einer Übersichtskarte im Maßstab 1:25.000. Dieses Konzept ist nicht geeignet, um dem Betrachter die zukünftige verkehrliche Erschließungssituation schlüssig zu vermitteln. Die geplanten Bauwerke sind unvollständig. Ein Erschließungskonzept muss auch die Erschließung während der Bauphase als Baustellenerschließung enthalten. Im Erläuterungsbericht werden die einzelnen Bauphasen auf Seite 120-121 erläutert. Ebenso sind den Lageplänen die vorübergehende Inanspruchnahme als „Baustraße“ oder Flächen für „Baustelleneinrichtungen“ zu entnehmen. So soll z.B. die Teschendorfer Straße während der 3. Bauphase als Baustellenerschließung dienen. Diese innerörtliche Pflasterstraße ist für die Aufnahme von zusätzlichem Schwerlastverkehr ungeeignet. Das Erschließungskonzept ist grundlegend zu überarbeiten und ein Baustellenerschließungskonzept ist zu erstellen. In dem Konzept zur Baustellenerschließung müssen die zusätzliche Belastung bestehender Straßen sowie die BE-Flächen dargestellt und erläutert werden.

Die Gemeinde fordert **vor** Beginn der Baumaßnahme ein Beweissicherungsverfahren für die betroffenen Straßen, Wege, Plätze und betroffenen Gebäude, denn im Zuge der Baumaßnahme ist mit erheblichen Erdstofftransporten zu rechnen (Seite 121, Unterlage 1). Mengenbelastungen werden nicht benannt.

5. Ingenieurbauwerke

Im Zuge des Bauvorhaben B 96neu werden 45 Ingenieurbauwerke errichtet:

- 7 Überführungen
- 19 Unterführungen
- 5 Durchlässe
- 3 Lärmschutzwände
- 11 sonstige Schutzwände.

Laut Erläuterungsbericht werden im Zuge der weiteren Planungen für die Bauwerke Gestaltungskonzepte erarbeitet. Die Gemeinde ist bei der Erarbeitung der Gestaltungskonzepte für Bauwerke in Ortslagennähe zu beteiligen.

6. Lärmschutz

Der Bau der geplanten neuen Bundesstraße ist mit einer teils drastischen Veränderung der Lebensverhältnisse der Einwohnerschaft des Löwenberger Landes verbunden. Auch dort, wo die Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden, wird die Lärmbelastung die Lebenssituation künftig sehr prägen. Das gilt umso mehr, als die Lärmgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung deutlich über den für die städtebauliche Planung zugrunde zu legenden Lärmrichtwerten der DIN 18005 liegen. In der schalltechnischen Untersuchung (Seite 3 Erläuterungsbericht, Unterlage 11.1) ist zwar zutreffend erkannt, dass die DIN 18005 mit ihren niedrigeren Richtwerten zur Begründung aktiver Lärmschutzmaßnahmen herangezogen werden kann. Allerdings wird dies im Laufe der schalltechnischen Untersuchungen sowie bei der Prüfung und Begründung der Lärmschutzmaßnahmen nicht getan. An keiner Stelle ist erkennbar, dass auch nur erwogen wurde, aktive Lärmschutzmaßnahmen über das zwingend notwendige Maß hinaus im Rahmen fachplanerischer Abwägung unter Berücksichtigung der städtebaulich relevanten Richtwerte der DIN 18005 zu erweitern. Das ist bedauerlich und wird so nicht akzeptiert. Der Vorhabenträger räumt zwar die Möglichkeit eines erweiterten Lärmschutzes ein, geht aber nicht weiter darauf ein.

Unakzeptabel ist auch die fehlende Prüfung verschiedener Varianten des Lärmschutzes. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hat im Rahmen der Prüfung von Schallschutzmaßnahmen eine Nutzen-Kosten-Analyse stattzufinden, bei der die Kosten aktiver Lärmschutzmaßnahmen dem Nutzen gegenübergestellt werden. Das ist vorliegend nicht geschehen. Eine Abwägung war auch insoweit aber insbesondere deswegen geboten, weil verschiedene Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes in Betracht kommen könnten, die in ihrer gesamten Breite vom Vorhabenträger in der schalltechnischen Untersuchung nicht einmal benannt werden. Insbesondere benennt der Vorhabenträger den inzwischen von ihm selbst geplanten offenporigen Asphalt als aktiven Lärmschutz nicht und bezieht ihn damit abwägungsfehlerhaft in die Prüfung gar nicht mit ein. Der Lärm mindernde offenporige Asphalt wird dabei vom Vorhabenträger in verschiedenen Planungen, u.a. im Zuge des sechsspürigen Ausbaus der A 10 in zwei Bereichen zwischen Autobahndreieck Havelland und Autobahndreieck Schwanebeck, vorgesehen. Die Gemeinde Löwenberger Land fordert die Prüfung des Einbaus von offenporigen Asphalt als aktive Lärmschutzmaßnahme. Das ist im vorliegenden Fall insbesondere unter zwei Erwägungen zwingend geboten:

- Die Lärmschutzwände auf der in Dammlage geführten Trasse im Bereich Nassenheide führen zu erheblichen Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes und zu einer nicht zumutbaren Trennwirkung. Der offenporige Asphalt würde zumindest eine geringfügige Absenkung der Lärmschutzwand führen.
- Im Umfeld der Trasse befinden sich eine Reihe von Wohngrundstücken im Außenbereich, die nicht geschützt werden sollen, bei denen aber sehr hohe Lärmbelastungen festgestellt werden. Auch hier

ist es sachgerecht, durch den Einbau einer aktiven Lärmschutzmaßnahme, die auch weiträumig Lärm mindert, zumindest teilweise Abhilfe zu schaffen.

Im Einzelnen nimmt die Gemeinde Löwenberger Land zur schalltechnischen Untersuchung wie folgt Stellung:

6.1 Unterlagen

Zu kritisieren ist zunächst, dass der im Internet verfügbaren Fassung der schalltechnischen Untersuchung weder Verfasser, noch Datum, nach andere für die Beurteilung relevante Daten zu entnehmen sind.

In den gesamten Planfeststellungsunterlagen fehlt eine Betrachtung der Gesamtbelastungen. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine Untersuchung der Gesamtbelastungen jedenfalls dann geboten, wenn gesundheitsgefährdende bzw. das Eigentum schwer und unerträglich beeinträchtigende Belastungen auftreten könnten. Das ist nach aktueller Rechtsprechung jedenfalls dann der Fall, wenn die Schwelle von 70 dB (A) am Tage und 60 dB (A) in der Nacht erreicht sein könnte. Nach dem Stand der Lärmwirkungsforschung ist das bereits der Fall, wenn Belastungen von 65 dB (A) am Tage und 55 dB (A) in der Nacht erreicht werden. Solche Belastungen können im Rahmen der vorliegenden Planung auftauchen. Sie müssen daher auch untersucht werden. Beispiel ist insoweit etwa der Einmündungsbereich des Griebener Weges in die B 96alt. Hier können durch die Summierung der Lärmbelastung des neu auszubauenden Griebener Weges als Zubringer zur B 96neu mit den Lärmbelastungen der B 96alt gesundheitsgefährdende Belastungen auftreten. Schon die Belastung aus dem Griebener Weg selbst erreichen die von der Lärmwirkungsforschung gebildete Schwelle der gesundheitsgefährdenden Belastungen und überschreiten diese und liegen nur knapp unter der bisher in der Rechtsprechung gebräuchlichen Schwelle.

6.2. Begründung aktiver Lärmschutz

Die Aussage auf Seite 2 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 11.1), dass die DIN 18005 zur Begründung aktiver Lärmschutzmaßnahmen herangezogen werden kann, ist zutreffend, wird aber im Folgenden innerhalb der schalltechnischen Untersuchung völlig ignoriert und damit auch nicht umgesetzt. Die Gemeinde Löwenberger Land fordert, diese Aussage auch tatsächlich bei der Prüfung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen.

6.3 RE Vorentwurf

Auf Seite 5 dergleichen Unterlage wird ausgeführt, Grundlage der Berechnungen seien Ausgangsdaten des RE-Vorentwurfes“. Die Gemeinde Löwenberger Land bittet um Information, ob es Änderungen vom „RE-Vorentwurf“ zu den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen gibt. Es wird insoweit um gesonderte Benachrichtigung im Laufe des Planfeststellungsverfahrens gebeten. Rechtlich handelt es sich um einen Informationsantrag auf Grundlage des Umweltinformationsgesetzes.

6.4 Verkehrsuntersuchung

Es wird als Grundlage eine Verkehrsuntersuchung IVV Aachen aus dem März 2009 genannt. Die Grundlage ist den Planfeststellungsunterlagen nicht beigelegt. Es wird beantragt, diese Unterlage zur Verfügung zu stellen. Die Plausibilität der Planfeststellungsunterlagen hängt in hohem Maße von dieser, nicht beigelegten Unterlage ab. Nachvollzogen werden muss insbesondere, ob die Belastung aller anderen Straßen, für die in den Planfeststellungsunterlagen Verkehrsbelastungszahlen ausgewiesen sind, Gegenstand der Prognose für das Jahr 2025 sind.

Auffällig ist etwa, dass auf der B 167, die in hohem Maße vom Schwerlastverkehr in Anspruch genommen wird, keine Verkehrszunahme bis zum Jahre 2025 prognostiziert wird.

6.5 Außenwohnbereiche (AWB), Wohnbebauung im Außenbereich

Auf Seite 7 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 11.1) werden sog. Außenwohnbereiche (AWB) genannt. Diese sind mit „Sitzecken, Terrassen, Balkone“ erheblich zu eng definiert. AWB sind nach der für Bundesstraßen allgemein gebräuchlichen und auch vom Vorhabenträger bisher angewandten Definition alle zum Wohnen außen geeigneten Flächen. Dazu gehören insbesondere auch Rasenflächen und andere unbefestigte Flächen. Eine Befestigung oder gar die Errichtung von Baulichkeiten ist hingegen nicht erforderlich. In der Konsequenz der deutlich zu engen Definition der AWB wurden dann auch bei einer Vielzahl von Grundstücken die AWB nicht ausgewiesen. Es ist abwegig davon auszugehen, dass die hier typischen Einfamilienhausgrundstücke mit großen Gärten über keinerlei AWB verfügen. Die Unterlagen sind insoweit defizitär und müssen nachgebessert werden.

Unzutreffend ist in diesem Zusammenhang die Auflistung der Lärmschutzansprüche, jedenfalls soweit, wie sie die AWB erfasst. Die AWB sind in der vorliegenden Planung nicht annähernd vollständig erfasst. Es müsste bei jedem Grundstück mindestens ein AWB, i.d.R. mehrere Außenwohnbereiche gekennzeichnet und erfasst werden. Ebenso müssten die Einzelwohnbebauungen im Außenbereich entlang der Trasse mit erfasst und berücksichtigt werden. In der Auflistung unter Punkt 3.3 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 11.1) fehlen diese gänzlich. Entsprechend der Lärmschutzrichtlinie von 1997 sind Wohnbebauungen im Außenbereich, Wochenend- und Ferienhausgebiete und Kleingartengebiete der Schutzkategorie 3 zuzuordnen. Dies betrifft insbesondere:

- Mühlenweg 56, 57, 58
- Alte Grüneberger Landstraße 1a, 1b, 1c, 2a, 2b, 2c
- Neuendorfer Weg 6, 7
- Unterweg 2, 3, 4, 5
- Granseer Straße 6, 8

Die schalltechnische Untersuchung ist hinsichtlich der Einstufungskriterien, Betroffenheit und Anspruchsberechtigung zu überarbeiten.

Dies gilt auch für die gemeindliche Kindertagesstätte im Friedrichsthaler Weg 22a. An dem Gebäude werden auf der höchst belasteten Seite Werte bis zu 56 dB (A) errechnet. Die für den Betrieb der Kita notwendigen Außenwohn- und -spielbereiche sind überhaupt nicht berücksichtigt. Gleiches gilt für die Nachbargrundstücke. Das ist nicht akzeptabel.

Gleiches gilt für den Bereich der Teschendorfer Straße, wo sich eine Vielzahl von AWB auf der Trassenseite befinden und damit erheblich höhere Werte in den AWB als an den Häusern zu erwarten sind.

Im Bereich Am Dorfanger, Nassenheide werden Belastungen bis zu 60 dB (A) tags und 53 dB (A) errechnet. Unter Berücksichtigung der Richtwerte der DIN 18005 sollte geprüft werden, ob die Lärmschutzwand in diesem Bereich verlängert und erhöht werden kann.

Die hohen Belastungen von Grundstücken im AWB, die durch den Einbau Lärm mindernden Asphalts deutlich reduziert werden könnten, zeigen sich etwa im Bereich des Grundstückes Alte Grüneberger Landstraße 2b. Hier sollen bis 61 dB (A) tags und 53 dB (A) nachts nach der Berechnung hingenommen werden.

Zu kritisieren ist insbesondere für den Bereich Griebener Weg, dass die Außenwohnbereiche zum Griebener Weg hin in den Unterlagen fehlen. Die AWB im Griebener Weg müssen vollständig erfasst und ausgewiesen werden. Jedenfalls dürfen Entschädigungsansprüche nicht nur auf die AWB beschränkt werden, die in der Unterlage 11.2.2 angegeben sind. Eine Entschädigungsregelung im Planfeststellungsbeschluss müsste sich vielmehr auf die AWB beziehen, die von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind, unabhängig davon, ob sie in der defizitären schalltechnischen Untersuchung als solche ausgewiesen sind oder nicht. Die Betroffenen am Griebener Weg, die im hohen Maße unter Neubelastung zu leiden haben, haben auf Grund der Tatsache, dass aktiver Lärmschutz hier nicht vorgesehen wird, Anspruch auf Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung der AWB. Diese Beeinträchtigung ist extrem hoch. Im Griebener Weg werden vielfach Lärmwerte bis zu 67 dB (A) tags und

57 dB (A) nachts erreicht, selbst ohne Berechnung der straßenseitigen AWB, wo die Belastungen noch einmal höher sind.

6.6. BP Griebener Weg

Für das Bebauungsplangebiet „Griebener Weg“ ist in der Planfeststellung die Realisierung folgender Lärmschutzwände erst mit Vollzug der Wohnbebauung vorgesehen:

- Wand 5 Bau-mit 248 m Länge von km 9+358 bis 9+607 in einer Höhe von 3,50 bis 4,00 m über Gradienten der Fahrbahn
- Wand 6 mit 202 m Länge von Bau-km 9+241 (Gradienten rechte Fahrbahn) bis 0+065 (Gradienten Rampe Ausfahrt Ost) in einer Höhe von 2,00 bis 4,50 m über Gradienten der Rampe Ausfahrt Ost.

Beide Bauwerke sind im Lageplan (Unterlage 7.1, Blatt 11) nicht dargestellt.

Vor dem Hintergrund der extrem hohen Belastung der Anwohner und Anwohnerinnen am Griebener Weg, denen eine Anschlussstelle einer Schnellstraße vor die „Nase“ gesetzt wird, erscheint es geboten, die aktive Lärmschutzmaßnahme an der B 96 neu auch ohne Beginn der Bebauung des neuen Wohngebietes frühzeitig vor Verkehrsaufnahme zu realisieren.

Das Wohngebiet am Fünfrutenweg ist durch den Bebauungsplan „Grüner Weg“ entstanden und zu 80% besiedelt. Es handelt sich um ein allgemeines Wohngebiet nach Baunutzungsverordnung. Dem Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen (Unterlage 11.3, Blatt 4) ist zu entnehmen, dass nur die westliche Baureihe des Wohngebietes in die schalltechnische Untersuchung einbezogen wurde, nicht aber das gesamte Wohngebiet. Zum Schutz des neu entstandenen Wohngebietes und der weiteren städtebaulichen Planung an der Nordseite des Fünfrutenweges ist zu prüfen, ob an der Ostseite der neuen Trasse zwischen dem Ende der Schutzwand 5 bis zum unterbrochenen Unterweg die Anlage eines Schutzwalls möglich ist. Damit könnte sowohl die visuelle Beeinträchtigung als auch der Lärmbelastung für die Bewohner des neuen Wohngebietes vermindert werden.

6.7 Ausführung Schutz - Lärmschutzwände

Auf Seite 8 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 11.1) wird die besondere Bedeutung der Ansicht aus Sicht der Betroffenen bei den Brücken- bzw. Dammbauwerken mit aufgesetzten Lärmschutzwänden erkannt. Aus Sicht der Gemeinde muss hieraus die Konsequenz gezogen werden, dass die Ausführung der Lärmschutzwände bereits Gegenstand der Planfeststellung und nicht erst Gegenstand der Ausführungsplanung sein muss. Im BW-Verzeichnis insbesondere für die BW 27 + 28, die Lärmschutzwände im Bereich Nassenheide, ist jedoch lediglich eine Begrünung vorgesehen. Der Einbau transparenter Elemente, etwa zur Herstellung von Sichtbeziehungen in Querungsbereichen, ist hingegen nicht vorgesehen. Auch insoweit wird eine Nachbesserung gefordert. Zumindest in den Querungsbereichen und an anderen geeigneten Stellen, muss die optisch stark negative Wirkung der sehr hohen Bauwerke durch transparente Lärmschutzwände aufgelockert werden.

Sowohl in der schalltechnischen Untersuchung als auch im BW-Verzeichnis wird erläutert, dass die Schallschutzwände in einzelnen Bereichen „hoch absorbierend“ ausgeführt werden. Es wird aber nicht erläutert, auf welcher Seite der Lärmschutzwand diese absorbierend ausgeführt werden. Die Gemeinde Löwenberger Land fordert, dass die Lärmschutzwände nach innen, d.h. zur Straße hin, stets hoch absorbierend ausgeführt werden. Nach außen müssen die Lärmschutzwände jedenfalls dort hoch absorbierend ausgeführt werden, wo durch querende Straßen an den Lärmschutzwänden Reflexionen entstehen können.

Die Pläne der schalltechnischen Untersuchung verdeutlichen, dass der Lärmschutz noch optimiert werden muss: Die Lärmschutzwand westlich der Trasse (BW 28 Nassenheide West) soll mit einer Höhe von lediglich 2,5 m an den mit 4 m deutlich höheren Lärmschutzwall anschließen. Es ist auf jeden Fall sinnvoll, die Lärmschutzwand in der gleichen Höhe an den Wall anzuschließen, also mit einer Höhe von 4 m. Die Lärmschutzwand westlich der Trasse sollte zudem über den 2+201,000 nach Süden so verlängert werden, dass die Ortslage Nassenheide tatsächlich geschützt wird und nicht deutliche zusätzliche Belastungen,

durch das plötzliche Ende der Lärmschutzwand, entstehen (Knalleffekt bei plötzlichen Auftauchen der Fahrzeuge aus dem Lärmschatten der Lärmschutzwand).

Zeichnerisch werden Schutzwände grün und Lärmschutzwände rot in den Lageplänen (Unterlage 7.1) dargestellt. Die Schutzwände dienen vorrangig als Überflughilfen für Fledermäuse, werden in Beton hergestellt, bestehen aus einem massiven Wandunterteil (2,50 m hoch) und einem aufgesetztem Drahtgeflecht (1,50 m hoch). Aus welchem Material der massive Wandunterteil besteht und ob die „Schutzwände“ auch gegen Lärm schützen, wird nicht weiter erläutert. Grundsätzlich irritiert der Begriff „Schutzwand“, denn dieser wird immer in Verbindung zum Schutz gegen Lärm gebracht. In Endeffekt handelt es sich jedoch um Bauwerke, die *zur Vermeidung von Individuenverlusten schützenswerter Fledermäuse mit der Vermeidung der Unterbrechung/Zerschneidung von Verbundstrukturen von Fledermauslebensräumen* errichtet werden. Die Verwendung des Begriffes „Überflughilfe“ würde weniger irritieren.

Auch sind die Erläuterungen in den verschiedenen Planwerken nicht immer identisch. Beispiel: Wird im Erläuterungsbericht bei Bau-km 7+163,000-7+530,000 (Seite 87, Unterlage 1) die Errichtung einer Schutz- und Lärmschutzwand beschrieben, enthält das BW- Verzeichnis nur den Neubau einer Schutzwand. Da zwischen beiden Bauwerken wesentliche Unterschiede bei Ausführung und Schutzfunktion bestehen, sollten die Unterlagen dahingehend geprüft und überarbeitet werden.

6.8 Lärmschutz am Griebener Weg

Auf Seite 9 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 11.1) wird darauf hingewiesen, dass in Teschendorf entlang des auszubauenden Griebener Weges keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen wegen der damit verbundenen Störung des Ortsbildes und der Notwendigkeit der Erschließung der Grundstücke vorgesehen sind. Die Gemeinde Löwenberger Land fordert, die in diesem Bereich extrem hoch berechneten zu erwartenden Lärmwerte dadurch zu mindern, dass der Einbau Lärm mindernden Asphalts auch auf dem Griebener Weg im Planfeststellungsverfahren vorgegeben wird. Gefordert wird hier selbstverständlich nicht der Einbau des bei Schnellstraße üblichen sog. offenporigen Asphalts, sondern der Einbau von solchen Lärm mindernden Asphaltarten, die auch bei innerörtlichen Geschwindigkeiten bis zu 50 km/h mindernd wirken (sog. Düsseldorfer Asphalt o.ä.). In mehreren Planfeststellungsbeschlüssen im Lande Berlin (etwa zum Ausbau der Straßenverbindung zwischen Nord- und Hauptbahnhof – Invalidenstraße sowie beim Neubau der Axel Springer Str.) wurde der Einbau der zum Zeitpunkt der Ausschreibung besten verfügbaren Lärm mindernden Asphaltart vorgegeben. Es handelt sich dabei zwar um eine Lärmschutzmaßnahme, die rechnerisch nach den Maßgaben der 16. BImSchV noch nicht in Ansatz gebracht werden kann. Dennoch werden nach den vorliegenden Untersuchungen erhebliche Lärminderungen innerorts erzielt, die den Betroffenen zugutekommen. Vor dem Hintergrund der extrem hohen berechneten Lärmbelastung, die in einen Bereich hineingetragen wird, der bisher von vergleichbaren Belastungen völlig verschont geblieben ist, ist die Ausschöpfung der Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes auch dann geboten, wenn sie rechnerisch noch nicht in Ansatz gebracht werden kann. Es ist damit auch keine erhebliche Kostenerhöhung verbunden, da die sog. Lärm mindernden Asphaltarten keinesfalls von vornherein teurer sind, als andere Asphaltarten.

6.9 Schalltechnische Berechnungen (Unterlage 11.2.2)

Auch der Unterlage 11.2.2 (Immissionspegel) ergibt sich, was bereits eingewandt wurde:

Auf den meisten Grundstücken fehlen die Kennzeichnungen der relevanten Außenwohnbereiche.

Die Gebietszuordnung (Seite 4 Unterlage 11.1) erfolgte auf Grundlage der vorliegenden Bauleitplanungen in den einzelnen Ortsteilen:

- Flächennutzungsplan Gemeinde Löwenberger Land (Rechtskraft Januar 2002)
- Teil-Flächennutzungsplan OT Nassenheide (Rechtskraft Januar 2000)
- Bebauungsplan „Grüner Weg“ OT Teschendorf (Rechtskraft 26.06.1999)
- Bebauungsplan „Griebener Weg“ (Rechtskraft 28.09.2000).

Für den „alten“ Dorfbereich im OT Nassenheide wurde eine Klarstellungs- und Ergänzungssatzung (KES) nach § 34 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 und Nr. 3 Baugesetzbuch beschlossen. Die KES ist seit Dezember 2012 rechtsgültig und weist im Bereich der Teschendorfer Straße die Ergänzungsfläche A aus. Die Fläche umfasst Flächenteile der Flurstücke 11/1, 12/1 und 756 in der Flur 4 Gemarkung Nassenheide und ist als Dorfgebiet nach § 5 BauNVO festgesetzt. Diese verbindliche Flächenausweisung wurde innerhalb der Schalltechnischen Untersuchung bzw. Berechnung nicht berücksichtigt, so dass eine Ergänzung der Planfeststellungsunterlage notwendig ist.

Auszug KES, OT Nassenheide
Ergänzungsfläche A



Die Gebietszuordnung einzelner „Wohn- und/oder Erholungsgebäude“ im planungsrechtlichen Außenbereich als Mischgebiet (z.B. Alte Grüneberger Landstraße, Granseer Straße) entspricht nicht der tatsächlichen Nutzung. Auch im Außenbereich besteht für die „tatsächliche“ Nutzung ein Schutzanspruch. Die Schalltechnische Berechnung ist entsprechend zu überarbeiten.

Innerhalb der schalltechnischen Überprüfung sind das Wohngebiet „An der Alten Schule / Horstweg“ sowie die Liebenwalder Chaussee (L 213) im OT Nassenheide mit einzubeziehen.

Das Wohngebiet ist auf Grundlage eines Bebauungsplanes entstanden. Die Nutzungsart ist nach Baunutzungsverordnung als allgemeines Wohngebiet festgelegt. An der Liebenwalder Chaussee wird sich Verkehrsbelastung durch die Knotenanbindung am KP B96/L191 auf 4.000 Kfz/24 h (Prognose 2025) erhöhen. Nach strategischer Lärmkarte des LUGV (2. Stufe) sind entlang der Liebenwalder Chaussee Überschreitungen der zulässigen Lärmwerte bereits jetzt zu verzeichnen. Dies wird sich durch die neue Verkehrslenkung noch verschärfen. Zu prüfen ist, ob ein Lärmvorsorgeanspruch besteht und aktive bzw. passive Schallschutzmaßnahmen zum Tragen kommen könnten.

7. Geschwindigkeitskonzept

Das Geschwindigkeitskonzept ist als Anlage 5 der Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) beigefügt. Es besteht aus einer Übersichtskarte mit farblicher Darstellung der einzelnen Streckengeschwindigkeiten. In der Unterlage 11.1 werden auf Seite 6 die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (Pkw / Lkw) aufgelistet:

- B 96 bis B 167 (4-streifig)	120 / 80 km/h
- ab B 167 (2-streifig)	100 / 80 km/h
- Rampen an KP 2 + 3	50 / 50 km/h
- LFV innerorts	50 / 50 km / h
außerorts	100 / 80 km / h
- B 167 alt	100 / 80 km/h
neu	70 / 70 km/h.

LFV = Langsam fahrender Verkehr

Die Auflistung im Erläuterungsbericht ist nicht identisch mit der kartographischen Darstellung in Anlage 5. Auf der B 96alt (LFV) werden der innerörtliche Verkehr mit 50 km/h und der außerörtliche Verkehr mit 60 bis 70 km/h dargestellt. Die bestehende Geschwindigkeit auf der jetzigen B 96 ist außerorts mit 80 km/h festgelegt. Das Verkehrsaufkommen auf der alten B96 wird mit dem Neubau der OU nachweislich abnehmen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der freien Strecke mit 70 km/h ist daher nicht nachvollziehbar. Das Geschwindigkeitskonzept ist zu überarbeiten. Dabei sollten Erläuterungsbericht und kartographische Darstellung in Übereinstimmung gebracht werden.

8. Umstufungskonzept

Das Umstufungskonzept mit Stand 21.05.2008 ist Anlage 6 der Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) und besteht aus der kartographischen Darstellung des derzeitigen und zukünftigen Netzes sowie der Netzveränderungen. Die Gemeinde Löwenberger Land hat am 08.11.2010 zu dem „gleichen“ Umstufungskonzept bereits Stellung genommen. An der gemeindlichen Einschätzung hat sich nichts geändert:

8.1 Abschnitt vom Knotenpunkt der B 96 mit der bestehenden L 191 bis zur Einmündung in die L 213 (Liebenwalder Chaussee) im OT Nassenheide

Dem Vorschlag Abstufung zur Landesstraße wird zugestimmt.

8.2 Abschnitt von der Einmündung L 213 (Liebenwalder Chaussee) im OT Nassenheide bis zum Abzweig Griebener Weg im OT Teschendorf

Einer Abstufung zur Gemeindestraße wird nicht zugestimmt. Der Straßenabschnitt ist funktionell zu einer Kreisstraße abzustufen.

Begründung:

Bei Kreisstraßen hängt die Frage der Verkehrsbedeutung vor allem von der Zugehörigkeit zum Netz überörtlicher Straßen und von dem funktionellen Anteil an diesem Netz ab. Bei allen überörtlichen Straßen, wie Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen, ist somit der Netzzusammenhang oder der Netzanschluss maßgeblich. Auf Grund des fehlenden Netzknotens in Nassenheide wird der überörtliche Verkehr aus östlicher Richtung mit Zielrichtung Norden die L 213 sowie die B 96alt in Richtung Teschendorf nutzen, um am Netzknoten Griebener Weg die B 96neu zu befahren.

Die Parallelität von alter und neuer Trasse hat nicht zwangsläufig die Funktion einer Gemeindestraße zur Folge. Die Zugehörigkeit bzw. Einteilung der Straßen regelt sich materiell nach § 3 BbgStrG entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung. Die reine zahlenmäßige Erfassung der Verkehrsbelastung ist dabei nicht maßgeblich. Die Verkehrsbedeutung beurteilt sich nach der Funktion im Gesamtstraßennetz. Der Abschnitt stellt funktionell eine Verbindung zwischen dem Kreisstraßen- und Landesstraßennetz dar und hat neben der Erschließungs- und Zubringerfunktion überwiegend eine netzverbindende Funktion. Die Einstufung als Gemeindestraße würde dieser Verkehrsfunktion entgegenstehen.

8.3 Abschnitt vom Abzweig Griebener Weg im OT Teschendorf bis zur Einmündung in die K 6509 in Richtung Grüneberg

Dem Vorschlag Abstufung zur Kreisstraße wird zugestimmt.

8.4 Abschnitt von der Einmündung K 6509 in Richtung Grüneberg bis zum Knotenpunkt B 96neu / B 167 zwischen den OL Löwenberg und Neulöwenberg sowie weiterführend bis zum provisorischen Knoten am Ausbauende nördlich von Löwenberg

Einer Abstufung zur Gemeindestraße wird nicht zugestimmt. Der Straßenabschnitt ist funktionell zu einer Kreisstraße abzustufen.

Begründung:

Bei Kreisstraßen hängt die Frage der Verkehrsbedeutung vor allem von der Zugehörigkeit zum Netz überörtlicher Straßen und von dem funktionellen Anteil an diesem Netz ab. Bei allen überörtlichen Straßen, wie Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen, ist somit der Netzzusammenhang oder der Netzanschluss maßgeblich.

Um den mit Lichtsignalanlage gesteuerten Knotenpunkt B 96neu / B 167 zwischen den Ortslagen Löwenberg und Neulöwenberg sowie die Durchfahrung des Ortes Löwenberg zu meiden, wird der überörtliche Verkehr aus westlicher Richtung die B 96alt in Richtung Teschendorf nutzen, um dann am Knotenpunkt Griebener Weg die B 96neu zu befahren.

Die Parallelität von alter und neuer Trasse hat nicht zwangsläufig die Funktion einer Gemeindestraße zur Folge. Die Zugehörigkeit bzw. Einteilung der Straßen regelt sich materiell nach § 3 BbgStrG entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung. Die reine zahlenmäßige Erfassung der Verkehrsbelastung ist dabei nicht maßgeblich. Die Verkehrsbedeutung beurteilt sich nach der Funktion im Gesamtstraßennetz. Der Abschnitt stellt funktionell eine Verbindung im Kreisstraßennetz (K 6509 und K 6512) dar und hat neben der Erschließungs- und Zubringerfunktion überwiegend eine netzverbindende Funktion. Die Einstufung als Gemeindestraße würde dieser Verkehrsfunktion entgegenstehen.

Unklar ist, wie die Funktionsabgrenzung am provisorischen Knotenpunkt mit der B 96neu nördlich von der OL Löwenberg (Ausbauende) geregelt werden soll.

Meine Stellungnahme gilt unverändert, auch für die möglicherweise vor Fertigstellung der OU B 96neu fertig gestellten Rad- und Gehwege entlang der B 96alt.

Die Straßenabschnitte der B 96alt, für die eine Einziehung geplant ist, sind durch den derzeitigen Straßenbaulastträger zurückzubauen.

Das Umstufungskonzept ist nicht stimmig. Es fehlt an einer ausreichenden Bestimmung. Die erwartende Verkehrsfunktion der Straßen ist bei der Einordnung in Straßenkategorien nach dem Landesstraßengesetz nicht nachvollziehbar berücksichtigt worden. Die Abstufung der B 96alt zur Gemeindestraße ist unzutreffend.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts muss sich der Umstufungsentscheidung und dem ihr zu Grunde liegendes Konzept hinreichend entnehmen lassen, welche Verkehrsbedeutung im Sinne des Landesstraßengesetzes die umzustufende Straße nach Realisierung der Planung noch wahrnimmt (vgl. BVwG, Urteil v. 03. Mai 2013 – 9 A 17.12-). Diesen Anforderungen genügt das Umstufungskonzept nicht. Es finden sich in den Planfeststellungsunterlagen auf Seite 118 des Erläuterungsberichtes lediglich allgemeine Aussagen unter Verweis auf das in Anlage 6 befindliche Umstufungskonzept. Anlage 6 zum Erläuterungsbericht besteht ausschließlich aus Plänen und einer tabellarischen km-Auflistung, enthält aber keine Begründung. Im BW-Verzeichnis finden sind dann vereinzelt z.B. unter lfd. Nr. 16, 44, 108 Ausführungen zur Umstufung, die sich allerdings darauf beschränken, dass Ergebnis der Überlegung (z.B. den zukünftigen Straßenbaulastträger) mitzuteilen. Eine nachvollziehbare Begründung der künftigen Verkehrsfunktion der einzelnen Straßenabschnitte wird nicht erläutert. Das Umstufungskonzept genügt daher, auch unter Berücksichtigung aller Planfeststellungsunterlagen, nicht den Anforderungen der Rechtsprechung.

Das Umstufungskonzept ist aber auch im Ergebnis falsch. Der B 96alt kommt nach Realisierung des Vorhabens überörtliche Verkehrsfunktion zu, so dass sie zumindest als Kreisstraße einzuordnen ist. Dies wurde für den Griebener Weg zutreffender Weise erkannt. Das gilt insbesondere für den nördlichen Teil zwischen Löwenberg und Teschendorf. Nach den tatsächlichen Verkehrsabläufen und den örtlichen Verhältnissen ist zu erwarten, dass sich der überwiegende Teil des auf der B 167 aus Richtung Westen kommende Verkehr (Verkehr aus Richtung Neuruppin) in Löwenberg auf der B 96alt in Richtung

Teschendorf bewegen wird, um über den Griebener Weg auf die B 96neu aufzufahren. Die Streckenlänge ist annähernd identisch, wenn nicht gar kürzer als bei der Wegeführung durch Löwenberg auf der B 167 mit Auffahrt am KP zwischen Löwenberg und Neulöwenberg. Hinzu kommt, dass Lichtsignalanlagen in Löwenberg und an der Anschlussstelle umfahren werden können. Schließlich ist im Bereich zwischen Löwenberg und Neulöwenberg der Anschluss mit einer provisorischen unterdimensionierten Anschlussstelle geplant, während am Griebener Weg eine endgültige Anschlussstelle geschaffen wird, so dass die Auffahrt am Griebener Weg komfortabler und störungsunanfälliger sein dürfte. Mit diesem Verkehrstrom aus Richtung Westen über die B 96alt bis zum KP Griebener Weg hat die B 96alt mindestens die Funktion einer Kreisstraße und ist entsprechend einzustufen.

9. ÖPNV, Rad- und Fußwegeverkehr

9.1 Knotenpunkt B 96alt / L 213 (Liebenwalder Chaussee)

Wiederanbindung einer höhengleichen Einmündung einer öffentlichen Straße (Liebenwalder Chaussee) ohne Anwendung der Bagatellklausel.

BW-Verzeichnis lfd. Nr. 15

Die Einmündung an die Liebenwalder Straße wird geändert.

Fahrbahnbreiten an der Bundesstraße:

Ast A (B 96alt süd): 10,50 m

Ast B (B 96alt nord): 10,50 m

Ast C (L 213): 6,50 m

Bei der Bemessung der Fahrbahnbreiten werden die Rad- und Gehwege, die Trennstreifen und die befestigten Seitenstreifen einbezogen. Die Anbindung an den vorhandenen Bestand hat fachgerecht zu erfolgen.

Im Lageplan Unterlage 7.1 Blatt 4 ist die Änderung der höhengleichen Kreuzung dargestellt. Laut Lageplan ist im Einmündungsbereich (in der Liebenwalder Chaussee) die Anlage einer Querungshilfe geplant. Dies wird durch die Gemeinde Löwenberger Land ausdrücklich begrüßt. Parallel zur B 96alt (nord) wird bis zur Einmündung ein Gehweg hergestellt. Dieser ist als kombinierter Geh- und Radweg auszuführen (siehe auch Ausführungen unter 4.3). Dieser Gehweg endet laut Planung im Einmündungsbereich. Die Gemeinde fordert die Weiterführung parallel zur L 213 bis zur Einmündung Friedrichsthaler Weg als kombinierten Geh- und Radweg. Wie bereits ausgeführt, wird diese Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr als Zuführung zum Einkaufsmarkt Netto und zur Kita im Friedrichsthaler Weg genutzt. Ohne die Weiterführung wären die Fußgänger und Radfahrer gezwungen auf der Landesstraße zu laufen bzw. diese zu queren, was die Sicherheit erheblich gefährden würde.

9.2 Teschendorfer Straße

Die Teschendorfer Straße wird nach derzeitiger Verkehrsführung durch den ÖPNV als Zu- und Ausfahrt für die im Dorfanger befindliche Bushaltestelle genutzt. Mit der Kappung der Teschendorfer Straße besteht für den Linien- und Schülerbusverkehr keine direkte Anbindung mehr an die B 96alt. Da der ÖPNV sich zu 100% auf der alten B 96 bewegen wird, kann die Haltstelle an der Kirche nur noch über die Straße am Dorfanger angefahren werden. Die Gemeinde fordert in diesem Zusammenhang den Ausbau einer Wendemöglichkeit (auch für Gelenkbusse) im Bereich der Nassenheider Kirche.

9.3. Griebener Weg

Der Ausbau des Griebener Weges ist im Lageplan 7.1 Blatt 21 dargestellt und im BW-Verzeichnis unter der lfd. Nr. 41 (Ausbau) und 42 (Umstufung) erläutert (siehe auch Ausführungen unter Punkt 4.16). Die Unterlagen enthalten keine Ausführungen zur Führung des Radverkehrs. Der Fußgängerverkehr soll einseitig über einen lediglich 1,50 m breiten Gehweg geführt werden. Die künftige Verkehrsbelastung wird

mit 5.000 Fahrzeugen am Tag angegeben. Der Griebener Weg ist eine innerörtliche Straße, an der weitere Wohnbebauung geplant ist. Die Planung ist durch Innenbereichssatzung und Bebauungspläne vorbereitet. Die vorhandene Wohnbebauung, die mögliche Ausnutzung der Baulücken und des neuen Wohngebietes (BP Griebener Weg) ist auch der Ausbauplanung des Griebener Weges selbst zugrunde zu legen. Vor diesem Hintergrund ist die vorgelegte Ausbauplanung absolut unakzeptabel. Angesichts des starken Verkehrsaufkommens ist es zwingend geboten, zur Vermeidung häufiger Querungen, ein Gehweg, der auch vom Radverkehr genutzt werden kann, an der Nordseite des Griebener Weges zu realisieren. Die in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehene Ausbauvariante trägt der zukünftigen Verkehrsfunktion des Griebener Weges und der Vielzahl der bereits vorhandenen Wohnbebauung und der dort künftig bebauten Grundstücke sowie dessen innerörtlicher Lage nicht hinreichend Rechnung. Da die Planung einen Prognosehorizont 2025 hat und mit einer vollständigen Ausnutzung der Bauflächen bis 2025 zu rechnen ist, muss die Planung bereits heute diese vollständige Ausnutzung der Wohngebiete berücksichtigen.

Im Einmündungsbereich Griebener Weg / B 96alt befindet sich die Bushaltestelle des ÖPNV und damit auch des Schülerverkehrs. Die Anbindung an die Hauptstraße (B 96alt) am Bauanfang ist zu überprüfen. Im Bereich des Flurstückes 61, Flur 10 (Griebener Weg 1) ist der Einfahrtswinkel zu spitz. Im Winkelbereich verläuft der Fußweg zur Bushaltestelle an der Hauptstraße. Den wartenden Personen kann nur Schutz gewährt werden, wenn sich die Zufahrtssituation in dem Bereich verändert.

10. Kompensationsmaßnahmen außerhalb der Gemeinde Löwenberger Land

Die Straßenbaumaßnahme betrifft zu 98% die Gemeinde Löwenberger Land. Flächenversiegelungen in erheblichen Ausmaß, Einschnitte für Einwohner, Natur, Tiere und Landschaft betreffen damit das Gemeindegebiet. Aus diesem Grund sollten Kompensation-, Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen im Gebiet der Gemeinde Löwenberger Land durchgeführt werden. Hier besteht seitens des Vorhabenträgers eine flächendeckende Prüfungsverpflichtung.

Die Gemeinde schlägt folgende Maßnahmen zur Prüfung vor:

- naturnahe Gestaltung Waldsee im OT Nassenheide
- Ortsrandbegrünungen
- Anlage von Lesesteinhaufen als Kleinbiotop
- Renaturierung gemeindlicher Seen (z.B. Kleine Plötze, Große Plötze, Lindensee).

Anzumerken ist, dass die Gemeinde am 17.06.2013 den Beschluss zum Erlass einer Satzung zum Schutz des Baumbestandes gefasst hat. Der Schutz bezieht sich auf Bäume, die ihren Standort im Innenbereich und in Bebauungsplangebieten haben, ab einem Stammumfang von 60 cm.

11. Unterlagen

Die fehlende Übersichtlichkeit der Unterlagen ist grundsätzlich zu kritisieren. Der Erläuterungstext ist ohne Hinzuziehung mehrerer Lagepläne unverständlich. Hilfreich wäre die jeweilige Zuordnung der laufenden Nummer aus dem Bauwerksverzeichnis. Problematisch ist, dass sowohl im Erläuterungsbericht als auch im BW-Verzeichnis auf verschiedene Weise die einzelnen BW und Maßnahmen erläutert werden. Auch die Lagepläne der Lärmschutzmaßnahmen (Unterlage 11.3, Blatt 1 bis 7) haben den Mangel, dass zwar die BW benannt werden, aber die Zuordnung zum BW-Verzeichnis fehlt. Das BW-Verzeichnis ist laufend nummeriert, so dass ein ständiges „Suchen“ vorprogrammiert ist.

Die gemeindlichen Belange sind innerhalb des weiten Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigen.

Der gemeindlichen Stellungnahme sind folgende Stellungnahmen aus den örtlichen Vertretungen beigefügt:

- Ortsbeirat Hoppenrade – Stellungnahme vom 19.06.2013
- Ortsbeirat Nassenheide – Stellungnahme vom 24.06.2013
- Ortsbeirat Teschendorf – Stellungnahme vom 25.06.2013
- Ortsbeirat Neulöwenberg – Stellungnahme vom 27.06.2013

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Löwenberger Land hat auf öffentlicher Sitzung am 15.07.2013 die Formulierung der gemeindlichen Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange beschlossen und die Formulierung der gemeindlichen Stellungnahme als Flächeneigentümer vom 28.06.2013 genehmigt.

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Löwenberger Land hat auf öffentlicher Sitzung am 15.07.2013 die Formulierung der Stellungnahme des Kommunalen Ver- und Entsorgungsbetriebes (KVE) vom 12.07.2013 bestätigt. Die Stellungnahme des KVE ist der gemeindlichen Stellungnahme als Anlage beigefügt und innerhalb des Abwägungsprozesses gesondert zu berücksichtigen.

Schneck
Bürgermeister